

А. 1196.

70.

о-Дарицынская Подкоммисія.

~~8582~~
~~(1133)~~

~~8582~~

ОПИСАНИЕ
ГРЯЗЕ-ЦАРИЦЫНСКОЙ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

БОРИСОГЛѢБСКАГО ЗЕМСТВА.

С. Петербургъ.

1880.

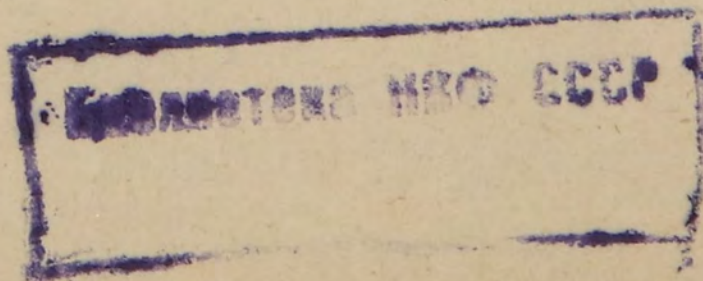
Д 1196
Рижско-Дарицынская Подкоммисія.

ОПИСАНІЕ
ГРЯЗЕ-ЦАРИЦЫНСКОЙ
ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ
БОРИСОГЛѢБСКАГО ЗЕМСТВА.

С. Петербургъ.

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

1880.



Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Подкоммисіи для изслѣдованія
желѣзно-дорожнаго дѣла въ Рижско-Царицынскомъ районѣ.

69668

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 спеціально 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

II

	Стр.
23. Служба движенія	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. Наложённые 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. вѣлчит. 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, весною 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 всѣми 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 отъ правительства не только гарантіи въ полной суммѣ, но еще и ссудъ на эксплуатацію, то было рѣшено, въ видахъ государственной экономіи слить ее съ грязе-царицынской дорогою.

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

Первоначальный капиталъ постройки волго-донской жел. дор. принять, 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 грязе-царицынской 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 5⁰/о ежегоднаго дохода и ¹/10⁰/о погашенія; въ дѣйствительности онѣ оставлены правительствомъ за собою и реализованы въ формѣ консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ облигацій.

Акціямъ присвоена гарантія чистаго дохода и погашенія борисоглѣбскимъ 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 5,09⁰/₀; за 1876 г. на 0,86⁰/₀; за 1877 г. на 11,78⁰/₀ и за 1878 г. на 22,23⁰/₀ противъ предъидущаго 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 7,73⁰/₀, за 1876 г. на 7,89⁰/₀ и за 1878 г. на 25,35⁰/₀ противъ предъидущаго года; только за 1877 г. они уменьшились на 4,66⁰/₀ противъ 1876 года.

Расходы составляли въ процентахъ валоваго дохода за эти годы.

За 1874 г.	81,18 ⁰ / ₀
„ 1875 „	83,23 ⁰ / ₀
„ 1876 „	93,60 ⁰ / ₀
„ 1877 „	73,89 ⁰ / ₀
„ 1878 „	75,59 ⁰ / ₀

Это процентное отношеніе расходовъ къ валовому доходу можетъ показаться нѣсколько высокимъ, такъ какъ средняя цифра отношенія по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Россіи доходитъ только до 75⁰/₀; но оно объясняется дороговизною всѣхъ потребныхъ для эксплуатаціи матеріаловъ въ степной мѣстности, при дальней возкѣ 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 ⁰/₀-ное отношеніе расходовъ на 1-мъ и 2-мъ отдѣленіи особо, именно оказывается, что между тѣмъ какъ на 1-мъ отдѣленіи это отношеніе колебалось между 60 и 67¹/₂ и только въ 1876 г. достигло 75⁰/₀, на 2-мъ отдѣленіи, на которомъ движеніе несравненно слабѣе, оно постоянно было выше 90⁰/₀ и въ 1876 г. превзошло даже 100⁰/₀.

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 исключеніемъ 1876 года, болѣе гарантированной земствомъ суммы.

Для большей наглядности въ нижеприведенной таблицѣ сведены цифры дохода и расхода на линіи съ подраздѣленіемъ на оба отдѣленія:

	Валовой доходъ.		Общій доходъ.	Р а с х о д ы.		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 ⁰ / ₀	1.351.963 93,17 ⁰ / ₀	2.193.939 81,18 ⁰ / ₀	508,393
1875	1.357,118	1.482,640	2.839,758	886.993 65,36 ⁰ / ₀	1.476.643 99,59 ⁰ / ₀	2.363.636 83,23 ⁰ / ₀	476,122
1876	1.279,347	1.584,736	2.864,083	959.804 75,02 ⁰ / ₀	1.590.089 100,34 ⁰ / ₀	2.549,893 93,60 ⁰ / ₀	314,190
1877	1.479,579	1.810,353	3.289,932	888.544 60,05 ⁰ / ₀	1.542.429 85,20 ⁰ / ₀	2.430.973 73,89 ⁰ / ₀	858,959
1878	1.861,888	2.168,971	4.030,859	1.255.724 67,44 ⁰ / ₀	1.791.463 96,22 ⁰ / ₀	3.047.187 75,59 ⁰ / ₀	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 5⁰/₀ 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 6⁰/о поступаетъ въ пользу акціонеровъ.

3) Затѣмъ весь доходъ свыше 6⁰/о на сей капиталъ (т. е. 1-го отдѣленія) за исчисленіемъ означенныхъ ниже суммъ на образованіе запаснаго капитала общества поступаетъ полностью правительству въ уплату, за время производства работъ на 1-мъ участкѣ дороги, 5⁰/о съ суммъ, выданныхъ на постройку сего отдѣленія, такъ и за акціи, взятыя правительствомъ въ свою собственность.

4) За погашеніемъ долговъ правительству, весь излишекъ чистаго дохода сверхъ 6⁰/о идетъ въ дивидендъ на акціи грязе-царицынской дороги.

По 2-му отдѣленію дороги.

1) Прежде всего отчисляется 5¹/₁₀⁰/о на облигаціонный капиталъ (16.154,743 р. м.)

2) Излишекъ противъ 5¹/₁₀⁰/о на этотъ капиталъ дѣлится на двѣ равныя части, изъ коихъ одна, за отчисленіемъ ниже-означенныхъ суммъ въ запасный капиталъ, идетъ въ возмѣщеніе земству за приплаты 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 6⁰/о съ капитала сего отдѣленія, а изъ чистаго дохода втораго отдѣленія суммы на уплату 5¹/₁₀⁰/о правительству на облигаціонный капиталъ, общество обязано отчислять изъ остальныхъ частей чистаго дохода обоихъ отдѣленій ежегодно 5⁰/о въ запасный капиталъ и т. д.

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

	По I-му отд.	По II-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 доходъ 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 непредвиденъ 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 $\frac{0}{100}$ 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 представляетъ результатъ весьма благопріятный, если принять въ соображеніе что вслѣдствіе 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-царицынская главная линія, 564 версты длиною, начинается отъ станціи Грязей, козлово-воронежско-ростовской жел. дор., переходитъ на I отдѣленіи, на протяженіи 196 в. семь значительныхъ рѣкъ: р. Плавицу на 39 верстѣ, р. Битюгъ 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 доходитъ 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. Арчеду на 420 верстѣ, р. Иловлю на 477 верстѣ, р. Тишанку на 491 верстѣ и р. Сахарку на 507 верстѣ; за исключеніемъ Урюпинской станицы, съ которою линія 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. Царицына, гдѣ станція расположена довольно близко къ самому городу, но на разстояніи около 2 верстѣ отъ пристани на р. Волгѣ.

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

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

Урюпинская вѣтвь (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 станицы Урюпино.

Волго-донская вѣтвь начинающаяся на берегу Волги, 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 вѣтви: одну, лежащую выше весеннихъ водъ — „весеннюю пристань“, а другую въ уровнѣ межевыхъ водъ рѣки — „лѣтнюю пристань“.

На главной линіи находится всего 31 станція.

Разстояніе 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 вѣтвь, при 33-хъ верстной длинѣ, не имѣетъ ни одной промежуточной станціи

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

4. Земляное полотно.

Профиль главной линіи показываетъ предѣльные уклоны въ 0,008, довольно часто примѣненные, которые очень чувствительны для службы 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, протяженія не менѣе 150 саж.

На Волго-Донской вѣтви 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 Крутая, гдѣ устроенъ особый побочный путь, для составленія вновь поѣзда, отдѣльныя части соединяются для дальнѣйшей отправки.

Подкоммисія считаетъ себя вправѣ 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 вѣтви Городище Крутая на два пути, но уложенъ одинъ путь; на урюпинской вѣтви полотно сдѣлано для одного пути; на волжско-донской вѣтви до Крутой лежитъ двойной путь, отъ Крутой же одинъ; но полотно сдѣлано также на два пути.

Предѣльный радіусъ кривизны на главной линіи, на урюпинской и на вѣтви Городище-Крутая не менѣе 300 саж., на волго-донской не менѣе 1000 саж. за исключеніемъ подхода къ Дону, гдѣ радіусъ 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-ми лѣтъ 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 запусценіе 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. Фашиныныя кладки, хорошее мощеніе откосовъ у устоевъ, обсаживаніе ихъ ивами и надлежащее содержаніе всѣхъ сихъ работъ, на примѣръ на р.р. Савала, Ворона, Хоперь, Бузулукъ, 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 мнѣнію управляющаго дорогою, очистки ея не требуется, такъ какъ вода достаточно стекаетъ по сдѣланнымъ на полотнѣ, чрезъ каждыя $1\frac{1}{2}$ 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. Неизбѣжнымъ 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 на примѣръ на рѣкѣ Шинокости.

Въ 1879 году весною былъ подмытъ 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 весною 1879 года очень значительно и тоже грозила промыть дамбу выше устоя, но по засыпкѣ 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 подмыта весною 1872 г.

Мостъ чрезъ рѣку Медвѣдицу 137¹/₂ саж. имѣетъ 5 быковъ и два устоя (6 отверстій) хорошей кладки, но цементная покрывка быковъ трескается и рассыпается.

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.

Устои и быки всѣхъ мостовъ на главной линіи и волго-донской вѣтви построены для 2 путей; но фермы установлены вездѣ однѣ.

Безъ исключенія всѣ значительные мосты желѣзные; большею 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; мосты и трубы даютъ весеннимъ водамъ достаточный спускъ. Мосты тоже желѣзные, какъ на грязе-царицынской дорогѣ.

Два значительные моста по 25⁰ отверстія, чрезъ рѣку Карповку и рѣку Кривомузгу отличаются оригинальностью своей постройки; ѣзда по нимъ по низу; поперечныя нижнія связи обѣихъ фермъ образуются деревянными балками, привѣшенными,

4-мя болтами, каждымъ концомъ къ нижней части фермы; эти же балки носятъ продольныя и на нихъ лежитъ путь. — Нынѣ балки эти возобновлены, потому что онѣ были совершенно гнилыя 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 таковыя, 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 прибытіемъ 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 управленіе 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 Б. Д. Первые равняются по достоинству стальнымъ.

Стальные рельсы ломались больше 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 удерживаютъ путь отъ передвиженія.

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

Шпалы употребляются сосновыя, еловыя и дубовыя обыкновенныхъ размѣровъ, непропитанныя; цѣна ихъ отъ 47—77 к.; зарубаются отъ руки; средняя служба сосновыхъ и еловыхъ 4¹/₂ 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 по мѣстамъ нечистъ и почти вездѣ мелокъ.

Указанная долговременная средняя служба шпалъ (4¹/₂ года) доказываетъ, что примѣненіе лучшаго, но болѣе дорогаго по дальней возкѣ балласта, не представляетъ настоящей 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 самыя плохіе рельсы уже вынуты, но и остальные не хороши, многіе расплюснутые.

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-царицынскимъ обществомъ, слѣды плохаго ремонта еще и теперь бросаются въ глаза.

Разстояніе между путями на станціяхъ грязе-царицынской жел. дор. нормальное— $10\frac{1}{2}$ ф., на станціяхъ же волго-донской вѣтви слишкомъ малое—6 ф. р., что небезопасно для служащихъ.

7. Принадлежности пути.

Переѣзды на линіи самые простые, большею частью выдвижныя перекладыны. Переѣзды и будки на линіи содержатся довольно хорошо; первые держатся запертыми на замокъ, согласно министерскому постановленію. Причемъ надо замѣтить, что выбраны замки всячіе, 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 дальностью мѣста жительства мировыхъ судей, часто даже не сообщается послѣднимъ. Если же дѣло и доходитъ до мирового судьи, то, по неимѣніи свидѣтелей, оно большею 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 казарма, большею частью старая и плохо содержащаяся. Казармы замѣняютъ теперь новыми будками.

Отдѣльныхъ верстовыхъ столбовъ на грязе-царицынской дорогѣ не существуетъ; двухкрыльчатая чугунная доски обыкновенной формы, съ надписями верстъ, придѣланы къ телеграфнымъ столбамъ.

Уклоноуказатели устроены изъ старыхъ рельсовъ, высотой 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 снѣжныхъ заносовъ на изслѣдуемой дорогѣ употребляются переносныя драневыя защиты и закопанныя 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 Борисоглѣбскѣ — изъ рѣки Вороны; 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 подкоммисія нашла уже въ 1879, не особенно сухомъ году, мало воды или вмѣсто воды — илъ или грязь, на примѣръ, на станціяхъ Кумылга, Логъ, Городище.

Ставы большею частью имѣютъ низкія дамбы, которыя плохо устроены, т. е. пропускаютъ воду чрезъ подошву.

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

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

Постройки какъ водокачекъ, такъ и водоемовъ выведены хорошо

и ремонтируются тщательно; машинисты безъ исключенія занимаютъ кромѣ жилой комнаты, назначенной для нихъ и находящейся за машиной, еще самую машинную комнату, оградивъ большую частью паровой насосъ и маховое колесо тщательно деревянными перилами.

Подъ бакомъ на грязе-царицынской дорогѣ постоянно не живутъ; подкоммисія нашла въ одномъ резервуарѣ три нары, но они были устроены подрядчикомъ-плотникомъ для своихъ рабочихъ, временно занимающихся на станціи.

Механическаго сообщенія между водокачкой и резервуаромъ нигдѣ на грязе-царицынской дорогѣ не существуетъ; качаютъ по привычкѣ извѣстное количество часовъ и перестаютъ, когда воды въ колодцѣ болѣе нѣтъ или бакъ полонъ; въ послѣднемъ случаѣ рабочій изъ резервуара прибѣгаетъ къ машинисту и сообщаетъ ему объ этомъ.

Гидравлическіе краны, съ поворотными рукавами для подачи воды въ тендеръ, существуютъ на всѣхъ станціяхъ, гдѣ баки.

На волго-донской вѣтви водоснабженіе организовано хорошо; баки на низкихъ подстройкахъ; вода получается частью изъ прудовъ, частью колодцевъ и въ достаточномъ количествѣ; на станціи Садовая вода даже идетъ самотекомъ въ бакъ, — пріятный и дешевый способъ!

9. Расположеніе станціонныхъ путей и ихъ принадлежностей.

Для болѣе удобнаго изложенія системы расположенія станціонныхъ путей на грязе-царицынской дорогѣ и ея вѣтвяхъ; волго-донской и урюпинской, — подкоммисія признала полезнымъ болѣе значительныя, по своимъ мѣстнымъ условіямъ станціи, какъ-то: Грязи, Борисоглѣбскъ, Царицынъ, Волжскую, Донскую или Калачъ и Урюпинскую описать отдѣльно. Промежуточные же станціи подвести подъ четыре основные типа, изъ которыхъ три послѣднихъ распадаются еще на нѣсколько разновидностей, представляющихъ собою нѣкоторыя усложненія первоначальнаго, а именно:

I-й типъ: *Садовая.*

II-й „ *Зеленовская.*

Разновидности: Карповка, Кривомузгинская, Крутая, Арчеда.

III-й типъ: *Панфилово и Кумыла.*

Разновидности: Иловля, Раковка, Липки, Логъ, Качалино, Котлубань, Себряково, Городище, Поворино, Ярыженская, Астахово, Бурнакъ, Алексиково, Филоново.

IV-й типъ: *Терновка, Хворостянка и Донская.*

Разновидности: Волконская, Грибановка, Токаревка, Мордово.

Отличительные признаки этихъ четырехъ типовъ будутъ указаны въ своемъ мѣстѣ.

Станція Грязи.

Число запасныхъ путей, предоставленное товарному движенію, не превышаетъ семи, вмѣстимостью каждый, среднимъ числомъ, до 50 вагоновъ. Такъ какъ наибольшій обмѣнъ грязе-царынской дороги бываетъ до 250 вагоновъ въ сутки, то предполагая, что для обезпеченія предстоящаго обмѣна, имѣются на станціи вагонные запасы въ размѣрѣ суточного обмѣна, и что число принятыхъ вагоновъ, ожидающихъ отправки по назначенію, можетъ иногда достигать той же цифры, окажется, что вышеозначенныхъ семи путей будетъ недостаточно для установки упомянутыхъ вагоновъ; затѣмъ останется одинъ путь для пріема и отправления товарныхъ поѣздовъ по тремъ направленіямъ,—нагрузки, выгрузки и перегрузки товаровъ, а равно и для производства маневровъ при составленіи поѣздовъ; остающіеся свободными два главные пути могутъ быть занимаемы только временно, такъ какъ на дорогахъ въ одинъ путь эти пути въ сущности всегда должны быть свободными.

Для пассажирскаго движенія имѣется одинъ путь для пріема поѣздовъ возлѣ пассажирской платформы и кромѣ того для на-

добности этого движенія можетъ быть предоставленъ главный путь, ведущій на грязи-воронежскія.

Въ отвѣтъ управленія дороги указано, что грязская станція царицынской дороги можетъ вмѣстить 17 поѣздовъ, не стѣсняя при этомъ очередныхъ поѣздовъ; съ этимъ трудно согласиться, при установкѣ 17-ти поѣздовъ въ полномъ составѣ пути станціи 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 вытяжнаго пути, вслѣдствіе 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, вслѣдствіе неимѣнія особыхъ для того путей, должны слѣдовать по главнымъ путямъ, почти на протяженіи всей станціи. Для взятія же топлива и поворота паровозовъ на кругу имѣются особые пути.

Пересадка пассажировъ, прибывающихъ въ Грязи для слѣдованія на дорогахъ: царицынской, орловской и воронежской, производится на станціи Грязи, воронежско-ростовской дороги. Для сего грязе-царицынская 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, вслѣдствіе 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 вмѣщаться на участкѣ тупаго пути, лежащемъ между поворотнымъ кругомъ и упорнымъ брусомъ и сколько это допускаетъ, съ другой стороны, размѣщеніе тормазовъ въ поѣздѣ. Помѣщеніе поворотнаго круга на сквозномъ пути, устранило бы необходимость такого дѣленія поѣзда.

Стрѣлки, относительно, расположены удобно, но неимѣніе прямого соединенія главнаго пути, идущаго къ Грязямъ-воронежскимъ, съ группой товарныхъ путей, около пассажирскаго зданія, можетъ усложнять отправленіе товарныхъ поѣздовъ къ Грязямъ-воронежскимъ и обратно.

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

Станція Борисоглѣбскъ.

Расположеніе путей на станціи Борисоглѣбскъ можетъ быть признано вообще достаточнымъ при нынѣшнемъ размѣрѣ движенія, а также ихъ число и длина при 4-хъ скрещивающихся нынѣ по росписанію на этой станціи поѣздахъ. Всѣ пути, спеціально 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 совмѣстно.

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

Возможность разъѣздовъ маневрирующихъ паровозовъ представляется достаточною.

Разстояніе 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 приѣма 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 сутки одной пары поѣздовъ и при нахожденіи на станціи потребнаго для сего количества вагоновъ, число путей можно признать достаточнымъ.

Указанное въ отвѣтѣ 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 вполне изолированнаго отъ главныхъ путей положенія, представляютъ также нѣкотораго рода удобство для передвиженія вагоновъ. Надо однако замѣтить, что, какъ главные пути такъ и выше означенные товарные пути, лежащіе къ рѣкѣ, представляютъ всѣ тотъ недостатокъ, что они не сквозные. Остальные товарные пути, находящіеся въ предѣлахъ станцій, оставляютъ желать весьма многого по отношенію къ удобству маневрированія. Главные недостатки расположенія этихъ путей слѣдующія: 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 сырой 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) нѣкоторыя стрѣлки безъ надобности чрезмерно удалены отъ пассажирскаго зданія; такъ съ 4-го пути, проходящаго вдоль рыбныхъ складовъ, нѣтъ стрѣлокъ, которыя давали бы возможность брать съ него груженные вагоны и ставить на ихъ мѣсто порожніе, не мѣшая нагрузкѣ и не трогая вагоновъ, впереди стоящихъ. Для доставленія на оный порожнихъ вагоновъ и вывода съ него груженныхъ 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 бѣльшей 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 вѣтвь на пристань, отъ которой отдѣляется вѣтка на керосиновые склады: первая изъ нихъ начинается отъ пассажирскаго зданія, имѣя свой главный путь вполне изолированнымъ отъ магистрально-главнаго пути, вторая отдѣляется отъ вѣтви въ разстояніи около полутора

версты отъ пассажирскаго зданія. Для предупрежденія столкновенія на этомъ пунктѣ установлена сигнализациа, при помощи семафора, поставленнаго между пассажирскимъ зданіемъ и стрѣлкой. Пути у керосиновыхъ складовъ расположены между двумя оврагами съ кривыми предѣльныхъ радіусовъ, 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 расположеніе путей можетъ часто ставить дѣло нагрузки, выгрузки и отправленія поѣздовъ въ довольно критическое положеніе.

Станція Волжская.

Станція слишкомъ стѣснена и представляетъ потому различные неудобства; къ числу главнѣйшихъ изъ нихъ слѣдуетъ отнести недостатокъ особыхъ выходныхъ путей. Всѣ эти неудобства побудили управленіе дороги составить проектъ новаго распланированія мѣстности передъ станціею съ увеличеніемъ ея площади и совершенно новымъ расположеніемъ путей. Проектъ этотъ, который долженъ былъ быть приведенъ въ исполненіе весною 1880 г., несомнѣнно послужитъ къ улучшенію устройства станціонныхъ путей. По мнѣнію подкомисіи онъ однако не вполне устраняетъ 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 рыбныхъ складахъ, предназначенныхъ къ постройкѣ на мѣстѣ, показанномъ на планѣ буквой *Г*.

2) Неимѣется выходнаго пути для вывода вагоновъ съ лѣсныхъ складовъ и предположенныхъ керосиновыхъ складовъ. При маневрахъ придется выходить даже на главный путь, что могло бы быть устранено удлиненіемъ 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 вызывали дробленія передвигаемыхъ транспортовъ, которое, увеличивая число рейсовъ, всегда дѣйствуетъ во вредъ быстротѣ производства маневровъ, а для этого было бы необходимо удлинить 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 отправленія поѣздовъ.

Станція Донская (Калачъ).

Размѣры станціонныхъ путей въ сравненіи съ потребностями движенія недостаточны и къ увеличенію ихъ управленіе дороги предполагало приступить весною 1880 года. Оставляя, согласно правиламъ, главный путь свободнымъ, Донская станція, можно сказать, путей для отправленія и прибытія поѣздовъ совершенно не имѣетъ; чтобы выйти изъ этого затрудненія, она пользуется для приѣма и отправленія поѣздовъ путемъ предназначеннымъ для нагрузки и выгрузки товаровъ, который, будучи раздѣленъ, почти на равныя части цѣльнымъ рядомъ съѣздовъ, 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 утвержденія вагоновъ, поставленныхъ на запасныхъ путяхъ, не существуетъ.

Станція Урюпино.

Дѣятельность Урюпинской станціи бываетъ только во время ярмарокъ: Крещенской и Покровской; въ остальное время она представляетъ весьма незначительную станцію.

Главнѣйшее неудобство состоитъ въ томъ, что всѣ пути, назначенные для постановки вагоновъ и производства маневровъ, заканчиваются упорами, имѣя одинъ выѣздъ около пассажирскаго зданія.

Заканчивая станціею Урюпино обзоръ расположенія путей конечныхъ станцій, можно перейти теперь къ разсмотрѣнію расположенія путей на промежуточныхъ станціяхъ, подраздѣляя таковыя, какъ было выше сказано, на 4 группы:

Типъ первый. Два главныхъ пути, соединенныхъ у пассажирскаго зданія однимъ съѣздомъ при полномъ отсутствіи запасныхъ путей. Этотъ типъ представляетъ собою столь очевидныя несовершенства, что допущеніе такого расположенія путей, ничѣмъ почти не отличающагося отъ путей расположенныхъ на линіи, можно объяснить только незначительностью движенія на станціи *Садовой*.

Типъ второй. Одинъ главный путь при одномъ сквозномъ, прилегающемъ къ пассажирскому зданію. Этотъ послѣдній имѣетъ двѣ стрѣлки, выходящія на главный путь, изъ которыхъ для каждаго направленія, одна стрѣлка встрѣчная, другая попутная.

Самый простѣйшій видъ втораго типа представляетъ станція *Зеленовская*, имѣющая въ своемъ распоряженіи минимумъ средствъ для скрещенія двухъ поѣздовъ. Нѣсколько большее усложненіе этого типа представляютъ станціи *Карповка* и *Кривомузинская*, которыя имѣютъ почти въ равномъ разстояніи отъ входныхъ стрѣлокъ съѣздъ съ главнаго на разъѣздной путь, чрезъ что этотъ послѣдній, а также и главный путь въ предѣлахъ станціи дѣлятся каждый на два участка, вмѣстимостью приблизительно до одного поѣзда.

Такое устройство станціонныхъ путей несомнѣнно увеличиваетъ пріемочную способность станціи. Кромѣ того, эти двѣ станціи имѣютъ по одному короткому, тупому запасному пути, отдѣляющемуся отъ разъѣзднаго, вблизи пассажирскаго зданія,

для мѣстной потребности станціи. Дальнѣйшее развитіе устройства двухъ вышеупомянутыхъ станцій представляетъ станція *Крутая*.

Станція *Арчеда*, располагающая значительно большимъ числомъ запасныхъ путей, приближается къ плану станціи *Зеленовской* болѣе, чѣмъ только что разсмотрѣнныя три станціи; все отличіе заключается въ томъ, что параллельно главному и при томъ на другой сторонѣ отъ типичнаго развѣзднаго пути проложенъ съ обоихъ концовъ тупой запасный путь. Для соединенія этого пути съ главнымъ имѣется одинъ съѣздъ. Отъ указаннаго параллельнаго пути идетъ дальнѣйшее развѣтвленіе путей, изъ которыхъ одинъ назначается для нагрузки и выгрузки товара, а всѣ остальные для потребностей имѣющагося на этой станціи паровознаго зданія. Означенный параллельный путь имѣетъ назначеніе пропускнаго, но пользованіе имъ доставило бы большее удобство, еслибы онъ былъ передѣланъ въ сквозной, а имѣющіяся уже съѣзды, — 6-ой и 9-ый — перенесены на другое мѣсто.

Типъ третій. Главный путь имѣетъ по обѣ стороны по одному сквозному съ такими же стрѣлками, какъ въ типѣ второмъ. Одинъ изъ этихъ путей подходитъ къ пассажирскому зданію, а другой къ товарной платформѣ.

Къ III типу относятся большая часть станцій. Варіанты основнаго типа, представляемаго станціями *Панфилово* и *Кумылга*, слѣдующіе: на станціи *Иловля* на противоположной сторонѣ отъ главнаго пути и пассажирскаго зданія, параллельно имѣющемуся тамъ сквозному типичному пути, проложенъ еще другой путь, около котораго расположены — товарная платформа и пути, ведущіе въ паровозное зданіе. Второй варіантъ этого типа представляютъ станціи: *Раковка*, *Липки*, *Логъ*, *Качалино* и *Котлубань*, на которыхъ отъ сквознаго пути, находящагося при товарной платформѣ, проложенъ тупой путь.

Станціи *Себряково* и *Городище* отличаются отъ послѣднихъ только тѣмъ, что кромѣ путей, указанныхъ въ предъидущихъ варіантахъ, для выхода паровоза изъ депо устроены особые пути, заканчивающіеся стрѣлкой, находящейся на типичномъ сквозномъ пути, проложенномъ около паровознаго зданія, которое лежитъ на сторонѣ пассажирской платформы. Третьимъ варіантомъ могутъ служить станціи: *Ярыженская*,

Астахово и *Поворино*, изъ которыхъ первыя 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 *Бурнакъ*, 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 *Ярыженская*.

Послѣднимъ вариантомъ третьяго типа можетъ служить станція *Филоново*, пути коей совмѣщаютъ характеристичныя особенности станцій: *Иловля*, *Ярыженская* 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 улучшенія 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, замѣчаемыхъ 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 грузившихся 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 пропускные 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 *Токаревка* отличается отъ остальнаго типа только тѣмъ, что запасные 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 операций 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.

Станціонные сигналы на грязе-царицынской дорогѣ установлены двухъ родовъ: семафоры на первомъ отдѣленіи отъ Грязей до Борисоглѣбска и на волго-донской вѣтви, и красные и зеленые 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 служитъ увѣдомленіемъ на станцію 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 имѣетъ огромное значеніе въ случаяхъ, напр., когда потребуется остановка входящаго на станцію поѣзда за дискомъ.

При указанной же постановкѣ семафоровъ правило это теряетъ всякое значеніе, ибо при маневрахъ, паровозъ, переходя стрѣлку, въ то же время непремѣнно 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 идетъ съ лѣваго пути вѣтвь на лѣсную пристань, красный же дискъ поставленъ много ближе къ станціи, нежели стрѣлка на вѣтвь, слѣдовательно, стрѣлка эта находится внѣ 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 заранѣе составленнымъ росписаніямъ, а способомъ простыхъ станціонныхъ маневровъ. Принимая кро-

*) По случаю слишкомъ крутаго подъема (0,015) на станціи Крутой поѣзда дѣлятся пополамъ и поднимаются въ два раза, но и при этомъ бываютъ случаи разрыва вагоновъ, почему на 5-й верстѣ, на лѣвомъ пути, отъ Волжской станціи устроенъ особый съ подъемомъ отводный путь и стрѣлка съ главнаго пути, которую стрѣлочникъ обязанъ держать по проходѣ поѣзда на отводный путь и, въ случаѣ разрыва, пустить вагоны, катящіеся обратно, на этотъ путь; вмѣстѣ съ тѣмъ онъ обязанъ дать знать о томъ на станцію 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 вѣтвь лѣснаго склада.

На станціи Карповка, волжско-донской дороги, семафоры, какъ и вездѣ, расположены на входныхъ стрѣлкахъ. Близъ 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 необходимости задержки поѣзда за семафоромъ, избѣгалась бы его стоянка на мосту.

На станціи Царицынѣ красный дискъ отстоитъ отъ пассажирскаго зданія въ $1\frac{1}{2}$ верстѣ разстоянія и притомъ находится на закругленіи, такъ что съ пассажирской платформы его не видно. Начальникъ станціи находится вслѣдствіе 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 красного диска не существуетъ и инспекція устройства такового не требовала.

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

На станціи Борисоглѣбскѣ, 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 идутъ поѣзда, предусмотрѣнные росписаниемъ, 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 къ Борисоглѣбску съ обѣихъ сторонъ выкрашенъ красной краской, показывая этимъ, при пердикулярной постановкѣ къ пути, что выходъ и входъ на станцію одновременно воспрещается.

Стекла въ фонаряхъ, устанавливаемыхъ на красныхъ дискахъ, по всей линіи, безъ исключенія, расположены невѣрно, а именно: съ двухъ противоположныхъ сторонъ красныя, а съ другихъ двухъ бѣлыя, 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, утвержденнаго Министерствомъ Путей Сообщенія, и требуетъ непременно немедленнаго исправленія.

Требованіе § 31 Положенія о сигналахъ также не вполне 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 дискѣ со стороны Борисоглѣбска привязывался стрѣлочникомъ уже три мѣсяца веревкой, вслѣдствіе того, что былъ сломанъ стержень; на станціи Арчеда замѣчено, что дискъ, находящійся къ Царицину, поворачивается

только въ полъоборота, 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 слѣдитъ за правильностью дѣйствія; средній семафоръ приводится въ дѣйствіе рукояткою, помѣщеною 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 воспрепятствывая 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 отпустилъ 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 Царицыномъ 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, увѣдомляющій о вы-

ходъ поѣзда съ сосѣдней станціи; а такъ какъ открытіе диска есть знакъ для прекращенія маневровъ, то слѣдовательно или является недостатокъ времени для ихъ производства или они совершаются и при открытомъ дискѣ во вредъ безопасности движенія.

Вообще надо сказать, что правила для дѣйствія семафорами и красными дисками на грязе-царицынской дорогѣ недостаточно разработаны и вѣроятно вслѣдствіе того дѣйствующая практика не всегда соотвѣтствуетъ 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 сигналомъ только для входящихъ поѣздовъ, для выходящихъ же сигналомъ служить не могутъ.

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

При маневрахъ употребляются составителями поѣздовъ красные и зеленые флаги, а ночью ручные фонари снабженные красными, зелеными и бѣлыми стеклами; сигналы эти служатъ и цвѣтомъ и формою и положеніемъ. Въ ночное время для подачи сигналовъ при маневрахъ примѣняются 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 одобрительной надписи инспектора отъ правительства, согласно циркуляра Техническаго Инспекторскаго Комитета отъ 7 октября 1877 года

*) Въ службѣ ремонта пути во время работъ употребляются днемъ вмѣсто флаговъ, кои скоро изнашиваются, палки 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 подкоммисія, 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 разстоянія.

На поѣздахъ и паровозахъ сигналы употребляются правильно. На пассажирскихъ поѣздахъ на паровозѣ спереди, ставится большой американскій фонарь, съ сильнымъ рефлексомъ, освѣщающій путь на болѣе дальное разстояніе.

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

Сигналы, подаваемые паровозными свистками, духовыми рожками и хлопучками, примѣняются на дорогѣ согласно § 25 Положенія о сигналахъ, а при остановкѣ поѣзда на пути, частые паровозные свистки служатъ сигналомъ для вызова барьерной стражи. Экстренные и дополнительные поѣзда заявляются путевой стражѣ только зеленымъ флагомъ или фонаремъ, выставленнымъ на послѣднемъ вагонѣ или на паровозѣ предъидущаго поѣзда.

Карманные свистки употребляются оберъ-кондукторами и составителями поѣздовъ для подачи сигналовъ машинистамъ, но примѣняются не всегда правильно, такъ иногда первый короткій свистокъ для отправленія поѣзда 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 гололедицы.

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

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

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

11. Станціонныя зданія.

Въ самомъ началѣ планы постройки станцій очевидно не были достаточно соображены 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 развилась, 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 Урюпино оказывается недостаточнымъ во время ярмарокъ.

Въ Грязяхъ, грязе-царицынская 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: Борисоглѣбскѣ, Арчеда и Царицынѣ большія прекрасныя каменныя пассажирскія зданія съ двумя большими залами.

Внутреннее расположеніе жилыхъ квартиръ въ Филоновѣ, Арчедѣ и Царицынѣ очень непрактичны, залы такъ высоки, что надъ ними втораго этажа совсѣмъ не имѣется. Надъ среднею 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 пріемную 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 находятся деревянные станціонныя зданія, размѣры которыхъ хотя не велики, но для существующаго небольшого пассажирскаго движенія въ степной мѣстности достаточны. Одинъ большой недостатокъ, что ни на одной изъ этихъ деревянныхъ станцій вода изъ станціоннаго резервуара не проведена въ пассажирское зданіе, вслѣдствіе 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 потолки, гнилыя стѣны скривились, обои оборваны, приборы и мебель поломаны.

Подкомисіи было заявлено, что новое каменное зданіе уже утверждено Министерствомъ и что съ весны 1880 года начнутъ его строить.

Пассажирскія платформы имѣютъ вездѣ достаточную длину. На многихъ станціяхъ I отдѣленія старые рельсы очень остроумно примѣнены къ постройкѣ платформъ. Они употреблены на столбы и на продольные перекладины. Концы столбовъ, въ землѣ, задѣланы 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 пятѣ, вмѣсто карнизнаго бруса; рельсъ этотъ прочно связанъ болтами съ деревяннымъ якоремъ, зарытымъ въ землѣ подъ мостовой платформы. На станціи Алексиково вся пассажирская платформа построена изъ старыхъ рельсовъ, даже рѣшетка на ней состоитъ изъ рельсовыхъ столбиковъ, чрезъ которые протянута только проволока; поручень на верху 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, онѣ почти вовсе не были освѣщены. Такъ какъ освѣщенія 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-царицынской дорогѣ экономіи, платформы для проходящихъ пассажирскихъ поѣздовъ освѣщаются не болѣе, какъ и для экстреннаго поѣзда подкомисіи.

12. Пакгаузы, навѣсы, платформы и вѣсы.

На грязе-царицынской дорогѣ пакгаузовъ крытыхъ со сторонъ, всего четыре, а именно: на первомъ отдѣленіи два: въ Грязяхъ и въ Борисоглѣбскѣ, и на второмъ два: въ Урюпинѣ и въ Царицынѣ.

Крытыя 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: Ярыженской, 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 подвозимаго груза. Подкоммисія имѣла сама случай убѣдиться, что число товарныхъ платформъ и навѣсовъ не находится въ соразмѣрности съ количествомъ подвозимаго хлѣба. Устройство платформъ также не вполне удовлетворительно, въ томъ отношеніи, что почти на всѣхъ платформахъ полы каменные, т. е. грунтовые, мощеные острымъ камнемъ; каменный полъ вообще не имѣетъ той эластичности какъ деревянный, если же онъ къ тому мощенъ известковымъ или какимъ либо другимъ дикимъ камнемъ, острые ребра котораго выдаются въ наружу, то почти немыслимо, 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 платформы онѣ отчасти замѣняютъ стѣны, но онѣ не могутъ предохранить однако сложенный товаръ вполне отъ боковой подмочки.

Управленіе дороги 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, подвозимаго во время задержекъ), необходимо обратить особое вниманіе на подстилку и покрывку бунтовъ съ хлѣбомъ, помѣщающихся внѣ крытыхъ платформъ на станціонныхъ дворахъ.

Во время своего проѣзда изъ Грязей въ Борисоглѣбскъ 27-го сентября, подкоммисія 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 подкоммисія 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 находился 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) подкоммисія нашла Токаревку и Бурнакъ, также заваленныя хлѣбомъ. Наплывъ хлѣба произошелъ въ 1879 году нѣсколько ранѣе обыкновеннаго, такъ что дорога не успѣла запасть еще необходимыми матеріалами для покрышки и подстилки, какъ уже нахлынулъ грузъ. Управление дороги немедленно приступило къ разнымъ мѣрамъ восполненія недостающаго. Куплено нѣсколько тысячъ лубковъ, заказано около полутора ста новыхъ брезентовъ и т. д. По возвращеніи своемъ подкоммисія 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 скласть и нечѣмъ прикрыть, то станціи пустыя, на которыхъ подстилы, рогожи и лубки лежатъ ожидая товара и часто гніютъ.

Особенно приходится сожалѣть о подобныхъ лишнѣхъ затратахъ въ тѣхъ случаяхъ, когда дорога страдаетъ не по своей винѣ, какъ напр. въ настоящемъ случаѣ. Грязе-царицынская дорога, по отзывамъ ея управленія, могла бы своевременно поднять весь подвозимый къ ней грузъ и потому совершенно не нуждалась бы въ столь значительныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, еслибы только орловско-грязская 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 проложенія втораго пути на среднихъ дорогахъ первой группы.

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

*) Дворъ этотъ предполагается спланировать и вымостить въ 1880 году.

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 рогожныхъ 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 покрывкой. Надъ бунтами были построены козлы и на нихъ положены на половину брезенты. Часть товара была сверху совершенно мокрая.

Подъѣздная дорога къ платформѣ узка и съѣзды немощеные.

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

Въ теченіи года съ этой станціи отправляется отъ 800 до 900 груженныхъ 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 большею частью полопавши, и хлѣбъ изъ нихъ на половину повыпавши; даже на крытой платформѣ стояли лужи.

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-

носить, или переносить его через нагруженную платформу, на которой между отдѣльными 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 немощенные, но управленіе дороги имѣетъ намѣреніе въ 1880 г. спланировать дворъ и вымостить его.

Станція Токаревка. Двѣ крытыя платформы всего въ 307 кв. саж. Подкоммисія 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 немощенный) 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 пріѣзда подкоммисіи (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 предъидущіе дни нагрузка происходила 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 мощеная, но весьма узкая.

Борисоглѣбскъ. 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 подвозимаго товара, вотъ почему весьма рѣдко приходится складывать хлѣбъ въ бунтахъ. 27 сентября въ Борисоглѣбскѣ лежало 228 вагонныхъ грузовъ хлѣба,—все подъ крышей.

Станція Поворино. Крытая платформа въ 42 кв. саж., 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 Урюпино. Пакгаузъ 46 кв. саж. Двѣ платформы для выгрузки товаровъ, одна съ боковъ на половину забитая досками и съ крышею, другая только съ крышей, площадью въ 530 кв. саж. Большой привозъ во время ярмарки Крещенской и Покровской. Во время проѣзда подкомисіи 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 Урюпино одного кассира и трехъ человѣкъ конторщиковъ, платя имъ за это время суточные; 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 достаточенъ 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 большею частію разбиты, по отзывамъ мѣстныхъ служащихъ ихъ пробиваютъ именно птицы, вотъ почему теперь стали замѣнять стекла проволочными переплетами, но таковыя были вставлены еще только съ одной стороны 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 встрѣчаются въ одномъ лабазѣ по 2 фирмы *).

*) Нижеслѣдующіе купцы имѣютъ свои рыбные склады: Часовниковъ, Зайковский, Сагировъ, Каленевъ, Кононовъ, Бабинъ, братья Рябиковы, Орѣхова и сыновья, Комовъ, Кузнецовъ, Солинъ, Марковъ, Платоновъ и мучной Козеева.

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

При пассажирской станціи имѣется обширный ледникъ, специально выстроенный для рыбныхъ торговцевъ, изъ котораго безвозмездно выдается желѣзною дорогою рыбоотправителямъ ледъ, употребляемый при отправкѣ и перепаковкѣ 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, вмѣстимостью по 75,000 пуд. каждый; предполагается поставить такихъ же еще 4, такъ что всѣхъ 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, забиваются 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,

*) Нижеслѣдующихъ лицъ: Красильникова, Ахумова, Панаева, Аветова, Ліонова, Бакинскаго нефтянаго общества, Оедорова, Саркисова, Марченко, Нобеля, Джіофарова, Тумаева и Астафьева и братьевъ.

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

За керосиновыми складами и пристанью лежитъ соляная пристань и соляные магазины: Губонина, Аносова, Ліонозова и Первушина.

Въ этихъ магазинахъ бываетъ сложено до $1\frac{1}{2}$ милл. пуд. соли.

При магазинахъ устроены мельницы для измельченія соли. Соль привозится съ пристани къ каждому магазину на лошадяхъ и ссыпается въ магазинъ съ противоположной отъ Волги стороны, гдѣ уровень земли почти равняется съ крышей магазина; съ рѣчной же стороны къ магазинамъ подвозятся вагоны, въ которые прямо изъ магазина грузится соль (на I и II группы въ насыпку, а на III-ю въ мѣшкахъ, такъ какъ грязе-царицынская дорога находится съ послѣднею 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, но всѣ опыты до сихъ поръ оказались неудачными.

Станція Волжская. Справа и слѣва 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 предполагають къ веснѣ спланировать, проложить на ней новые пути, устроить отдѣльные лѣсные и керосиновые склады, — чертежъ проектируемыхъ преобразованій станціи приложенъ къ матеріаламъ.

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

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

при нѣкоторыхъ станціяхъ, большею частью на землѣ отведенной дорогою, а именно:

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

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

Грязе-царицынская дорога на всей рижско-царицынской линіи представляетъ такимъ образомъ первый опытъ постройки частныхъ амбаровъ при станціяхъ—и опытъ вполне удовлетворительный.

В ы с ы:

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

Вѣсы большею частью десятичные, но въ нѣкоторыхъ пунктахъ есть сотенные, напр. въ Борисоглѣбскѣ, на станціи Княжа-Байгара.

Общее состояніе вѣсовъ подкоммисія не можетъ признать вполне удовлетворительнымъ.

Во первыхъ, вѣсы часто поставлены очень неудобно, такъ напр. на ст. Поворино они были поставлены совершенно на краю платформы, т. е. на мѣстѣ недостаточно защищенномъ отъ дождя, въ Алексиковѣ вѣсы были поставлены не вполне прямо, на нѣкоторыхъ другихъ станціяхъ также установка вѣсовъ была не вполне правильная,—обстоятельство, которое не можетъ не вліять на большую или меньшую точность вѣски. Самое состояніе вѣсовъ и вывѣрка ихъ также не всегда и не вездѣ удовлетворительны, такъ напр. багажные вѣсы на станціонной платформѣ въ Царицынѣ оказались испорченными, при вѣскѣ приходилось вывѣрять ихъ прикладываніемъ небольшихъ

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

Одинъ изъ начальниковъ станціи, на вопросъ комисіи: обязанъ ли онъ слѣдить за исправностью вѣсовъ, заявилъ прямо, что онъ за исправностью вѣсовъ не слѣдитъ, а дѣлаетъ распоряженія о починкѣ ихъ только тогда, когда артельщикъ доложить ему о порчѣ вѣсовъ. Такимъ образомъ въ сущности контроль лежитъ только на контролерѣ группы, который обязанъ провѣрять ежемѣсячно вѣсы на всей линіи; но на грязе-царицынской линіи и эта провѣрка происходитъ гораздо рѣже. По отзыву мѣстныхъ служащихъ въ теченіи всего лѣта контролеръ группы проѣхалъ только разъ до Царицына. Точность этого показанія подкоммисія не могла провѣрить, такъ какъ, согласно сообщеннымъ ей свѣдѣніямъ, агентъ при повѣркѣ никакого письменнаго о томъ документа на станціяхъ не оставляетъ а дѣлаетъ только у себя отмѣтки о томъ состояніи, въ которомъ онъ нашелъ желѣзнодорожные вѣсы.

По мнѣнію подкоммисіи было бы полезно, еслибы онъ составлялъ 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, ежемѣсячныя свидѣтельствующія начальниками станцій при депутатахъ отъ отправителей и т. д. съ составленіемъ актовъ; этою формальностью по крайней мѣрѣ выяснилось бы начальникамъ станцій, что на ихъ прямой обязанности лежитъ надзоръ за удовлетворительнымъ состояніемъ вѣсовъ, хотя самая поддержка ихъ въ состояніи исправности и возложена на артель.

Вѣсовые помосты существуютъ на станціяхъ въ Грязяхъ, Царицынѣ, Волжской и Донской.

Грязскій вѣсовой помостъ лучшій на всей дорогѣ. На немъ взвѣшиваютъ каменноугольные вагоны общества (т. е. каменный уголь, приходящій съ воронежской дороги изъ ростовскихъ копей) и вагоны вышедшіе изъ ремонта.

Вѣсовой помостъ на станціи Царицынѣ, находящійся на конечномъ глухомъ пути, оказался въ менѣе удовлетворительномъ состояніи, по той причинѣ, что нѣсколько дней до пріѣзда подкомисіи мѣдная вѣвѣрочная гиря была украдена; поэтому и тутъ опять пришлось вѣвѣрять его каменьями. Надо однако замѣтить, что послѣ этой вѣвѣрки, онъ сталъ дѣйствовать повидимому довольно точно, ибо при прокаткѣ по вѣсов. мосту вагона съ одной и другой стороны, онъ въ обоихъ случаяхъ показалъ тотъ же самый вѣсъ. Вывѣшивался вагонъ николаевской дороги № 58362—вѣсы показывали 380 пуд. 30 ф., на брусѣ написано 397 пуд. Такъ какъ нерѣдко вслѣдствіе ремонта, усышки и другихъ причинъ первоначальная тара измѣняется, то невозможно сказать слѣдуетъ ли искать причину такой разницы вѣса въ неточности тары или въ невѣрности вѣсовъ.

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

На станціи Донской (Калачъ) вѣсовой помостъ находится въ разрушенномъ состояніи и сложенъ внѣ пути; по отзывамъ служащихъ, его не приходится и употреблять.

13. Телеграфъ.

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

Служба состоитъ изъ начальника службы, 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 службы на другой дорогѣ; все главное различіе приводится обыкновенно къ тому,

что на однихъ дорогахъ служба телеграфа находится въ вѣдѣніи начальника службы 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 инструкции службы 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; подкомиссія имѣла случай убѣдиться въ томъ на станціи Хворостянка.

Женщины-телеграфисты, которыхъ всего только 3⁰/о, служатъ вполне удовлетворительно.

На всѣхъ станціяхъ открытъ пріемъ депешъ частной корреспонденціи.

Аппараты системы Морзе, чернопечущіе, 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 Донской, два. Они соединены съ телеграфомъ орловско-грязской 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 разныхъ участкахъ.

Дѣйствіе на всѣхъ проводахъ производится постояннымъ токомъ.

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

Столбы телеграфные — сосновые и дубовые; вслѣдствіе за-
прещенія Телеграфнаго Департамента осаждаютъ 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 управленіе обѣщаетъ себѣ много выгоды отъ этой системы, потому что смѣнять столбы приходилось большею частію вслѣдствіе 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 впослѣдствіи сшиваются, и въ такомъ видѣ представляются ежемѣсячно по начальству.

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

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

Опытъ на грязе-царицынской дорогѣ показалъ, что принимающіе депеши телеграфисты не стѣсняются представлять сомнительныя 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, подкоммисія обратила особенное вниманіе на пространство, свѣтъ, теплоту и воздухъ (вентиляцію) квартиръ.

Что касается до пространства, то служащіе и рабочіе помѣщены вообще довольно просторно. Въ дѣйствительности переполнены большею частью только такія 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-грязской желѣзной дорогѣ.

Квартиры высшихъ служащихъ быть можетъ менѣе обширны, квартиры-же низшихъ служащихъ и рабочихъ несомнѣнно болѣе просторны нежели на орловско-грязской 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 расширились 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 2¹/₂ руб. въ день.

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

Теплота квартиръ найдена подкоммисіею большею частью до-

статочною, если нормальной температурою принять 15 градусовъ, размѣръ, который въ дѣйствительности почти вездѣ даже превышался. Жалобы на холодныя квартиры встрѣчались рѣдко, и то большею 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 чрезмѣрно теплыхъ избахъ и по возможности находиться вблизи большой печи. Вообще управленіе желѣзной дороги, повидимому, отпускаетъ топливо, получаемое служащими бесплатно, въ достаточномъ количествѣ.

Жалобы на сырость встрѣчались рѣдко и почти только во временно отведенныхъ 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 замѣнить 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-царицынской желѣзной дороги, который, равнымъ образомъ, большею частью слѣдуетъ ставить въ вину самимъ жильцамъ, состоитъ въ совмѣстномъ 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 рабочихъ нельзя не принять въ соображеніе—ихъ обычный образъ жизни и помѣщенія у себя въ деревняхъ, или, другими словами, уровень ихъ обычныхъ потребностей, тѣ, что обыкновенно называется „Standard of life“. Жилыя помѣщенія, предоставленныя грязе-царицынскою дорогою своимъ рабочимъ, большею частью, т. е. съ немногими

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

Переходя затѣмъ къ частностямъ помѣщеній, подкоммисія можетъ сказать слѣдующее:

1) Квартіры высшихъ служащихъ:

Высшіе служащіе: начальники дистанцій, отдѣленій, начальники станцій, помощники ихъ, телеграфисты и проч. получаютъ большею частью, на самыхъ станціяхъ квартиры съ освѣщеніемъ и отопленіемъ. Квартіры ихъ удовлетворительны, за исключеніемъ квартиръ телеграфистовъ, которые вообще размѣщены крайне плохо, хотя все еще лучше, чѣмъ на орловско-грязской 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 *Бурнакъ*, одинъ женатый старшій телеграфистъ помѣщается въ одной небольшой комнатѣ безъ кухни; на станціяхъ: *Хворостянкъ*, *Добрынкъ*, *Панфиловъ* и *Арчедъ* 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) Квартіры нижнихъ служащихъ:

Въ *Грязяхъ*, угольщики (10 человѣкъ) 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 человѣкъ.

Всѣ эти квартиры впрочемъ временныя; въ *Грязяхъ* строятся новые жилые дома. Остальныя квартиры оказались вполне удовлетворительными, кромѣ дурнаго въ нихъ воздуха — недостатка, который, какъ о томъ упомянуто выше, встрѣчается повсюду на грязе-царицынской желѣзной дорогѣ и зависитъ отъ привычекъ самихъ жильцевъ. Часть штатныхъ служащихъ живетъ на вольныхъ квартирахъ, а именно 12 помощниковъ машинистовъ. Они получаютъ квартирныя деньги по 5 руб. въ мѣсяцъ.

Въ *Хворостянкъ* квартиры оказались соответствующими обычному образу жизни рабочихъ. Равномѣрно и осмотрѣнная тамъ казарма повидимому достаточна для 12 чел.

Въ *Добрынкъ* нѣкоторыя квартиры оказались съ неоштукатуренными или же съ дурно оштукатуренными стѣнами, вслѣдствіе чего, по заявленію жильцовъ, онѣ холодны.

Въ *Мордовъ* 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. Осмотрѣнная въ Бурнакѣ казарма для рабочихъ оказалась удовлетворяющею потребностямъ; предназначенное для 9 рабочихъ пространство содержитъ въ себѣ 9 шаговъ длиною 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, повидимому, вовсе не употребляются.

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

Въ *Алексиковѣ*.
Въ *Урюпинѣ*.
Въ *Ярыжинской*.
Въ *Астаховѣ*.
Въ *Филоновѣ*.

} Квартиры вообще удовлетворительны.

Въ *Панфиловѣ*. Баня 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 сквернѣйшій. Остальныя квартиры удовлетворительны.

Въ *Кумылтъ* квартиры удовлетворительны.

Въ *Себряковъ* тоже.

Въ *Арчедъ* квартиры тѣснѣе, чѣмъ на другихъ станціяхъ.

Относительно казармы, слѣдуетъ замѣтить, что половина казармы занята дорожнымъ мастеромъ, а другая половина одинадцатью 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 квартирныя 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. Квартирныя 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 опредѣлены въ слишкомъ низкомъ размѣрѣ; квартира въ 5 руб., которая была осмотрѣна подкоммисіею okazaзалаcь весьма плохую.

Въ *Липкахъ*.

Въ *Логъ*.

Въ *Иловъ*.

} Квартиры удовлетворительны.

Въ *Качалинъ*. На этой, какъ равно и на многихъ другихъ станціяхъ, слѣдуетъ указать на тотъ недостатокъ, что женатыя 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 *Городище* 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 *Царицынѣ* квартира жандарма оказалась слишкомъ тѣсною. Далѣе заявлена была жалоба относительно дежурной для кондукторовъ; дѣйствительно она могла бы быть просторнѣе. Въ осмотрѣнной въ *Царицынѣ* казармѣ, помѣщеніе для рабочихъ (15 человѣкъ) оказалось достаточнымъ, какъ и вообще остальные квартиры въ *Царицынѣ* слѣдуетъ признать удовлетворительными. На остальныхъ небольшихъ станціяхъ: *Княжья-Байгора*, *Стрѣлецкая*, *Ромарево*, *Раковка*, *Зеленовка* жилыя помѣщенія не были спеціально осмотрѣны.

Гораздо менѣе удовлетворительными показались подкомисіи жилыя помѣщенія на *воло-донской* желѣзной дорогѣ. Обѣ конечныя станціи *Волжская* (*Царицынѣ*) и *Донская* (*Калачѣ*) имѣютъ (въ дѣйствительности) вообще довольно обширныя квартиры, но и здѣсь встрѣчаются недостатки. На *Волжской* станціи напр. дровоклады помѣщены очень дурно: 2 семейства, одно бездѣтное, а другое съ 4 дѣтьми, 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 сквозь потолокъ, дамская комната ободраная, съ деревянной скамьей, выкрашенной черною краской. На станціяхъ *Крутая* и *Криво-музгинская* не замѣчено ничего особеннаго; напротивъ того на станціяхъ *Садовая* и *Карповская* обнаружены значительные 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 линіи 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 владовой, такъ что люди эти принуждены помѣщать всѣ свои пожитки въ одномъ тѣсномъ пространствѣ, и, въ самомъ дѣлѣ, не знаютъ куда дѣваться. Кромѣ того въ нее протекаетъ дождь, печь никуда негодится и проч.

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

Б. Подвижной составъ и движеніе.

15. Паровозы.

Всего нынѣ на грязе-царицынской дорогѣ 104 паровоза, 10-ти разныхъ типовъ, изъ коихъ 19 пассажирскихъ и 85 товарныхъ. Послѣдніе 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 нынѣ поднимаютъ тоже 40 вагоновъ; въ 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 13⁰/₀, а наименьшій ремонтъ было въ январѣ и февралѣ т. е. 6⁰/₀—7⁰/₀.

Число и сила тяги паровозовъ достаточны для удовлетворенія настоящему движенію поѣздовъ; остальные техническія условія дороги дозволили бы легко увеличить число поѣздовъ на 30⁰/₀, тогда, разумѣется, и количество паровозовъ должно бы было быть нѣсколько увеличено (см. движеніе).

Всѣ паровозы приспособлены двумя независимыми другъ отъ друга инжекторами для питанія котла; они имѣютъ обыкновенные винтообразные тормазы, но на паровозахъ завода Кеслера находится приборъ Лешателіеръ для дачи контръ-пара; въ поѣздахъ, ведомыхъ такими паровозами, могутъ быть на 30⁰/₀ менѣе тормазовъ.

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

При длинѣ пассажирскихъ паровозовъ грязе-царицынской дороги, приспособленіе къ нимъ короволововъ могло быть сдѣлано безъ всякаго вреда для паровоза, т. е. не вызывая 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 1,5 кубическихъ сажень дровъ; въ тендерахъ же 8-ми колесныхъ паровозовъ, 400 кубическихъ футовъ воды и 700 пудовъ антрацита или 1,75 кубическихъ сажень дровъ.

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

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

Послѣ пробѣга каждыхъ 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 надѣваются на колеса въ горячемъ видѣ; причемъ minimum толщины допускается 38 мил.

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 конструкціи Вайненса, работающіе безъ разширенія пара, съ топкою 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 конструкціи.

Изъ нихъ платформъ, полувагоновъ и рѣшетокъ 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 57⁰/₀ всего количества, а заграничнаго производства 1,110 или 43⁰/₀.

По отдѣльнымъ заводамъ они распредѣляются какъ слѣдуетъ:

Изъ Коломенскаго завода	105 шт.
Отъ Бreme и Лeвeстaмъ — Москва	442 „
Изъ Борисоглѣбскихъ 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.
„ Бристоля	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 35⁰/₀ всего количества; это, по виду, очень благопріятное отношеніе тор-

мазныхъ вагоновъ къ нетормазнымъ, значительно перемѣняется, если вычесть изъ общаго состава старыя вагоны волго-донской дороги, между коими болѣе 77⁰/о изъ общаго количества съ тормазами. Изъ числа 1,984 вагоновъ собственно грязе-царицынской дороги, находятся всего 447 тормазныхъ, и отношеніе ихъ къ общему количеству составляетъ только 23⁰/о.

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 открытые 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.

Сцѣпные приборы вагоновъ грязе-царицынской 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 самыми оригинальными сцѣпными приборами, состоящими изъ 10-ти футовыхъ деревянныхъ брусевъ, 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 помѣщаться подъ ней въ кулисахъ. Брусь имѣетъ въ одномъ концѣ ушко, которое надѣвается на крюкъ другой платформы, а съ другаго конца, посредствомъ пропускаемаго болта удерживается въ данномъ ему положеніи, т. е. вытянутымъ или подъ платформою. Какъ удобны бы ни были эти приборы для платформъ назначенныхъ подъ нагрузку длиннаго лѣса (на двѣ платформы) они для сцѣпчиковъ далеко не безопасны. Служба движенія не допускаетъ подобныя платформы въ пассажирскіе поѣзда, но въ товарныхъ онѣ ходятъ по всей грязе-царицынской дорогѣ до Грязей, какъ подкоммисія имѣла случай убѣдиться на станціи

Грязяхъ, такое движеніе подкоммисія не можетъ однако признать безопаснымъ, вслѣдствіе легкости, съ которою подобные приборы подвергаются излому.

Крытые товарные вагоны имѣютъ всѣ требуемыя Министерствомъ надписи; ремонтъ товарныхъ вагоновъ производится довольно дѣятельно; во всѣхъ трехъ мастерскихъ Царицына, Борисоглѣбска и Грязей за 1878 годъ были въ постоянномъ ремонтѣ, по свѣдѣніямъ управленія, отъ 3,50 до 7% всего количества вагоновъ; но этимъ даннымъ нельзя придать большаго значенія, потому, что вагоны совершенно изъятые изъ обращенія, т. е. разбитые, сгорѣвшіе и т. п., не считаны въ этой цифрѣ ремонта и даже въ точности неизвѣстно, сколько ихъ именно. Изъ представленныхъ подкоммисіи 4-хъ ежедневныхъ вагонныхъ рапортовъ, (составляемыхъ въ конторѣ начальника движенія) за 1 іюля, 1 августа, 1 сентября и 22 октября 1879 года, вѣрнаго заключенія вывести нельзя; первые три составлены для подкоммисіи и даютъ вѣрные результаты; послѣдній же составленный безъ предварительной провѣрки начальникомъ движенія показываетъ разницу въ 15 вагоновъ мѣнѣе противъ того числа, которое должно быть налицо. Кромѣ того, такъ какъ въ рубрику „вагоны въ ремонтѣ“ внесены какъ вагоны съ горѣвшими буксами, такъ и вагоны находившіеся въ серьезномъ ремонтѣ, то судить съ нѣкоторою точностію о вѣрности показаннаго процентнаго отношенія довольно трудно.

Изъ этихъ рапортовъ можно извлечь только тотъ странный фактъ, что собственно на грязе-царицынской дорогѣ, вмѣсто 1974 вагоновъ, долженствующихъ быть налицо, находится въ движеніи не болѣе 1700 вагоновъ, и что около 150 — 200 вагоновъ главной линіи постоянно ходятъ по волго-донской вѣтви, имѣющей своихъ 612 вагоновъ. Въ то короткое время, которое подкоммисія могла посвятить изслѣдованію этого предмета, довольно трудно было выяснить — какимъ образомъ, несмотря на то, что главная линія уступаетъ столько вагоновъ своей вѣтви, общій процентъ вагоновъ линіи въ ремонтѣ можетъ быть такимъ незначительнымъ.

Если же 612 вагоновъ волго-донской вѣтви, находящіеся всѣ въ весьма печальномъ состояніи, или хотя только половину ихъ прибавить къ числу ремонтируемыхъ вагоновъ, то процентъ ремонта долженъ оказаться значительно выше.

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

Изъ всего числа вагоновъ на главной линіи — пассажирскихъ 105 штукъ, не считая арестантскихъ и багажныхъ; на волгодонской 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 линіи — американской системы, частью съ боковымъ ходомъ, частью съ ходомъ по оси; вагоны волгодонской вѣтви — англійской системы, съ продольными ступенями снаружи. Сидѣнья въ вагонахъ достаточныхъ размѣровъ. Всѣ двери снабжены внутренними замками и наружною 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 ретирады 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 малопродуктивнымъ. А между тѣмъ необходимость имѣть два такіе вагона въ каждомъ поѣздѣ, значительно увеличиваетъ мертвый грузъ и производитъ 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 росписанію, гораздо болѣе пассажирскихъ. Пассажирскому движенію удовлетворяетъ одинъ почтовый поѣздъ ежедневно съ обоихъ концовъ линіи, но и этотъ одинъ поѣздъ часто бываетъ едва занятъ; на урюпинской и

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

Подкомисіи сначала бросилось въ глаза, что на урюпинской вѣтви, вопреки всѣмъ правиламъ благоразумной экономіи и безопасности движенія, устроено сквозное 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 отъѣзда таковыхъ изъ Грязей; такимъ образомъ время проѣзда поѣздовъ чрезъ станцію Алексиково опредѣлено и, чтобы не заставлятъ пассажировъ ожидать слишкомъ долго на станціи Алексиково, пришлось устраивать ночное движеніе.

Для удовлетворенія товарнаго движенія назначены росписаниемъ по 8 поѣздовъ съ каждаго конца главной линіи и, кромѣ того, на участкѣ Грязе-Бурнакъ по 3 поѣзда, а на участкѣ Грязе-Борисоглѣбскъ 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, циркулярною депешою 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-грязскую дорогу, для дальнѣйшей отправки по дорогамъ I-й или III-й группы, или на козлово-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 Борисоглѣбска и отъ нѣсколькихъ другихъ станцій I-го отдѣленія, какъ напр., Бурнака, Токаревки, Мордово, Добрынки и др. Несмотря на довольно помѣстительныя товарныя платформы, большею частью крытыя, а частью и открытыя, находящіяся на означенныхъ станціяхъ, онѣ осенью бываютъ завалены товарами такъ, что часть мѣшковъ и кулей 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 степныя подвозныя дороги съ одной стороны, и хорошія цѣны въ портахъ съ другой, благопріятствуютъ успѣшному подвозу хлѣбовъ на станціи и вывозу ихъ по дорогѣ къ портамъ.

Управленіе дорогою, 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 непроизводительно на станціи Грязи, въ ожиданіи сдачи.

Прошлую осень, въ октябрѣ мѣсяцѣ, орловско-грязская дорога принимала отъ грязе-царицынской ежедневно на I-ю и III-ю группы до 150 вагоновъ, а козлово-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-грязской дорогамъ увеличиваться, орловско-витебская дорога сокращаетъ свой пріемъ отъ орловско-грязской на 50 вагоновъ, а орловско-грязская отъ царицынской на 25 вагоновъ, такъ что послѣдняя лишается возможности сдавать ежедневно болѣе 225 вагоновъ.

Между тѣмъ, чтобы вывезти 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 Борисоглѣбска 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 полнаго 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 соотвѣтствующіе 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 станціи I отдѣленія и проходящіе 195 или менѣе верстъ.

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

на нагрузку	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 расходуетъ 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 подкоммисія нашла осенью 1879 года при ея осмотрѣ 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 6⁰/₀ на ремонтъ 94

Всего . . 1664 вагона,

которые были необходимы для исполненія вышеозначеннаго движенія. Подкомисія 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 подкомисіи приходится 1664 вагона, цифра весьма близкая къ дѣйствительной.

Вернемся 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 ровно удовлетворяетъ потребностямъ движенія и что на отправленіе новопредположенныхъ 74 вагоновъ, нужны 2¹/₂, т. е. 3 поѣзда или по крайней мѣрѣ три паровоза, подкомисія врядъ-ли ошибется утверждая, что грязе-царицынскому обществу придется пріобрѣсти 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 этомъ волжско-донскіе паровозы совершенно неприняты въ расчетъ. — 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 поѣздки подкоммисіи 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, находятся на линіи еще *промежуточныя* депо на 2 паровоза, на станціяхъ Мордово, Алексиково, Урюпино, Себряково и Городище, они называются тоже „резервными“. Въ нихъ паровозъ ждетъ отъ одного поѣзда 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. Подкоммисія нашла такія упраздненныя депо на станціи Волконской на 2 паровоза, на станціи Бурнакъ на 9 паровозовъ и на станціи Иловлѣ 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 выстроенны, 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, помѣщенные между путями и въ самыхъ зданіяхъ; только въ Алексиково краны, находящіеся въ депо, не дѣйствовали.

Депо отапливается антрацитовыми печами; это невысокіе, круглыя чугунныя печи, верхняя крышка коихъ вогнута и образуетъ чару, въ которой можно нагрѣвать песокъ для паровозовъ.

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

Главныя паровозныя мастерскія находятся въ Борисоглѣбскѣ, но, кромѣ того, существуютъ еще мастерскія на станціяхъ: Грязи, Царицынъ и Волжская. Тамъ же помѣщаются безъ исключенія и вагонныя мастерскія; такъ называемые вагонные 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 на примѣръ 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 чрезъ крышу, что для депо не необходимо. Теперешнее помѣщеніе мастерскихъ впрочемъ также свѣтло; всѣ девять стойлъ для паровозовъ соединены между собою тележкой, во избѣжаніе же лишнихъ расходовъ по постройкѣ зданія, тележка эта лежитъ внѣ стѣнъ зданія; это устройство очень разумно.

Служба подвижнаго состава и тяги сама изготовляетъ у себя очень много запасныхъ частей и новыхъ аппаратовъ; въ борисоглѣбскихъ мастерскихъ есть литейная, въ которой отливаютъ даже паровые 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 токарныхъ, сверлильныхъ, долбильныхъ, болторѣзныхъ и другихъ.

Подкоммисія имѣла случай сама убѣдиться въ мягкости и волокнистости выдѣланнаго въ этихъ мастерскихъ желѣза.

Въ волжскихъ мастерскихъ 27 разныхъ аппаратовъ и станковъ, а въ царицынскихъ таковыхъ 44.

Въ борисоглѣбскихъ мастерскихъ работаютъ около 600 рабочихъ; въ волжскихъ всего, со всѣми сторожами, до 200; плата рабочимъ на станкахъ производится поденно; рабочимъ же въ литейной, катальной, при кипятильныхъ трубахъ — за дѣльно.

Въ борисоглѣбскихъ мастерскихъ, между прочими аппаратами, отличается станокъ для вывѣрки пальцевъ или кривошиповъ въ паровозныхъ колесахъ; этотъ аппаратъ, изобрѣтенія начальника тракціи грязе-царицынской жел. дор. англичанина О. В. Уркгардта, очень остроумно придуманъ, переносный и легко устанавливаемый. Тѣмъ же Уркгардтомъ примѣненъ на грязе-царицынской дорогѣ другой очень практичный аппаратъ для подачи топлива (антрацита) въ извѣстномъ количествѣ на тендера. Этотъ аппаратъ: динамометръ въ 50 пудовъ силы и устроенъ слѣдующимъ образомъ.

На мѣстѣ подачи антрацита изъ склада на паровозъ установленъ деревянный треножный 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 незадерживается въ дугѣ собачкою. Такихъ бадьей нѣсколько, они могутъ быть наполнены заранѣе, до прибытія паровоза.

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

При Борисоглѣбскихъ мастерскихъ находится особый магазинъ освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ и, кромѣ того, магазинъ запасныхъ частей подвижнаго сѣстава 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 расширеніе мастерскихъ.

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

В. Управление и службы.

19. Управление дорогою.

Управление грязе-царицынскою дорогою находится въ Борисоглѣбскѣ и помѣщается въ станціонномъ зданіи.

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

Во главѣ каждой изъ этихъ службъ стоитъ начальникъ службы; во главѣ управленія—самъ управляющій дорогою. Начальникъ службы ремонта пути и зданій, вмѣстѣ съ тѣмъ и замѣститель управляющаго.

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

Къ кругу дѣйствій управляющаго дорогою принадлежитъ, такимъ образомъ, кромѣ надзора за техническою частію, и вся административная часть по дорогѣ.

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 перемѣнахъ въ составѣ другихъ служащихъ — они входятъ съ представленіемъ къ управляющему.

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

Управляющій дорогою представляетъ правленію общества полную отчетность о доходахъ и расходахъ управленія со всѣми оправдательными документами.

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

Каждый начальникъ службы является отвѣтственнымъ распорядителемъ по ввѣренной 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-царицынской дорогѣ 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 ревизорамъ движенія, службѣ телеграфа, начальникамъ станцій, начальникамъ участковъ ремонта пути и зданій, начальникамъ дистанцій, начальникамъ депо и мастерскихъ машинистамъ, ихъ помощникамъ и кочегарамъ, составителямъ поѣздовъ, стрѣлочникамъ, дорожнымъ мастерамъ, ремонтнымъ рабочимъ и сторожамъ, изданія 1872 года. Не смотря на то, что послѣ 1872 года Министерствомъ Путей Сообщенія изданы къ обязательному исполненію такія капитальныя инструкціи, какъ наприм. Общія правила движенія на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, отъ 30 Мая 1874 года, и Общія правила охраненія содержанія и ремонта желѣзныхъ дорогъ, отъ 3 іюня 1874 г., управленіе дорогою не нашло нужнымъ привести прежде изданныя инструкціи въ согласіе съ этими правилами и отпечатать ихъ вновь, и ограничилось перепечатаніемъ министерскихъ правилъ 1874 г. и разсылкою ихъ служащимъ. Вслѣдствіе того можно утверждать, что вышеуказанныхъ инструкцій въ дѣйствительности совсѣмъ не существуетъ, потому что имѣющіяся на дорогѣ 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-царицынской дорогѣ, удовлетвореніе которой не слѣдовало бы отлагать далѣе. Кромѣ того ни одна изъ инструкцій, даже изданныя 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. *Еженедѣльно* управляющій представляетъ вѣдомость расходовъ изъ этого фонда съ оправдательными документами правленію общества, которое, по провѣркѣ вѣдомости, опять пополняетъ этотъ фондъ.

Ежемесячно-же онъ представляетъ о всѣхъ эксплуатаціонныхъ расходахъ, которые въ правленіи повѣряются со смѣтными назначеніями. Въ предѣлахъ годоваго бюджета управляющій расходуетъ всѣ суммы своею властію, но при расходахъ непредвидѣнныхъ бюджетомъ или подлежащихъ отнесенію не на эксплуатаціонные 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 утвержденіе 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 переписку съ правленіемъ общества, хотя бы работы эти и были предвидѣны смѣтою. Такимъ же образомъ разные крупные расходы, напр. на топливо или по заграничнымъ заказамъ рельсовъ, шинъ и колесъ и проч., производятся самимъ правленіемъ, но по представленіямъ управляющаго.

1876 года, — Положеніе о сигналахъ, изданіе 1878 года, не имѣетъ одобрительной надписи инспектора отъ правительства, согласно циркуляру Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, изданному 7 октября 1877 года за № 9114. Положенія о службахъ и довольствіяхъ также представляютъ значительные пробѣлы. Такъ на примѣръ на дорогѣ нѣтъ положенія о счетоводствѣ и отчетности станцій о квартирномъ довольствіи, о довольствѣ одеждою и т. п. Довольство одеждою въ смѣтѣ предусмотрено (одеждою снабжаются начальники станцій, оберъ и тормазные кондукторы и багажные артельщики; помощники начальниковъ станцій, хотя несутъ службу одинаковую, и подъ-часъ даже болѣе трудную, одежды не получаютъ), но не опубликовано. Не мѣшало бы также печатать инструкціи въ большемъ числѣ экземпляровъ. Нынѣ служащимъ часто бываетъ трудно добыть инструкціи, — обстоятельство, которое не можетъ не отзываться невыгодно, при исполненіи служащими возложенныхъ на нихъ обязанностей, такъ какъ оно затрудняетъ для нихъ возможность ознакомленія съ этими обязанностями.

Другіе матеріали приобрѣтаются мѣстнымъ управленіемъ на основаніи составленной, согласно годовому бюджету, смѣты заготовокъ. Составленіемъ этой смѣты занимается, подъ предсѣдательствомъ 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 распредѣленіе 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 спѣшной 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 вывѣска, за которою дѣйствуютъ извѣстные 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 какимъ-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 росписываться; залоговъ отъ служащихъ не требуютъ.

Наградъ очередныхъ не существуетъ, случайныя — за особое

вниманіе 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 прихода-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 мѣстномъ 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. Управленіе матеріалами и магазинное счетоводство.

Управленіе матеріалами на грязе-царицынской желѣзной дорогѣ, въ противоположность устройству, существующему на многихъ другихъ желѣзныхъ дорогахъ, находится подъ непосредственнымъ наблюденіемъ самого управляющаго дорогою; оно включаетъ комиссію покупокъ, магазинъ и магазинное счетоводство.

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

О приобрѣтеніи и приѣмѣ матеріаловъ заботится коммисія покупокъ.

Наличнымъ имуществомъ завѣдуютъ 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 обмундированія. При немъ и при отдѣленіяхъ магазина, учрежденныхъ для борисоглѣбскихъ, царицынскихъ и волжскихъ мастерскихъ, находятся артельщики, отвѣтствующіе за сохранность матеріаловъ и правильное ихъ поступленіе и расходованіе; при складахъ, предназначенныхъ снабжать необходимыми матеріалами депо въ Грязяхъ, Чертковѣ, Филоновѣ и Бурнакѣ и при дистанціонныхъ складахъ для ремонта пути, имѣются только раздатчики подъ надзоромъ мѣстныхъ агентовъ той службы, въ вѣдѣніи которой находятся 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 коммисією покупокъ и служитъ основаніемъ всѣхъ заказовъ для снабженія магазиновъ необходимыми предметами.

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

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

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

Службамъ не дозволяется заготовлять какіе-либо предметы, но бываютъ исключенія; въ такихъ случаяхъ требуется, до уплаты счета, утвержденіе его управляющимъ, заготовленный же матеріалъ записывается въ главный магазинъ, накладная котораго высылается на мѣсто пріемки матеріала.

Вся манипуляція пріобрѣтенія матеріаловъ, разсылка ихъ по складамъ или мѣстамъ потребленія, отчетности ихъ и т. д., очень подробно описаны въ приложеніи къ отвѣту правленія дороги на вопросъ 15-й I-го отдѣла программы: „Взаимныя отношенія органовъ центрального и мѣстнаго управленія. Личный составъ и его распредѣленіе. Счетоводство и веденіе кассы и контроль“.

Это приложеніе носитъ названіе: „Положеніе объ устройствѣ магазина и магазиннаго счетоводства“.

Не касаясь здѣсь критически всѣхъ подробностей этого устройства, подкоммисія считаетъ только долгомъ замѣтить, что какъ-бы хорошо ни было выработано упомянутое положеніе въ теоріи—практическое его примѣненіе, повидимому, нѣсколько отклоняется отъ предложеннаго порядка. Коммисія покупокъ собирается далеко не такъ часто, какъ это требуется положеніемъ; рѣшенія, по необходимости, принимаются нерѣдко однимъ управляющимъ вмѣстѣ съ начальникомъ магазиннаго счетоводства; къ пріему сдаваемыхъ матеріаловъ не всегда посылаются агенты службы, для которой матеріалы преимущественно назначены, и пріемъ совершается безъ всякой церемоніи смотрителемъ магазина и артельщикомъ *).

Наконецъ, слѣдуетъ замѣтить, что въ дѣйствительности отчетность и контроль расходовъ матеріаловъ и запасовъ находятся въ однѣхъ и тѣхъ же рукахъ, т. е. въ рукахъ начальника магазиннаго счетоводства, обстоятельство, которое нельзя не признать нѣкоторымъ недостаткомъ магазиннаго устройства.

Вслѣдствіе всего вышеизложеннаго, подкоммисія полагаетъ себя вправѣ выразить мнѣніе, что существующій на грязе-царицынской дорогѣ порядокъ магазинной службы не представляетъ дѣйствительнаго и достаточнаго контроля надъ операціею покупки матеріаловъ.

*) Позволительно предположить, что ярлыки въ магазинахъ и складахъ не всегда бываютъ такіе чистые, бѣлые и аккуратно писанные, какъ это было во время проѣзда подкоммисіи.

21. Служба ремонта.

Во главѣ службы ремонта стоитъ начальникъ службы. Особого помощника онъ не имѣетъ; одинъ изъ начальниковъ дистанцій, именно начальникъ той дистанціи, на которой находится контора начальника службы, служитъ вмѣстѣ съ тѣмъ ему и помощникомъ. Всего на грязе-царицынской дорогѣ 8-мь дистанцій, причемъ волго-донская вѣтвь образуетъ особую дистанцію; наибольшее протяженіе дистанцій 113 верстъ; дистанція, которою завѣдуетъ помощникъ начальника службы, заключаетъ въ себѣ одну только станцію Борисоглѣбскъ и имѣетъ всего протяженія 3,80 верстъ.

Такимъ образомъ неудобство, проистекающее изъ того обстоятельства, что одна личность завѣдуетъ двумя должностями, частію уничтожается тѣмъ, что должность начальника дистанціи занимаетъ его сравнительно менѣе и даетъ ему возможность часть своего служебнаго времени посвящать дѣламъ начальника службы.

Остальные дистанціи дѣлятся на околотки, отъ 5 — 12 верстъ, находящіеся въ вѣдѣніи особаго дорожнаго мастера.

Эти дорожные мастера имѣютъ непосредственное наблюденіе за исправнымъ содержаніемъ пути, мостовъ, путевыхъ принадлежностей и мелкихъ путевыхъ зданій; за крупнымъ ремонтомъ станціонныхъ зданій слѣдятъ особые десятники. Дорожный мастеръ производитъ ремонтъ пути, посредствомъ нанятой имъ дорожной артели, состоящей изъ 10-ти человѣкъ рабочихъ; работа, за которой слѣдитъ десятникъ, въ рѣдкихъ случаяхъ дѣлается хозяйственнымъ способомъ, а большею частію отдается подрядчику съ платою за единичную стоимость работы.

Дорожныхъ мастеровъ по линіи всего 65 человѣкъ и сверхъ того еще 7 старшихъ мастеровъ.

Для надзора за металлическими частями желѣзныхъ мостовъ, назначенъ кромѣ того на каждой дистанціи такъ называемый *мостовой слесарь*.

Дорожный мастеръ имѣетъ право, на мѣстахъ, гдѣ число его артельныхъ рабочихъ оказывается недостаточнымъ для своевременнаго окончанія работы, нанимать еще поденныхъ; это особенно случается при снѣжныхъ заносахъ. Вообще работы, не требующія безотлагательнаго производства, производятся съ разрѣшенія начальника дистанціи; при снѣжныхъ же

заносахъ 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, составляемымъ дорожными мастерами и провѣряемымъ изрѣдка на мѣстѣ начальниками дистанцій или старшими дорожными мастерами. Табели за подписью начальника дистанціи отправляются въ контору начальника ремонта, гдѣ счетная сторона ихъ провѣряется счетоводомъ, потомъ обозначается на какую статью смѣты расходовъ падаютъ расходы по всей табели или по частямъ ея и наконецъ табель утверждается подписью начальника службы и передается въ кассу управленія.

Управляющій дорогою ассигнуетъ деньги, а кассовые артельщики, принадлежащіе къ общей на сей дорогѣ артели, развозятъ деньги по линіи для уплаты рабочимъ. Изрѣдка 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, причемъ дается имъ по получасу 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, причемъ 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, причемъ дается имъ полтора часа на обѣдъ.

Наложенные дорожными мастерами штрафы провѣряются и утверждаются начальниками дистанцій.

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

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 1,82 версты. Должности старшихъ сторожей на дорогѣ не существуетъ. Двойнаго комплекта

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

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

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

Контора начальника дистанціи—изъ одного конторщика и кладовщика.

Отчетность службы ремонта вообще дѣлается ежемѣсячно, но бываютъ отступленія; начальники дистанцій имѣютъ подѣланные суммы, въ зависимости отъ значенія ихъ дистанціи, до 1,000 руб. и болѣе. Нуждаясь съ наступленіемъ новаго мѣсяца въ новыхъ суммахъ, они стараются *денежную* отчетность представить во время за каждый мѣсяцъ, отчетъ же о *материалахъ*, израсходованныхъ на работы, представляется и за два мѣсяца сразу.

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

У начальниковъ дистанцій, счетъ особымъ постройкамъ или ремонту особыхъ, 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 большаго пассажирскаго зданія на станціи Борисоглѣбскъ.

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

выше сказано; для указанія *остатковъ* матеріаловъ на дистанціонномъ складѣ представляется два раза въ годъ особая вѣдомость, но таковая не содержитъ ни остатка къ 1-му числу отчетнаго мѣсяца или вообще къ началу отчетнаго періода, ни прибыли, ни расхода за отчетное время, хотя форма правильно отпечатана; полной вѣдомости, содержащей свѣдѣнія по всѣмъ графамъ означенной формы, періодически не составляется даже въ главной конторѣ начальника ремонта; такъ какъ книга матеріаловъ не ведется *своевременно*, то вообще трудно сообразить, какимъ образомъ бухгалтерія контролируетъ показанный начальниками дистанцій расходъ и остатокъ съ дѣйствительными? Бухгалтерія ведетъ этотъ счетъ, раздѣляя всѣ матеріалы по нѣсколькимъ группамъ (раздѣленіе можно найти въ балансахъ оборотнаго капитала, прилагаемыхъ къ годовымъ отчетамъ), причемъ она должна довольствоваться приложеніемъ ежемѣсячной новой прибыли по счетамъ и фактурамъ на новопкупленные предметы, въ общей суммѣ, и отсчитываніемъ расхода тоже въ общей суммѣ, чтобы сохранить въ видимости весь оборотный капиталъ; контроль же надъ единичными предметами ускользаетъ отъ нея вполне; этого контроля не оказывается также ни въ конторѣ начальника ремонта, гдѣ слѣдовало бы его вести, ни въ магазинномъ счетоводствѣ.

Въ конторѣ начальника ремонта ведутся только одни канцелярскія книги, какъ напр.: журналы для исходящей денежной и особо для простой корреспонденціи, для входящей корреспонденціи, паспортная книга, кассовая книга, книга бесплатныхъ билетовъ, книга требованій и т. д. Послѣднія переписываются изъ требованій начальниковъ дистанцій по исправленіи ихъ въ конторѣ начальника ремонта; такъ какъ эти требованія поступаютъ неодновременно и не въ опредѣленные сроки, а въ разное время, по мѣрѣ необходимости на дистанціи матеріаловъ, то они и не сводятся для передачи ихъ въ магазинное счетоводство и пользы отъ такого переписыванія не видно.

Извѣстные предметы, впрочемъ, отпускаются по положенію, ежемѣсячно въ опредѣленномъ количествѣ безъ всякаго требованія.

Графическія изображенія смѣны рельсъ и шпалъ не ведутся.

Въ концѣ еще нужно упомянуть, что для начальниковъ дистанцій и дорожныхъ мастеровъ, существуютъ преміи за сбереженіе суммъ, назначенныхъ по смѣтѣ на содержаніе постоянныхъ ремонтныхъ рабочихъ, на возобновленіе скрѣпленій къ

рельсамъ, по зимнему ремонту и ремонту инструментовъ. Это очень похвальное устройство достойно подражанія на другихъ дорогахъ.

22. Служба тяги.

Во главѣ сей службы стоитъ начальникъ подвижнаго состава и тяги, безъ помощника. Въ случаѣ его болѣзни или временнаго отсутствія, должность его исправляетъ начальникъ бори-соглѣбскаго депо, который въ такихъ случаяхъ рѣшеніе важныхъ вопросовъ оставляетъ, по возможности, до возвращенія начальника службы. Начальниковъ отдѣленій не имѣется. Начальниковъ депо всего семь; каждый имѣетъ при себѣ контору, личный составъ коей зависитъ отъ важности депо. Въ его распоряженіи, по указанію начальника службы, находится извѣстное количество паровозовъ, лицъ паровозной прислуги и нѣсколько мастеровыхъ и рабочихъ; назначеніе паровозовъ и паровозной прислуги въ поѣзда, дѣлается на извѣстное время, около 14 дней впередъ, и росписаніе это доводится до свѣдѣнія всѣхъ служащихъ, понятно, что на практикѣ встрѣчаются постоянно перемѣны. Границы перегоновъ паровозовъ опредѣлены впередъ начальникомъ службы.

Начальникъ депо представляетъ ежедневно свѣдѣнія о работахъ паровозовъ и паровозной прислуги, таблицы рабочихъ и свѣдѣнія о расходѣ матеріаловъ, въ контору начальника службы, самъ же у себя онъ ведетъ книгу расходовъ по статьямъ смѣты, или даже точнѣе, по особымъ титуламъ, которая даетъ ему возможность убѣдиться во всякій моментъ, во что ему обходится извѣстная работа.

Книги эти устроены наглядно, и конторщики, какъ и самые начальники депо хорошо знакомы съ ними и ведутъ ихъ правильно. При каждомъ депо находится или отдѣленіе главнаго магазина или складъ, такъ что кромѣ небольшой части запасныхъ частей, въ самомъ депо никакого отдѣльнаго магазина не имѣется, ежедневная же пропорція матеріаловъ, берется на расходъ каждое утро.

Машинистовъ на дорогѣ было въ сентябрѣ мѣсяцѣ 85 человекъ и столько же помощниковъ.

Въ каждомъ депо имѣется старшій мастеръ или ремонтеръ; а въ мастерскихъ—ремонтеры cadaго цеха: кузнечнаго, сто-

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

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

На паровозахъ, отопливаемыхъ дровами, находятся обыкновенно — 3 человека: машинистъ, помощникъ его и кочегаръ; на другихъ, отопливаемыхъ 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 завѣдываніи 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 подкоммисія убѣдилась, что для машинистовъ, жгущихъ антрацитъ, положеніе о топливѣ достаточно, и они зарабатываютъ среднимъ числомъ извѣстную премію, зависящую отъ ихъ ловкости; для машинистовъ же, работающихъ на дровахъ, положеніе о топливѣ недостаточно и они не только не зарабатываютъ преміи, но частію переплачиваютъ даже за пережогъ.

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 штабели дѣлается неудовлетворительно и машинисты получаютъ вслѣдствіе 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 производитъ то впечатлѣніе, что она ведется благоразумно 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-царицынской дорогѣ завѣдуетъ 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 грузовщики, изъ находящейся на сей дорогѣ артели. Станціонныя 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 расписанію. 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 книгами; на одной станціи первая запись была сдѣлана только 25 августа 1879 года.

Другихъ книгъ извѣщеній машинистовъ о слѣдованіи поѣзда за поѣздомъ или о перемѣнѣ 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 завѣдываніе 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 безсмѣнные стрѣлочники, пользующіеся для отдохновенія только тѣмъ временемъ, которое остается между проходами поѣздовъ; въ этомъ убѣдилась подкомиссія на нижеслѣдующихъ станціяхъ.

Въ Раковкѣ, до проѣзда подкомиссіи, было два стрѣлочника и одинъ старшій; дежурили же только двое, по одному на двухъ противоположныхъ входныхъ стрѣлкахъ безсмѣнно. За двѣ недѣли до проѣзда подкомиссіи прибавили четвертаго и назначили 8 часовое дежурство между всѣми четырьмя 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 посмѣнно по суточно; одинъ изъ послѣднихъ считается старшимъ; и на этой станціи такъ же, какъ и на вышепоименованныхъ, двѣ недѣли до пріѣзда подкомиссіи прибавили еще

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

двухъ и назначили между всѣми 8 часовое дежурство. Въ Борисоглѣбскѣ, во время перваго проѣзда подкоммисіи 28 сентября, было выяснено, что стрѣлочники дежурятъ по 24 часа, а при второмъ проѣздѣ 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 Царицынѣ. На станціи Бурнакѣ 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 распредѣляется такъ, что каждый дежуритъ безсмѣнно двое сутокъ, а третьи имѣетъ свободные. Въ будкѣ же у стрѣлочника было вывѣшено распisanіе дежурства за подписью начальника станціи, въ которомъ таковое рассчитано было на 8 часовъ. Станція Алексеево имѣетъ четырехъ стрѣлочниковъ, которые дежурятъ на двѣ смѣны по 24 часа, такое же дежурство и на станціи Иловля.

Квартирное довольствіе стрѣлочниковъ вообще незавидное и вслѣдствіе тѣсноты на станціяхъ, большая часть изъ нихъ вынуждены держать свои семейства въ деревняхъ, находящихся отъ станцій въ растояніи 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 Царицынѣ, 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, безсмѣнныхъ дежурствахъ, имъ не выдается на зиму, ни полушубковъ, ни валенокъ. Выдача таковыхъ, по примѣру другихъ дорогъ, въ виду умеренности 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 Царицына живутъ въ будкѣ, находящейся при стрѣлкѣ, въ числѣ 4-хъ; а такъ какъ въ ней помѣститься могутъ

только двое, то приходится смѣняться: пока двое дежурятъ, двое спятъ на одной нарѣ, не раздѣтые; раздѣться же невозможно, потому что не куда положить одежды. Всѣ стрѣлочники находятся въ вѣдѣніи службы движенія кромѣ двухъ на станціи Волжской, кои состоятъ подъ начальствомъ службы ремонта пути и зданій.

Вслѣдствіе всѣхъ вышесказанныхъ неблагопріятныхъ условій, коими обставлена служба стрѣлочниковъ, таковыя на грязе-царицынской дорогѣ весьма часто мѣняются, что выяснилось на многихъ станціяхъ. Въ Кумылгѣ напр.: старшій стрѣлочникъ на службѣ всего только 6-й мѣсяць, а младшіе не многимъ болѣе, на станціи Поворино одинъ на службѣ всего 2 мѣсяца, другой 2 недѣли; при этомъ многіе взяты изъ крестьянъ, всѣ почти не грамотны, даже и старшіе.

Росписаніями поѣздовъ и дежурства и инструкціями, многіе 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, Царицынъ и Бурнакъ.

На нѣкоторыхъ станціяхъ подкоммисіею было замѣчено, что стрѣлочники не снабжены необходимыми вещами и инструментами, не смотря на то, что § 7 инструкции 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-царицынской 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 бригадъ подкомисія имѣла сама случай убѣдиться при проѣздѣ на нижеслѣдующихъ станціяхъ: въ Иловлѣ 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 послѣдняго 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 инструкціи.

Пассажирскія бригады смѣняются между собою поочередно въ Борисоглѣбскѣ и Царицынѣ, на основаніи расписанія, указывающаго время службы и отдыха. Въ дорогѣ кондукторы находятся между Грязями и Борисоглѣбскомъ до 13 часовъ, между Борисоглѣбскомъ и Царицыномъ до 12 часовъ. Для товарныхъ бригадъ такого расписанія не существуетъ, такъ что имъ неизвѣстно, сколько времени они должны по положенію быть на службѣ и какимъ временемъ они могутъ пользоваться для отдыха; по той же причинѣ имъ неизвѣстно впередъ съ какими поѣздами они должны отправляться и возвращаться. По опросѣ ихъ подкомисіею, товарные кондукторы показали, что смѣняются въ Грязяхъ, Борисоглѣбскѣ, Арчедѣ и Царицынѣ. Между Грязями и Борисоглѣбскомъ находятся въ дорогѣ до 15 часовъ, между Борисоглѣбскомъ и Арчедою до 16 часовъ и между Арчедою и Царицынымъ до 10 часовъ. Зимой, по прибытіи, напримѣръ, поѣздовъ изъ Царицына въ Арчеду, они чрезъ часъ или два принимаютъ обратный поѣздъ; въ Царицынѣ получаютъ отдыху 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 не имѣется, такъ что зимой и во время мятелей и заносовъ ихъ

положеніе должно быть невыносимо. При этомъ, чему сама подкоммисія была свидѣтельницею, тормазные вагоны ставятся въ поѣздъ иногда какъ попало, 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 впереди; на ст. Иловля 25-го октября въ п. № 22 впереди 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 уклонахъ до 0,005 по одному тормазу на каждыя 10 паръ осей, а при большихъ уклонахъ 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 подкоммисіи чрезъ ст. Панфилово было 28 вагоновъ; въ п. № 23 на ст. Филоново 37 вагоновъ; въ п. № 22 на ст. Иловля 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 подкоммисіи. На ст. Алексиково прибыли, по росписанію п. № 29, два паровоза, одинъ пассажирскій, другой товарный. До Алексиково ихъ сопровождала бригада кондукторовъ, состоящая изъ одного оберъ-кондуктсра и одного тормазнаго; эта бригада приняла изъ Алексиково обратный п. № 12, паровозы же пошли по росписанію того же п. № 29, но уже безъ сопровожденія бригады кондукторовъ и безъ агента отъ службы движенія, единственно подъ управленіемъ машиниста. Хотя § 51 инструкціи машинистамъ грязе-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 утвержден-ныхъ Министромъ путей сообщенія долженъ сопровождаться обязательно агентомъ отъ службы движенія, то § 51 инструкціи машинистамъ здѣсь не можетъ имѣть мѣста.

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

Составители поѣздовъ.

На болѣе значительныхъ станціяхъ грязе царицынской дороги для маневровъ имѣются составители поѣздовъ и ихъ помощники. На ст. Царицынъ 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 человѣкъ съ дежурствомъ посуточно, смѣняясь въ 9 часовъ утра, а на послѣднемъ только двое и безсмѣнно. Квартирою пользуются только 8 человѣкъ, остальные 2 не имѣютъ. Распредѣленіе дежурства считаютъ удобнымъ и имъ довольны.

На станціи Борисоглѣбскъ составитель поѣздовъ только одинъ, безсмѣнный, 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 отогрѣваются въ стрѣлочныхъ будкахъ.

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

ляетъ несомнѣнно большую опасность, ибо если человекъ, идущій впереди вагона, споткнется или поскользнется, то онъ неминуемо долженъ быть задавленъ вагономъ.

26. Санитарная часть.

Медицинская служба на грязе-царицынской желѣзной дорогѣ состоитъ изъ старшаго и трехъ участковыхъ врачей, 11-ти фельдшеровъ и акушерки.

Старшій врачъ имѣетъ надзоръ за всею врачебною службою по всей линіи.

Участковые врачи имѣютъ надзоръ каждый въ своемъ участкѣ. Среднимъ числомъ приходится на каждаго врача около 200 верстъ и, кромѣ того, старшій врачъ завѣдуетъ участкомъ около 100 верстъ. На каждаго врача приходится около 2500 амбулаторныхъ совѣтовъ въ годъ; статистики посѣщенія на дому не имѣется. Участковые врачи обязаны подавать служащимъ *) врачебную помощь пока они состоятъ на службѣ общества и объѣзжать разъ въ недѣлю съ товарнымъ поѣздомъ свой участокъ для поданія медицинской помощи. Въ случаяхъ, требующихъ немедленной подачи врачебной помощи, назначается, съ разрѣшенія управляющаго дорогою, экстренный поѣздъ для врача.

Въ каждомъ врачебномъ участкѣ нѣсколько фельдшеровъ, которые періодически объѣзжаютъ линію 2 раза въ мѣсяць и слѣдятъ за состояніемъ здоровья служащихъ по линіи. Фельдшерскіе пункты:

Грязи	1
Бурнакъ	1
Борисоглѣбскъ	2
Алексиково	1
Филоново	1

*) Всѣ служащіе общества жел. дор. и ихъ семейства, т. е. жены, дѣти и родители, имѣютъ право на безвозмездные врачебные совѣты въ квартирахъ врачей и консультаціонныхъ кабинетахъ, причемъ они обязаны представить установленный бюллетень отъ ближайшаго начальника; если же больной не можетъ лично явиться за совѣтомъ къ врачу, то онъ представляетъ установленный на таковой случай особый бюллетень и врачъ посѣщаетъ его на дому.

Арчеда	1
Иловля	1
Царицынъ	2
Калачъ	1
Всего	11

Относительно станціи Арчеда надо указать на недостатокъ, заключающійся въ томъ, что фельдшеръ не помѣщается на самой станціи, но расквартированъ въ селѣ, довольно отдаленномъ отъ станціи. (Фельдшеръ въ Арчедѣ получаетъ квартирные деньги, 10 руб. въ мѣсяцъ). Въ другихъ пунктахъ фельдшера помѣщаются на самой станціи. Фельдшера, въ своихъ пунктахъ, обязаны являться къ приходу пассажирскаго и воинскаго поѣздовъ.

Одной только акушерки для всей линіи повидимому недостаточно, и поэтому увеличеніе числа акушеровъ желательно.

На грязе-царицынской дорогѣ имѣются три больницы съ тридцатью пятью постоянными кроватями. Въ случаѣ большаго наплыва больныхъ имѣется еще больница барачной системы, вполне оборудованная, на 15 кроватей. Больницы построены въ пунктахъ многолюдныхъ мастерскихъ общества, а именно: въ Борисоглѣбскѣ (на 195 верстѣ отъ Грязей); въ Царицынѣ (на 361 верстѣ отъ Борисоглѣбска); въ Волжской (волго-донской вѣтви).

Больницы удовлетворяютъ требованіямъ науки.

Приемные покои имѣются при фельдшерскихъ пунктахъ. Надо замѣтить, что нѣкоторые изъ нихъ оказались не совсѣмъ устроенными. Въ Алексиковѣ, въ Филоновѣ, въ Иловлѣ существуетъ комната для больныхъ, но не устроенная для ихъ принятія.

Аптеки также имѣются при фельдшерскихъ пунктахъ, пополняемые изъ главнаго склада при Борисоглѣбской больницѣ. Станціи и пассажирскія поѣзда не снабжаются ящиками первой помощи и лекарствами.

Носилокъ имѣется достаточное количество и удобной конструкции; ими снабжены всѣ станціи, мастерскія и депо.

Перевязочнаго матеріала имѣется на фельдшерскихъ пунктахъ достаточное количество.

Что касается наконецъ 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 заболѣваній заразительными болѣзнями и механическія поврежденія.

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

27. Т а р и ф ъ.

На грязе-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 прямого сообщенія; только оба эти частные вопроса, вслѣдствіе мѣстныхъ условій, въ которыя поставлена грязе-царицынская дорога, представляются на ней гораздо болѣе сложными, чѣмъ на другихъ желѣзныхъ дорогахъ, вошедшихъ въ программу изслѣдованія рижско-царицынской подкомисіи.

По прямому сообщенію — грязе-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 грязе-царицынской дорогѣ существуетъ два мѣстные тарифа, грязе-царицынскій и волго-донской и, кромѣ того, еще третій дополнительный, спеціальный 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 грязе-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 грязе-царицынской дороги.

Это новое изданіе тарифа вошло въ силу съ 1-го декабря 1879 года. Несмотря на включеніе товаровъ провозимыхъ по волго-донской вѣтви, въ общую классификацію, сохраненъ высшій размѣръ ставокъ для значительнаго числа товаровъ по волжско-донской вѣтви, прямымъ отнесеніемъ ихъ къ высшимъ классамъ, наприм.:

	По Главной линіи.	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 колесныя и обручи.	3	1 „
Пакля	3	2 „
Плуги и бороны.	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 различныхъ категорій лѣса. Несмотря на то, что эта тарификація несравненно выше, подкоммисіи не было заявлено никакихъ жалобъ со стороны лѣсоторговцевъ, на обременительность лѣснаго тарифа. А между тѣмъ по главной царцынской линіи 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. Вслѣдствіе того, несмотря на крайнюю нужду въ лѣсномъ матеріалѣ въ степяхъ, прорѣзанныхъ царицынскою дорогою, по словамъ заявителей, его провозятъ очень немного, такъ какъ при существующей провозной цѣнѣ онъ становится слишкомъ дорогимъ матеріаломъ.

Управленіе грязе-царицынской 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 20⁰/о и 10⁰/о-ую скидку съ 15 марта по 15 мая и 10⁰/о и 15⁰/о-ую скидку съ 15 сентября, 1 января, т. е. на время, когда дорога имѣетъ мало грузовъ, съ цѣлію достиженія болѣе правильнаго распредѣленія 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 мертваго рабочаго времени, нельзя не признать вполне раціональною, и желательно, чтобы въ этомъ смыслѣ и другія дороги послѣдовали за примѣромъ грязе-царицынской.

И такъ, въ сущности, грязе-царицынская дорога имѣетъ до сихъ поръ два мѣстныхъ тарифа—грязе-царицынскій и волгодонской, хотя они и соединены въ одно изданіе.

Третій мѣстный тарифъ, спеціальный № 18, введенъ съ 1-го сентября 1879 года, для хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ по направленію къ Царицыну. Грязе-Царицынская 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, обеспеченная 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 большей ясности необходимо привести здѣсь главнѣйшія ея ставки:

До Царицына.	Пудовёрстная	Съ пуда за все	Число
	плата.	пространство.	верстъ.
Отъ Грязей	$\frac{1}{65}$	8,68	563
„ Хворостянки	$\frac{1}{60}$	8,97	538
„ Добрынки	$\frac{1}{52}$	9,90	515
„ Мордово	$\frac{1}{48}$	10,25	492
„ Токаревки	$\frac{1}{45}$	10,36	466
„ Бурнака	$\frac{1}{40}$	10,97	439

Далѣе ставки возвышаются болѣе равномѣрно 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 цѣли, по мѣрѣ приближенія къ Царицыну, т. е. по мѣрѣ прохожденія грузомъ меньшаго пространства дороги, $\frac{0}{\circ}$ 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, переходя уже только послѣ Бурнака въ болѣе мѣрное, постепенное повышеніе.

Такъ, отъ Грязей до Хворостянки пудовёрстная 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 равномѣрно, уменьшеніемъ цифры знаменателя дроби на одну единицу на каждой станціи.

Вслѣдствіе столь быстрого повышенія тарифа по мѣрѣ приближенія его къ Бурнаку, этимъ повышеніемъ не только уравнивается 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, на примѣръ, за провозъ пуда хлѣбнаго груза до Царицына приходится платить на 2,29 копѣекъ дороже, чѣмъ изъ Грязей,

несмотря на то, что *разстояніе 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 уравниваются 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 быстрого 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, напримѣръ, провозъ пуда хлѣбнаго груза отъ станціи 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, подкоммисія должна замѣтить, что эта система находится въ прямой противоположности съ § 169-мъ Условій перевозки грязе-царицынской жел. дор., въ которомъ, въ концѣ пункта 8, сказано: „причемъ однако соблюдается, чтобы плата за разстояніе большее не была менѣе той, какая причитается за разстояніе меньшее“.

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

Столь необычайная 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 6⁰/о 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-

платамъ по гарантіи акцій и правительству по платежу процентовъ на облигаціи, излишекъ 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 милліона 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 Бурнакъ. 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 прямаго сообщенія на первую и вторую группу, *такъ что при равенствѣ протяженія пути по 1 отдѣлу и тарифная ставка одинакова въ верхъ и внизъ*. 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 прямаго 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 везти грузъ въ Мордово, чтобы оттуда отправить его опять по прямому сообщенію на Грязи. Тутъ опять является противорѣчіе съ § 169, ибо провозъ пуда съ Добрынки до Грязей 49 верстъ будетъ стоить болѣе 2 копѣекъ. Между тѣмъ какъ провозъ того же пуда съ Мордово до Грязей (въ прям. сообщ.) будетъ стоить только около $1\frac{1}{2}$ 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 всей 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 грязе-царицынскую дорогу въ искусственномъ подрывѣ движенія II отдѣленія; ибо, еслибы 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 груп. № 42) и по $\frac{1}{50}$, на Петербургъ, (спеціал. тар. II груп. № 44). Между тѣмъ теперь отъ Себрякова до Бурнака (т. е. даже на станціяхъ работающихъ въ пользу I отдѣленія) тарифныя ставки 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 грязе-царицынской жел. дор., въ несправедливомъ поощреніи I отдѣленія, становится вполне основательнымъ, какъ скоро сравнивать 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 грязе-царицынской желѣзной дороги и пароходства на Дону и по Азовскому морю.

На основаніи этой конвенціи и согласно объявленію управ-

ленія № 17 установлена отправка хлѣбныхъ грузовъ и мясля-
ничныхъ сѣмянъ съ первыхъ пяти станцій I-го отдѣленія дороги
(т. е. до Токаревки включительно), чрезъ Калачъ на Дону въ
Ростовъ, съ платою за все разстояніе отъ одной изъ поимено-
ванныхъ станцій до Ростова по $16\frac{3}{4}$ к. съ пуда.

Почему же въ прямое сообщеніе включены только первыя
пять станцій I-го отдѣленія, т. е. изъ всего протяженія дороги,
549 верстъ, только 97 верстъ?

Очевидно потому, что съ Бурнака для акціонеровъ общества
выгоднѣе направить грузы къ сѣверу, хотя они по этому на-
правленію и пройдутъ только 125 верстъ всей дороги, между
тѣмъ какъ по направленію къ югу они прошли бы 424 версты.

Еслибы правленіе имѣло въ виду интересы всей дороги, а
не преимущественно I-го отдѣленіе ея, то оно включило бы въ
прямое сообщеніе на Ростовъ всѣ станціи сѣверной половины
всего протяженія дороги, т. е. до Астахова включительно.

Затѣмъ еслибы оно, кромѣ того, приняло въ соображеніе
интересы тѣхъ мѣстностей, по которымъ пробѣгаетъ II отдѣ-
леніе, то, можетъ быть, оно включило бы въ прямое сообщеніе
еще нѣсколько другихъ станцій далѣе Астахова.

Трудно, впрочемъ, сказать опредѣлительно, какъ бы это по-
слѣднее отозвалось на доходахъ дороги. Въ дѣйствительности за
послѣдніе три года на станціяхъ отъ Себрякова до Качалина
движеніе хлѣбныхъ грузовъ къ сѣверу значительно превышало
движеніе къ югу, а именно съ означенныхъ станцій отправлено:

въ 1877	году	къ	Грязямъ	.	.	.	.	.	1.097,000
"	"	"	Царицыну	.	.	.	.	.	239,000
" 1878	"	"	Грязямъ	.	.	.	.	.	1.011,000
"	"	"	Царицыну	.	.	.	.	.	306,000
" 1879	"	"	Грязямъ	.	.	.	.	.	150,000
"	"	"	Царицыну	.	.	.	.	.	217,000

1879 годъ, вслѣдствіе неурожая на низовьяхъ Волги, не мо-
жетъ входить въ расчетъ.

Затѣмъ можно сказать, что въ нормальные годы отпускъ
къ верху превышалъ въ трое и четверо отпускъ къ низу. Поз-
волительно однако сомнѣваться, чтобы это было исключительно
результатомъ тарифа. Если же это естественное направленіе
для движенія хлѣбныхъ грузовъ, то предоставленіе нѣсколько
болѣе справедливыхъ льготъ южнымъ станціямъ, для отпра-
в-

ленія хлѣбныхъ грузовъ на Царицынъ и Ростовъ, дало бы мѣстнымъ производителямъ возможность пользоваться желѣзною дорогою, въ тѣхъ исключительныхъ случаяхъ, когда, почему либо, отправки хлѣба въ эту сторону оказываются выгодными и умѣстными, а вмѣстѣ съ тѣмъ эти исключительныя отправки не могли бы служить существеннымъ подрывомъ главному движенію на сѣверъ, а потому и угрожать доходности дороги.

Во всякомъ случаѣ при настоящихъ условіяхъ понятны сѣтованія мѣстныхъ жителей втораго отдѣленія дороги на существующую систему тарификаціи.

На станціи Урюпино подкомисіи была представлена мѣстнымъ предводителемъ дворянства записка, носящая не менѣе 93 подписей мѣстныхъ землевладѣльцевъ и торговцевъ, съ изложеніемъ разныхъ желаній. Въ этой запискѣ, между прочимъ, сказано:

„До проведенія царицынской дороги существовало сплавное судходство по Хопру и со всѣхъ окружающихъ его мѣстъ. Хлѣбъ во всѣхъ его видахъ направлялся на югъ и доходилъ до Царицына, Ростова и Таганрога; теперь грузы эти направляются исключительно на одинъ сѣверъ и единственно по несообразности тарифовъ. Результатомъ же этого то, что въ случаѣ неурожая на низовьяхъ Волги и по Волгѣ, какъ это случилось въ настоящемъ году, тамъ возвышаются непомерно цѣны на продукты первой необходимости противъ цѣнъ существующихъ въ тоже время на линіи дороги. Вслѣдствіе невозможности по высокому тарифу отправлять грузы въ Калачъ и Качалино для сплава ихъ весной внизъ по Дону, всѣ товары идутъ на Грязи, а чрезъ это почти каждую зиму хлѣбопромышленники страдаютъ отъ чрезмѣрнаго накопленія грузовъ. Желѣзная дорога, вмѣсто того, чтобы возить грузъ, хотя бы по уменьшенной цѣнѣ, теперь ежедневно отправляетъ на югъ, къ Царицыну и другимъ промежуточнымъ станціямъ, нѣсколько поѣздовъ съ пустыми вагонами и жалуется, что II отдѣленіе дороги работаетъ дурно“.

„По нашему мнѣнію, необходимо принаровить тарифъ для провоза по направленію къ Царицыну такъ, чтобы была возможность сплавать отсюда грузы внизъ по Дону и тогда не только не будетъ такого скопленія товаровъ, но увеличатся доходы дороги и разовьется мѣстная торговля“.

Хотя эти заявленія 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 прямого сообщенія. Тарифъ № 18 нѣсколько улучшаетъ, повидимому, положеніе мѣстныхъ производителей II-го отдѣленія, потому что за грузы, отправляемые до Царицына, по крайней мѣрѣ на всѣхъ станціяхъ II-го отдѣленія до Себрякова, тарифъ пониженъ противъ мѣстнаго и составляетъ отъ $\frac{1}{26}$ до $\frac{1}{35}$ (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 созидаетъ для производителей II-го отдѣленія, даже по движенію грузовъ къ низу, подавляющее соперничество первыхъ 5 станцій I-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 Ростовомъ включены только первыя пять станцій, то сѣтованія и жалобы производителей II-го отдѣленія оказываются вполне справедливыми и основательными.

Выше уже было указано, что грязе-царицынская дорога находится въ прямомъ сообщеніи со всѣми 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 различные 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. сп. тар. II груп. № 42) и по направленію къ Петербургу по $\frac{1}{50}$ (см. сп. тар. II группы № 44).

По этому поводу въ Борисоглѣбскѣ подкомиссіи 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 затрогиваетъ различно различные интересы.

Несомнѣнно, что подобная разнообразная тарификація того же груза, по той же дорогѣ, не соотвѣтствуетъ требованіямъ справедливости, но съ другой стороны также несомнѣнно, что трудно избѣгнуть подобныхъ различій, пока сосѣднія 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 товароотправителями, которые обязуются въ опредѣленный срокъ перевезти опредѣленное количество груза; въ обезпеченіе сего товароотправитель вноситъ залогъ, составляющій разницу между пониженнымъ и нормальнымъ тарифами за то количество пудовъ, которое онъ обязывается перевезти. Публикацій о подобныхъ условіяхъ на дорогѣ не дѣлалось, въ тѣхъ видахъ, что условія эти возможны

только для товарохозяевъ, отправляющихъ грузъ въ большомъ количествѣ, которымъ они извѣстны.

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

Послѣ изложенія системы тарификаціи, существующей на грязе-царицынской дорогѣ, подкоммисіи 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 спеціальные 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 пониженнаго 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 попутныхъ отправленияхъ $\frac{1}{18}$ коп., а при повагонныхъ по $\frac{1}{30}$ съ пуда и версты со скидкою въ обоихъ случаяхъ отъ 10⁰/о до 30⁰/о, смотря по пройденному разстоянію.

На дорогахъ II-й группы: для попутныхъ отправокъ — по $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты со скидкою, смотря по пройденному грузу, разстоянія отъ 10⁰/о до 15⁰/о, 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.

Надѣюсь, что правленіе ввѣренной 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 пониженнаго 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 подобныхъ грузовъ отправителемъ 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 подкоммисіи 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 „весьма 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; первыя двѣ по $\frac{1}{24}$, кіево-брестская по $\frac{1}{30}$ и козлово-воронежская по 15 коп. съ вагона и версты, между тѣмъ какъ прочія дороги, вошедшія въ конвенцію съ грязе-царицынскою дорогою, взимаютъ 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 грязе-царицынской желѣзной дороги издало тарифъ прямого сообщенія на перевозку астраханскихъ грузовъ отъ станціи Царицынъ по дорогамъ I, II и III группы“.

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 цѣлесообразно, еслибы управленіе грязе-царицынской дороги удовлетворило этому желанію.

28. Наложенные платежи.

При отправленіи товаровъ, на грязе-царицынской дорогѣ допускается на товаръ накладывать наложенные платежи, какъ въ прямомъ, 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 ниже 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 пропажи товара, на который наложенъ платежъ, I группа удовлетворяетъ претендателя согласно общимъ правиламъ, II же и III группа прежде всего выдаетъ наложенный платежъ, остальная же сумма поступаетъ въ пользу предъявителя 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 6⁰/о 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 по истеченіи 2 мѣсяцевъ со времени послыки втораго 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 другомъ 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 станціи назначенія, т. е. наступленіи 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 станціи 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 предъявленіемъ свидѣтельства для полученія денегъ. Промежутокъ времени между прибытіемъ извѣщенія на станцію отправленія и полученіемъ денегъ по немъ отправителемъ зависитъ вполнѣ 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 пріемки получателемъ товара и уплаты имъ денегъ по наложенному платежу. Въ случаѣ слишкомъ

долгаго неполученія обратно извѣщенія, управленіе грязе-царицынской 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 взысканъ, 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 станціею отправленія, по книгѣ, въ которую особо вписываются всѣ отправки съ наложенными платежами, по группамъ и дорогамъ, съ обозначеніемъ станціи отправленія, назначенія, номеровъ квитанцій, извѣщеній и суммъ, а затѣмъ, съ своей отмѣткой, передаетъ въ бухгалтерію для высылки денегъ на станцію; бухгалтерія передаетъ подлежащія 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 совершенія сказаннаго канцелярскаго порядка, подкоммисія нашла необходимымъ провѣрить, для чего были взяты изъ книгъ контроля сборовъ, на удачу, 14 нижеслѣдующихъ отправокъ:

ИЗВѢЩЕНІЯ.

Отъ куда.	Число посылки.	Число полученія въ Бухгал- теріи.	Число высылки.	Сумма.	Промежу- токъ во времени.
Изъ Урюпина	23 августа	24 августа	25 августа	547 00	3 дня
„ Волжской	17 Іюля	18 Іюля	27 Іюля	620 00	11 „
„ Добрынки	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 Бухгал- теріи.	Число высылки.	Сумма.	Промежу- токъ во времени.
„ Бурнака	23 Іюля	25 Іюля	28 Іюля	97 00	6 д.
„ Урюпино	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 „
„ Урюпино	3 Іюня	3 „	6 „	258 40	5 „
„ Токаревки	2 „	3 „	6 „	525 00	5 „
„ Урюпино	4 „	5 „	6 „	299 00	3 „
„ Токаревки	8 „	9 „	12 „	224 00	5 „

Изъ этой выписки видно, что средняя задержка составляетъ почти $5\frac{1}{2}$ сутокъ; прибавляя $1\frac{1}{2}$ 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 царицынской станціи. Въ виду того, что на этой станціи большая часть отправокъ слѣдуетъ съ наложенными платежами, управленіе дороги разрѣшило начальнику царицынской станціи производить уплату денегъ по наложеннымъ платежамъ изъ выручки станціи. На этомъ основаніи и въ виду болѣе быстрого удовлетворенія торговцевъ, онъ 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 Царицынъ для уплаты наложенныхъ платежей вообще не достаетъ, поэтому управленіе нашло необходимымъ высылатъ по мѣрѣ надобности, подъ отчетъ начальнику станціи, деньги, вдобавокъ къ выручкѣ. Такъ напр., въ 1879 году по октябрь изъ управленія было выслано для этой цѣли 296 тысячъ рублей.

Несмотря на значительное преимущество этого порядка, подкомисіи были однако заявлены жалобы на задержки въ уплатѣ наложенныхъ платежей на станц. Царицынъ. По подробномъ

разсмотрѣніи этого дѣла, подкоммисія не могла не убѣдиться въ неосновательности этихъ жалобъ, такъ какъ вина въ медленности полученія денегъ падаетъ на самихъ отправителей. Провѣривъ выдачу денегъ по положеннымъ платежамъ въ февралѣ, мартѣ, іюлѣ, августѣ и сентябрѣ, именно въ мѣсяцы, на которые указали сами претенденты, подкоммисія свела результаты своей провѣрки въ нижеслѣдующей таблицѣ:

№ № извѣщеній.	Время полученія извѣщенія на стан- ціи и вывѣски объявленія.		Время выдачи денегъ товаро- отправителю.		Сумма.		Черезъ сколько дней выданы деньги от- правителю считая со дня полученія извѣ- щенія и увѣдомленія посредствомъ вывѣ- ски объявленія о по- лученіи извѣщенія: черезъ 28 дней
	Число.	Мѣсяць.	Число.	Мѣсяць.	Руб.	Коп.	
174	1	Февраля	29	Февраля	500	00	
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	Іюня	10	Іюля	25	00	" 8 "
1986	2	"	14	Августа	64	00	" 43 "
1569	—	"	5	Іюля	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 полученія извѣщенія на стан- ціи и вывѣски объявленія.		Время выдачи денегъ товаро- отправителю.		Сумма.		
	Число.	Мѣсяцъ.	Число.	Мѣсяцъ.	Руб.	Коп.	
2900	27	Августа	8	Октября	34	00	чрезъ 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 д.
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 времени между днемъ прибытія извѣщенія на станцію отправленія и вывѣской о томъ объявленія съ одной стороны, и днемъ полученія денегъ съ другой выражается въ 14 суткахъ, не смотря на то, что денегъ на станціи всегда достаточно и что станція находится въ чертѣ города, въ которомъ живутъ отправители или довѣренные отъ нихъ лица.

Причина, такой долгой неполучки денегъ, въ виду того, что всякій купецъ можетъ справиться въ вывѣшенномъ спискѣ въ залѣ III класса, куда каждое утро предъ приходомъ пассажирскаго поѣзда собираются всѣ царицынскіе товаротправители, 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 документы за все прошедшее время, на десятки тысячъ ежедневно. Во время пребыванія подкомисіи 23 октября въ Царицынѣ 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 высланныхъ 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 $1\frac{1}{2}\%$ съ объявленной суммы въ мѣсяцъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ были заявлены весьма энергическія жалобы на внезапныя прекращенія пріемки товаровъ съ наложенными платежами, по недовѣрію одной дороги къ другой; какъ это имѣло мѣсто напримѣръ при адресованіи товара на дороги харьково-николаевскую и курско-харьково-азовскую.

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

29. Перевозка скота.

Перевозка животныхъ на грязе-царицынской желѣзной дорогѣ допускается со всѣхъ и до всѣхъ станцій; какъ съ поѣздами большой, такъ и малой скорости. На волго-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 таковую 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, рессоръ и тяговыхъ приборовъ къ 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. Мелкій скотъ грузится какъ въ крытыхъ вагонахъ, такъ и въ некрытые рѣшетчатые платформы. Другихъ приспособленій для перевозки скота, какъ, напримѣръ, половъ съ отверстиями, 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 нагрузки свиней оставалось на концѣ платформы столь незначительное пространство, что на немъ могъ едва только помѣститься мостокъ, для провода свиней. Самый мостокъ былъ въ весьма плохомъ состояніи. Особенныхъ скотопригонныхъ 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, запугивая ихъ необходимостію отцѣпить вагонъ. Такъ какъ у провожатаго 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-царицынской желѣзной дороги доводитъ до свѣдѣнія гг. скотопромышленниковъ, что отцѣпка вагоновъ со

скотомъ и прицѣпка къ поѣздамъ зависитъ исключительно отъ начальниковъ станцій и что, въ случаѣ заявленія со стороны смазчиковъ или кого либо другаго о необходимости будто бы отцѣпки вагона со скотомъ по случаю поврежденія, гг. ското-промышленники, или провожатые скота, приглашаются заявлять объ этомъ начальнику станціи, который, совмѣстно съ поѣзднымъ машинистомъ, или мѣстнымъ начальникомъ депо, опредѣляетъ, требуется ли отцѣпка вагона и затѣмъ принимаетъ всѣ мѣры къ немедленному исправленію его, если не потребуется для того значительной задержки поѣзда“.

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

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

Особые поѣзда для перевозки скота назначаются управленіемъ, когда ему дѣлаютъ 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 скоть направляется на какую либо станцію другой дороги, находящуюся съ грязе-царицынскою въ прямомъ сообщеніи, то подается предупредительная депеша на узловую (передаточную) станцію.

Управленіе дороги имѣетъ намѣреніе 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, домашняя птица и другія подобныя по пудно.

При отправкѣ скота, таковой записывается на станціяхъ въ очередную книгу, на него выписывается пропускная 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 на примѣръ въ 1878 г. уплочено грязе-царицынскою желѣзною дорогою товарополучателямъ за товары; потерянные и украденные, до 5.600 рублей, испорченные 171 руб., сгорѣвшіе 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 платитъ по фактурамъ. Такъ на примѣръ въ 1879 г. по октябрь мѣсяцъ, когда подкомиссія находилась въ Царицынѣ, изъ 4.312 руб. уплоченныхъ грязе-царицынскою дорогою товарополучателямъ, 520 руб., уплоченные за счетъ царицынской дороги, были всѣ уплочены 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, отказывавшихъ 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 становится самъ судьей въ дѣлѣ. Управление 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 товароотправителями 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 понудить московско-рязанскую дорогу только судомъ къ уплатѣ слѣдовавшихъ ему за несрочную доставку товаровъ 1000 руб. — Присужденіе окружнымъ судомъ и судебною палатою этой суммы полностью служить 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-кіевской желѣзныхъ дорогахъ.

Кромѣ того подкомисіи были заявлены жалобы товароотправителей въ Царицынѣ на то, что при измѣненіи конечными дорогами тарификаціи и требованіи приплаты, на расчетномъ документѣ просто отмѣчается требуемая сумма, на примѣръ 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 провѣрить: правильно ли или нѣтъ, онъ 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 устраненія недоразумѣній и претензій со стороны отправителей и получателей грузовъ, предлагаю начальникамъ станцій, въ случаѣ требованія товарохозяина составленія акта о недостаткѣ или о какомъ либо неисправномъ состояніи груза отнюдь не отказывать имъ въ составленіи актовъ, хотя бы на взглядъ станціоннаго начальства такое требованіе казалось неправильнымъ и указанные товарохозяиномъ неисправности не относились къ отвѣтственности дорогъ. Въ такихъ актахъ должно быть удостовѣрено все то, что дѣйствительно обнаружено; товарохозяинъ 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 товаро-пассажирскому. Въ увеличеніи числа поѣздовъ, вслѣдствіе незначительнаго пассажирскаго движенія, въ настоящее время необходимости 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 версты; 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, дѣлается пониженіе въ размѣрѣ 75⁰/о; уволеннымъ въ кратковременный отпускъ — 30⁰/о, а студентамъ с.-петербургскаго техническаго училища и комисаровскаго техническаго училища — въ 50⁰/о. Кромѣ того, дѣлается еще пониженіе, въ размѣрѣ 30⁰/о, членамъ разныхъ 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 версты; 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 10⁰/. 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 Алексикова въ 11 часовъ 20 минутъ. Поѣздъ, направляющійся отъ Алексикова къ Царицыну, отходитъ отъ станціи Алексикова 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.

Подкоммисія 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 Алексикова. 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 удовлетвори-тельны и содержатся чисто. Спальныхъ вагоновъ не имѣется; 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 менѣе двухъ минутъ, вагоны отворяются 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, предназначенные для нихъ, остаются пустыми. Одна станція Алексиково, 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 станціонныхъ жалобныхъ книгахъ жалобъ на содержаніе буфетовъ и буфетную прислугу не оказалось.

Для пассажирскихъ билетовъ принята система Эдмондсона. При выдачѣ билета кассиромъ прорѣзывается годъ, мѣсяцъ, число и номеръ поѣзда; кромѣ того на билетѣ обозначается мѣсто отправленія, мѣсто назначенія, классъ и стоимость билета. Въ билетахъ, вновь заказываемыхъ суммы, поступающія 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, отдаленныхъ отъ селеній, разрѣшается пассажирамъ, пріѣхавшимъ 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 примѣра не было, чтобы у такового пассажира оказывались какія либо вещи. Въ случаѣ утраты билета, единственнымъ доказательствомъ покупки его, служитъ багажная квитанція. Билеты внутренняго сообщенія дѣйствительны только на день и поѣздъ

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

Багажъ принимаютъ по предъявленію пассажирскаго билета на главныхъ станціяхъ за часъ, 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 дорожныя сундуки, чемоданы и т. п., все же, что упаковано принятымъ въ коммерческомъ быту способомъ (какъ-то: бочки, бунты, ящики) багажемъ не считается; такія мѣста могутъ однако быть приняты въ багажъ но безъ льготной скидки „пуда“ на каждый пассажирскій билетъ. Приѣмъ 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. Случая потери багажа до выдачи квитанціи не было. На станціи багажъ хранится бесплатно 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 претендуемыя 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 наконецъ мѣстною полиціею. Въ случаѣ пропажи багажа, если стоимость его не можетъ быть удостовѣрена 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 запломбировано или запечатано отправителемъ и снабжено описью. Станція отправления 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 стѣсняя прочихъ 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; вырученныя же съ этой продажи деньги хранятся еще въ продолженіи 6-ти мѣсяцевъ, а затѣмъ, за неявкою владѣльца поступаютъ на сформированіе пенсіонной кассы для служащихъ на дорогѣ.

Предсѣдатель *Θ. Тернеръ.*

Члены: *Баронъ Будбергъ.*

Е. Штида.

С. Юшковъ.

В. Андерсъ.

THESE THINGS BEING IN THE HANDS OF THE
 GOVERNMENT, THE GOVERNMENT HAS THE
 RIGHT TO USE THEM IN ANY MANNER
 IT SEES FIT, AND IT IS THE DUTY
 OF THE CITIZEN TO OBEY THE
 GOVERNMENT IN SUCH MATTERS.

THESE THINGS BEING IN THE HANDS OF THE
 GOVERNMENT, THE GOVERNMENT HAS THE
 RIGHT TO USE THEM IN ANY MANNER
 IT SEES FIT, AND IT IS THE DUTY
 OF THE CITIZEN TO OBEY THE
 GOVERNMENT IN SUCH MATTERS.

THESE THINGS BEING IN THE HANDS OF THE
 GOVERNMENT, THE GOVERNMENT HAS THE
 RIGHT TO USE THEM IN ANY MANNER
 IT SEES FIT, AND IT IS THE DUTY
 OF THE CITIZEN TO OBEY THE
 GOVERNMENT IN SUCH MATTERS.

