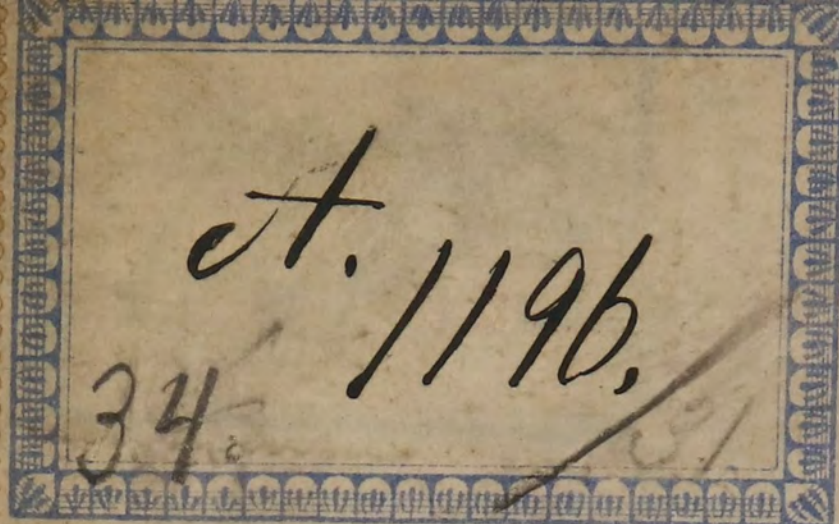




1196

~~8522~~

69621

ДОКЛАДЪ

ПЕТЕРБУРГСКОЙ ПОДКОММИССИИ ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ
ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ.

САНИТАРНАЯ ЧАСТЬ.

Въ программѣ изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи установлены три различныя точки зрѣнія, съ которыхъ слѣдуетъ разсматривать санитарный отдѣлъ желѣзнодорожнаго хозяйства:

а) прежде всего слѣдуетъ разсмотрѣть желѣзныя дороги, какъ учрежденія, на средства которыхъ существуетъ значительная масса служащихъ и ихъ семейства (санитарныя мѣропріятія въ отношеніи къ служебному персоналу дорогъ);

б) затѣмъ указано войти въ санитарную оцѣнку желѣзныхъ дорогъ какъ средства передвиженія значительной массы пассажировъ и животныхъ (санитарныя мѣропріятія, обеспечивающія здоровье перевозимой публики и домашнихъ животныхъ) и

в) наконецъ, необходимо разсмотрѣть желѣзныя дороги какъ пути сообщенія, могущіе, при неблагопріятныхъ условіяхъ, сдѣлаться путями перенесенія эпидемій и эпизоотій изъ зараженныхъ мѣстностей въ незараженные (санитарныя мѣропріятія, предохраняющія общественное здоровье въ полосѣ вліянія желѣзныхъ дорогъ отъ заноса заразительныхъ болѣзней по этимъ путямъ сообщенія).

Въ зависимости отъ этого общаго характера изслѣдованій, намѣченнаго въ отдѣлѣ XII-мъ программы работъ Коммисіи („Труды Коммисіи т. 1 ч. I стран. 355—360), представляется очеркъ санитарной части на желѣзныхъ дорогахъ, входящихъ въ районъ изслѣдованія Петербургской Подкоммисіи. Въ частности же настоящій докладъ, для удобства его обозрѣнія, подраздѣленъ на слѣдующія главы: 1) организація врачебнаго персонала и лечебныхъ учрежденій съ указаніемъ имѣющихся средствъ для подачи помощи больнымъ и раненымъ; 2) жилыя и нежилыя постройки для желѣзнодорожныхъ служащихъ и для пассажировъ; 3) подвижной составъ пассажирскихъ поѣздовъ съ санитарной точки зрѣнія; 4) подвижной составъ скотскихъ поѣздовъ съ точки зрѣнія ветеринарной, и 5) общіе выводы.

I. ОРГАНИЗАЦІЯ ВРАЧЕБНАГО ПЕРСОНАЛА И ЛЕЧЕБНЫХЪ УЧРЕЖДЕНІЙ.

Врачебный и состоящій при немъ служительскій (разныхъ наименованій) персоналъ на желѣзныхъ дорогахъ Петербургскаго района*) состоитъ изъ врачей (старшихъ и участковыхъ), фельдшеровъ, повивальныхъ бабокъ (только на нѣкоторыхъ линіяхъ), служителей при кабинетахъ и лазаретной прислуги. Хирургическая организація имѣетъ своего спеціального представителя только на Варшавской линіи, въ лицѣ особаго „хирурга—линіи.“ Санитарная часть нигдѣ не имѣетъ спеціального представительства въ лицѣ особыхъ санитарныхъ врачей; санитарныя же обязанности возложены на старшихъ и участковыхъ врачей.

Врачебная служба на линіяхъ Главнаго Общества организована по врачебнымъ округамъ. Нижегородская линія раздѣлена на 4 округа, Николаевская на 5, Варшавская съ вѣтвью къ Прусской границѣ на 9. Въ каждомъ округѣ имѣется окружный врачъ съ 1 или 2 фельдшерами, а между округами раз-

*) Программа вопросовъ отд. XII § 1.

мѣщены такъ называемые лекарскіе помощники. Во главѣ медицинской службы всѣхъ линій Главнаго Общества поставленъ Главный докторъ. Подробности организаціи указаны въ *Приложеніи № 1*.

Величина участковъ и объемъ дѣятельности врачей Главнаго Общества, насколько онъ выражается въ средней годовой численности больныхъ, находившихся на излеченіи, показанъ по трехлѣтней сложности въ *Приложеніи № 2*. По округамъ, цифра эта колеблется отъ 782-хъ (Гатчинскій округъ, гдѣ имѣется 1 врачъ) до 6.000 (Александровскій заводъ, гдѣ также имѣется 1 врачъ). Протяженіе участковъ также чрезвычайно разнообразно: участокъ Петербургскаго окружнаго врача—20 верстъ, а Бѣлостокскаго—213. Словомъ, эти цифровыя комбинаціи даже по дорогамъ Главнаго Общества (гдѣ медицинская часть и ея статистика обставлены лучше, чѣмъ на другихъ линіяхъ) не даютъ никакихъ опредѣлительныхъ данныхъ для рѣшенія вопроса: какими нормами слѣдуетъ руководствоваться при опредѣленіи числа врачей въ зависимости отъ величины участка и отъ числа пользовавшихся врачебною помощью.

На Шуйско-Ивановской дорогѣ для исполненія обязанностей медицинской службы имѣются одинъ врачъ и два фельдшера. Распредѣленія на врачебные участки на Шуйско-Ивановской дорогѣ нѣтъ, такъ какъ вся линія въ медицинскомъ отношеніи находится въ завѣдываніи одного врача, районъ его дѣятельности равняется протяженію всей дороги, или 171 верстъ. Больныхъ, обращающихся за совѣтами къ врачу Общества (служащихъ и членовъ ихъ семействъ), въ теченіи года приходится среднимъ числомъ (за послѣдніе три года) 2880 человекъ, или около 8 человекъ въ день.

На Балтійской дорогѣ управленіе медицинскою частью сосредоточено въ лицѣ старшаго врача. Дорога раздѣляется на 7 медицинскихъ участковъ; въ каждомъ изъ нихъ имѣется по 1 врачу и фельдшеру. Сверхъ того, на дорогѣ имѣется 1 акушерка и лекарскій помощникъ у старшаго врача. Особаго хирурга-врача нѣтъ. Протяженіе врачебныхъ участковъ колеб-

лется отъ 109 до 50 верстъ. Средняя годовая численность больных, находившихся на излеченіи у участковыхъ врачей, колеблется по участкамъ весьма различно: на станціяхъ, гдѣ имѣются мастерскія (Ревель и Петербургъ) ихъ бываетъ на одного врача отъ 1200 до 1300, на линіи же ихъ бываетъ отъ 600 до 800.

На Рыбинско-Бологовской дорогѣ управленіе медицинскою службою сосредоточено въ Рыбинскѣ, въ лицѣ старшаго врача (онъ же и участковый врачъ I участка). Дорога раздѣлена на 3 врачебныхъ участка; въ каждомъ изъ нихъ имѣется по 1 врачу и 1 фельдшеру; сверхъ того, при старшемъ врачѣ есть еще „разѣздной фельдшеръ“. Среднимъ числомъ, посѣщеній больныхъ въ домахъ приходится: въ I уч. 8, во II-мъ и III-мъ по три въ сутки; приблизительно столько же является больныхъ и въ консультаціонный кабинетъ. Среднее протяженіе участковъ 94 версты.

На Новоторжской дорогѣ имѣется всего 1 врачъ и 2 фельдшера. Дѣленій дороги на участки не существуетъ. Среднее число больныхъ въ теченіи года 700.

На Боровичской дорогѣ врачебная администрація состоитъ изъ 1 врача и 1 фельдшера. Дѣленій дороги на участки не существуетъ. Всѣхъ больныхъ въ 1878 году было 277.

На Уральской горнозаводскій желѣзной дорогѣ врачебная организація состоитъ изъ трехъ участковыхъ врачей, изъ коихъ одинъ Главный врачъ, восьми фельдшеровъ и одной акушерки. У каждаго врача на участкѣ имѣется по двѣ фельдшерскія дистанціи; кромѣ того при большихъ приѣмныхъ покояхъ (Пермь и Чусовая) находится еще по одному фельдшеру. Протяженіе каждаго врачебнаго участка приблизительно около 150 верстъ. О среднемъ числѣ больныхъ на участокъ—свѣдѣнія не могутъ представлены по недавности существованія этой линіи.

На Новгородской узкоколейной дорогѣ имѣется 2 врача (изъ которыхъ 1 старшій) и 2 фельдшера. Число участковъ 2, изъ которыхъ одинъ въ 44, а другой въ 112 верстъ. Среднее ежемѣсячное число больныхъ на всей линіи—120 человекъ или 1440 въ годъ.

Таковы числовые данныя, относящіяся ко времени объѣзда
ливій Подкоммисією, то есть къ лѣту 1879 года. Судя по „ка-
лендарю для врачей на 1880 годъ“ и по докладу желѣзнодоро-
жного врача Вырубова на недавно происходившемъ съѣздѣ
естествоиспытателей и врачей, цифры эти нѣсколько измѣни-
лись и, въ общихъ чертахъ, нынѣ представляются будто бы въ
слѣдующемъ видѣ: *)

№	Названіе дороги.	Протяженіе дороги.	Число врачей	Число верстъ на врача или величина врачебнаго участка.
1	Московско-Нижегородская . . .	410	4	102,5
2	Николаевская	604	6	100,6
3	С.-Петербурго-Варшавская . .	1.207	11	76
4	Балтійская	568	7	81,1
5	Рыбинско-Бологовская. .	280	1	280
6	Новоторжская	129	1	129
7	Боровичская	29	1	29
8	Новгородская	157	2	78,5
9	Царскосельская	25	2	12 ¹ / ₂

*) Докладъ г. Вырубова недавно вышелъ изъ печати подъ заглавіемъ „Нѣ-
сколько словъ о врачебной службѣ на желѣзныхъ дорогахъ“. Цифръ относительно
Шуйско-Ивановской, Сестрорѣцкой и Уральской дорогъ г. Вырубовъ не сообщаетъ,

Права и обязанности врачей, а также сущность преподанных имъ инструкцій и разграниченіе круга дѣятельности каждаго на линіяхъ Главнаго Общества указаны въ „Наставленіи для подаванія первой помощи въ безотлагательныхъ случаяхъ“, въ особой инструкціи, называемой „Порядокъ подаванія эксплоатаціею помощи раненымъ при крушеніи поѣздовъ“, въ „Правилахъ храненія и расходованія перевязочнаго матеріала“ и нѣкоторыхъ другихъ распоряженіяхъ.

Если принять во вниманіе: 1, что „Положеніе о врачебной службѣ“ утверждено 26 февраля 1864 года, т. е. слишкомъ 16 лѣтъ тому назадъ, 2, что наставленіе для подаванія первой помощи издано осенью 1859 года, т. е. слишкомъ 20 лѣтъ тому назадъ и 3, что въ теченіи послѣднихъ 15—20 лѣтъ значительно измѣнились и разъяснились взгляды представителей врачебной науки на многіе отдѣлы своей специальности и въ особенности на санитарную часть,—нельзя не признать, что нынѣ дѣйствующія на линіяхъ Главнаго Общества основанія санитарной организаціи и ея дѣятельности значительно устарѣли и требуютъ всесторонняго пересмотра.

На другихъ линіяхъ Петербургскаго раіона санитарный статутъ частью заимствованъ изъ подробныхъ, вышеприведенныхъ „Положеній“ Главнаго Общества, частью представляетъ самостоятельную, въ самыхъ общихъ чертахъ изложенную регламентацію дѣйствій агентовъ врачебнаго персонала, при чемъ собственно санитарной части (въ томъ видѣ, какъ ее разумѣютъ современные авторитеты гигиенической науки, лишь недавно получившей право на самостоятельное существованіе) не придано надлежащаго значенія. На Балтійской дорогѣ инструкціи для врачей нѣтъ вовсе. Замѣчательно, что такое явленіе, не отражается однако особенно вредными послѣдствіями для здоровья служащихъ потому, что участковые врачи относятся добросовѣстно къ своимъ обязанностямъ и, въ мѣрѣ своего *личнаго* пониманія потребностей дѣла, ведутъ свою часть не хуже, чѣмъ она идетъ на другихъ

дорогахъ. Само собою разумѣется, что такая счастливая случайность не можетъ считаться общимъ правиломъ и нисколько не устраняетъ необходимости изданія инструкціи.

Главный и притомъ *весьма существенный* недостатокъ организаціи врачебной службы на всѣхъ безъ исключенія желѣзныхъ дорогахъ Петербургскаго раіона заключается въ неправомерности постановки врачебной корпораціи по отношенію къ правленіямъ и управленіямъ. Самостоятельность *врачебной специальности* нигдѣ не обезпечена; оцѣнка дѣйствій врачей предоставлена членамъ правленій и управляющимъ, то есть лицамъ, въ большинствѣ случаевъ не имѣющимъ надлежащихъ познаній во врачебномъ и въ санитарномъ дѣлѣ; опредѣленіе награжденія и увольненія врача зависитъ отъ лицъ, совершенно некомпетентныхъ по медицинскимъ вопросамъ; врачъ лишенъ всякой возможности подавать свой голосъ въ правленіяхъ при обсужденіи многихъ такихъ вопросовъ, въ которыхъ санитарныя условія имѣютъ серьезное значеніе (напримѣръ, при выборѣ, измѣненіи и улучшеніи типа пассажирскихъ и скотскихъ вагоновъ, при постройкѣ и ремонтѣ жилыхъ зданій, при опредѣленіи порядка послѣдовательности осуществленія мѣропріятій по строительной части и т. п.); бываютъ случаи, когда способность врача и степень его пригодности для желѣзнодорожной службы опредѣляются тѣмъ, какъ часто посылаетъ онъ требованія по вопросамъ объ улучшеніи санитарной части, причемъ *лучшими* признаются тѣ врачи, которые „санитарныхъ вопросовъ“ не возбуждаютъ, требованія предъявляютъ болѣе, чѣмъ скромныя и размѣръ средняго расхода на пациента доводятъ до меньшаго уровня, хотя бы и въ прямой ущербъ для хода болѣзни. «Чѣмъ *дешевле* обходится содержаніе медицинской части на линіи и чѣмъ меньше хлопотъ по санитарной части» — тѣмъ лучше, — вотъ сущность господствующаго взгляда между членами правленій и управленій большинства дорогъ, а потому и неудивительно нынѣшнее неустройство желѣзнодорожнаго дѣла въ санитарномъ отношеніи.

Другой — *весьма существенный* недостатокъ нынѣшней организаціи врачебной желѣзнодорожной части заключается въ

отсутствіи въ ней спеціально-санитарнаго представительства. Неимѣніе спеціалиста по гигиенѣ въ составѣ медицинскаго желѣзнодорожнаго персонала лучше всего доказываетъ несостоятельность и устарѣлость инструкцій, изъ которыхъ многія (какъ напримѣръ положенія Главнаго Общества по врачебной части) составлены были еще въ то время, когда при медико-хирургической академіи и при медицинскихъ факультетахъ университетовъ не было самостоятельныхъ кафедръ по общественной гигиенѣ. Какъ извѣстно, еще 10—15 лѣтъ тому назадъ главнѣйшая заботливость представителей медицинской науки и администраціи обращалась исключительно на *леченіе* уже проявившихся болѣзней, между тѣмъ какъ на *предупредительныя* „оздоравлиющія“ мѣры почти не обращалось никакого вниманія. Правда, уступая духу времени и новѣйшимъ требованіямъ науки о здоровьѣ человѣка, составители инструкцій и положеній по врачебной части возлагаютъ санитарныя обязанности на участковыхъ врачей; но обязанности эти на самомъ дѣлѣ могутъ быть исполняемы лишь самымъ поверхностнымъ образомъ, такъ какъ участковые врачи завалены работою по леченію больныхъ, по завѣдыванію лечебными учрежденіями и по довольно сложной медицинской отчетности. Подобно тому, какъ напримѣръ нѣкоторыя земства и думы содержатъ врачей для леченія больныхъ и, кромѣ того, спеціально-санитарныхъ врачей,—было бы желательно, чтобы желѣзнодорожныя общества (по крайней мѣрѣ болѣе обеспеченныя изъ нихъ) увеличили составъ своей нынѣшней медицинской организаціи — врачами санитарными, освободивъ послѣднихъ отъ всякихъ обязанностей по *леченію* больныхъ и возложивъ на нихъ исключительно работы по *предупредительнымъ* мѣрамъ, обеспечивающія интересы общественнаго здоровья.

Само собою разумѣется, что до тѣхъ поръ, пока способность врача будетъ оцѣниваться инженеромъ-управляющимъ и членомъ правленія (не-врачомъ), и пока собственно — санитарная часть не получитъ надлежащаго представительства, — до тѣхъ поръ существенное улучшеніе санитарной желѣзнодорожной части совершенно не мыслимо. И обратно: самостоятельная,

обусловливаемая требованіями спеціальности и интересами общественнаго здоровья, постановка желѣзнодорожнаго врачебнаго и, особо, санитарнаго персонала, должна быть краеугольнымъ камнемъ правильной организаціи медицинской части на желѣзныхъ дорогахъ. До тѣхъ поръ, пока не будетъ признана необходимость такихъ основаній организаціи желѣзнодорожной медицинской службы, всякія частности въ исправленіяхъ „инструкцій“ будутъ мѣрами паллятивными, ни къ чему серьезному не ведущими, а потому о второстепенныхъ недостаткахъ „инструкцій“, говорить нѣтъ надобности.

Число врачей на желѣзной дорогѣ и длина медицинского участка не даютъ и не могутъ давать никакого опредѣленнаго понятія о томъ, достаточно ли обезпечена медицинскою помощью разсматриваемая дорога или ея участокъ. При сравненіи съ нѣкоторыми заграничными линіями наша Боровичская дорога, имѣющая на 28 верстѣ 1 врача и 1 фельдшера, могла бы считаться образцомъ совершенства, если къ ея медицинской оцѣнкѣ примѣнить эту норму. Такой же выводъ пришлось бы сдѣлать въ пользу Боровичской дороги, если ее сравнить съ нашими богатыми желѣзными дорогами, какъ на примѣръ съ линіями Главнаго Общества.

Какой нибудь общей однообразной нормы въ этомъ отношеніи нѣтъ и едва ли быть можетъ. Если дорога проходитъ по мѣстности густонаселенной и перерѣзываетъ много пунктовъ, гдѣ имѣются свои врачи и больницы, причемъ желѣзнодорожная полоса пролегаетъ по здоровому или оздоровленному району, въ такомъ случаѣ число желѣзнодорожныхъ врачей можетъ быть самое ничтожное, а величина врачебныхъ участковъ — наибольшая. Напротивъ того тамъ, гдѣ дорога проходитъ едва ли не въ пустынѣ или по мѣстностямъ низкимъ, болотистымъ, нездоровымъ, число врачей должно быть весьма значительно для своевременной подачи медицинской помощи нуждающимся.

Оцѣнивать степень благоустройства медицинской части на линіяхъ числомъ врачей и величиною участковъ не слѣдуетъ и потому, что установленіе подобной оцѣнки предоставило бы

дорогамъ полнѣйшую возможность блестящимъ состояніемъ своей медицинской части, не увеличивая ни на копейку свои скудныя ассигновки на медицину. Изъ приложенія № 2 видно, что даже на дорогахъ богатаго Главнаго Общества трудъ нѣкоторыхъ врачей оплачивается крайне скудно, какъ напримѣръ всего 500—(*) или 700 рублями въ годъ, при чемъ врачъ не пользуется и квартирою отъ Общества. Другія общества въ этомъ отношеніи идутъ еще далѣе(**) и своими отчетностями по содержанию медицинского персонала наглядно доказываютъ, что хотя число врачей у нихъ достаточно, но большинство этихъ врачей, довольствуясь нѣкоторымъ содержаніемъ, или дѣлаетъ очень мало, или обладаетъ весьма низкимъ уровнемъ познаній, вслѣдствіе чего и поставлено въ необходимость оставаться на желѣзнодорожной службѣ. Въ виду такихъ обстоятельствъ, если бы, напримѣръ, Главное Общество пожелало увеличить число своихъ врачей, не выходя изъ нынѣшней суммы ассигнованій, ему стоило бы только уменьшить оклады: правда, понизилась бы качественность персонала, но число агентовъ усилилось бы значительно.

Успѣшность дѣятельности желѣзнодорожныхъ врачей стоитъ въ самой тѣсной зависимости, между прочимъ, отъ того—можетъ ли желѣзнодорожный врачъ всецѣло отдаваться своей службѣ по Обществу. Въ этомъ отношеніи, всѣ безъ исключенія дороги Петербургскаго района находятся въ весьма неблагопріятномъ положеніи. Насколько Подкоммисія могла обнаружить, всѣ желѣзнодорожныя общества не стѣсняють своихъ врачей въ частной, посторонней практикѣ или, лучше сказать, ставятъ ихъ въ необходимость прибѣ-

(*) Гатчинскій окружной врачъ получаетъ всего 500 руб., а среднимъ числомъ лечитъ ежегодно 782 больныхъ, разбросанныхъ по линіи на протяженіи 95 верстъ. Если съ каждымъ больнымъ пришлось заняться врачу только по 3 раза, въ такомъ случаѣ доктору уплачено за визитацію менѣе, чѣмъ по 22 копейки, причемъ трудъ врача по составленію довольно сложныхъ отчетностей, а также по санитарнымъ мѣропріятіямъ и т. п. не оплачивался вовсе.

(**) Въ недавно вышедшей брошюрѣ г. Вырубова «Нѣсколько словъ о врачебной службѣ на желѣзныхъ дорогахъ» указывается на одно общество, которое, по средней сложности, платитъ врачу по 200 руб. въ годъ (стр. 13).

гать къ постороннимъ занятіямъ, какъ къ источнику существованія при крайне скудныхъ желѣзнодорожныхъ ассигновкахъ. При такомъ порядкѣ, рассчитывать на благоустройство санитарной части на линіяхъ невозможно.

Приведенное въ II части I тома „Трудовъ Коммисіи“ извлеченіе изъ дѣла № 102 «Техническаго Комитета» служитъ однимъ изъ наглядныхъ доказательствъ неудобства, происходящаго отъ отвлеченія желѣзнодорожныхъ врачей для занятій постороннею практикою. Это вопіющее дѣло возникло по заявленію начальника петербургскаго жандармскаго полицейскаго управленія, полковника Познанскаго, сообщившаго, что онъ былъ свидѣтелемъ небрежнаго отношенія чиновъ медицинской части на Николаевской дорогѣ къ раненымъ. На московской станціи этой дороги одинъ изъ сторожей, поскользнувшись около обледенѣлыхъ рельсовъ, попалъ подъ двигавшійся товарный поѣздъ. Его принесли въ медицинскій кабинетъ, гдѣ фельдшеръ весьма неискусно и крайне небрежно изслѣдовалъ раненаго и сбинтовалъ его. На все это потребовалось не мало времени, такъ какъ надо было собрать носильщиковъ, найти пригодную доску, удобно уложить на нее раненаго и проч., такъ что больной потерялъ большое количество крови. Когда посланные за желѣзнодорожнымъ врачомъ не нашли его дома, г. Познанскій обратился къ агентамъ дороги, съ просьбою пригласить кого нибудь изъ живущихъ вблизи станціи частныхъ врачей, на что получилъ отвѣтъ, что *Главное Общество, имѣющее своихъ врачей, врядъ ли согласится дѣлать расходъ по приглашенію посторонняго доктора*, а потому просьба его не можетъ быть исполнена. Тогда рѣшено было отправить раненаго въ больницу для чернорабочихъ. Для этого пришлось составить больничный билетъ, принести носилки и, переложивъ на нихъ больнаго, нести его нѣсколько верстъ, — слѣдовательно, съ одной стороны было допущено лишнее продолжительное кровотеченіе, а съ другой—лишнія мученія. Несмотря на все это, раненый, благодаря своему сильному сложенію, не потерялъ сознанія, хотя и ослабѣлъ до того, что ко времени ампутаціи былъ безнадеженъ... Впослѣдствіи, по сдѣланной г. Познанскимъ справ-

къ, оказалось: 1, что желѣзнодорожный врачъ, согласно заключенному съ администраціей дороги условію, обязанъ бывать на станціи разъ въ сутки, послѣ чего имѣетъ право посѣщать своихъ городскихъ больныхъ, а слѣдовательно, не бываетъ дома и 2, что онъ самъ не дѣлаетъ ампутацій, вслѣдствіе неимѣнія при станціи удобнаго для этого помѣщенія.

Въ связи съ вопросомъ объ отвлеченіи желѣзнодорожныхъ врачей отъ своихъ занятій на частую постороннюю практику, необходимо разсмотрѣть: **не отвлекаются ли желѣзнодорожные врачи возлагаемыми на нихъ, черезъ судебныя и полицейскія власти, порученіями внѣ линіи отъ поданія своевременной помощи въ несчастныхъ случаяхъ на дорогѣ.** *) Замѣчательно, что Главное Общество, столь снисходительно допускающее или, точнѣе сказать, своими ничтожными окладами вызывающее отвлеченіе своихъ врачей на постороннюю практику, — самымъ энергическимъ образомъ возстае противу права судебной и полицейской власти возлагать на желѣзнодорожныхъ врачей тѣ порученія, которыя даются и всѣмъ другимъ врачамъ

Мотивы, которыми врачебная служба Главнаго Общества защищаетъ необходимость освободить желѣзнодорожныхъ врачей отъ означенныхъ обязанностей, заключается въ слѣдующемъ:

1. Циркуляромъ отъ 30-го апрѣля 1872 г. за № 1387, Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Шефомъ Жандармовъ, приказалъ: возложить на желѣзнодорожныхъ врачей, при производствѣ судебно-медицинскихъ дознаній, являться по первому призыву слѣдователей или жандармскихъ чиновъ, которымъ предоставляется полное право въ каждомъ случаѣ обращаться по своему усмотрѣнію къ врачамъ общей полиціи или къ врачамъ, служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ. Распоряженіе это было принято желѣзнодорожными врачами къ точному исполненію, и для этого, съ разрѣшенія Совѣта Управленія

*) Программа вопросовъ Отд. XII § 3.

Главнаго Общества, были розданы всѣмъ окружнымъ врачамъ Нижегородской, Николаевской и Варшавской дорогъ наборы для вскрытій. Съ тѣхъ поръ по линіямъ желѣзныхъ дорогъ означенныя обязанности городскихъ и уѣздныхъ врачей исполняютъ врачи желѣзнодорожные, такъ какъ жандармскимъ чинамъ гораздо удобнѣе, имѣя ихъ подъ рукою, приглашать сихъ послѣднихъ.

Такое замѣщеніе однихъ врачей другими при производствѣ уголовныхъ судебно-медицинскихъ слѣдствій по дѣламъ особенной важности можетъ, по мнѣнію врачебной службы Главнаго Общества, дать поводъ къ серьезнымъ затрудненіямъ. По закону, на полученіе права замѣщенія должности городского, уѣзднаго врача или врачебнаго инспектора требуется спеціальное испытаніе, которому желѣзнодорожные врачи не подвергаются. По этому слѣдовало-бы: или отъ находящихся на службѣ при желѣзныхъ дорогахъ врачей и поступающихъ на оную потребовать такихъ дипломовъ, что чрезвычайно затруднило бы пріисканіе кандидатовъ и безъ того очень трудно находимыхъ при весьма недостаточномъ содержаніи врачей Общества, или не возлагать на нихъ важныхъ судебно-медицинскихъ дознаній, которыхъ они въ сущности не имѣютъ права производить. Легко можетъ случиться, что выводы ихъ вскрытій въ уголовномъ дѣлѣ, по своей сбивчивости, поведутъ судъ къ ошибочнымъ заключеніямъ;—во всякомъ же случаѣ исполненіе циркуляра отъ 30-го апрѣля 1872 г. затрудняетъ желѣзнодорожныхъ врачей и отвлекаетъ ихъ отъ ихъ прямыхъ обязанностей въ ущербъ желѣзно-дорожной службѣ.

II. На поставленный Министерствомъ Путей Сообщенія вопросъ, могутъ ли желѣзнодорожные врачи пользоваться правами государственной службы, Медицинскій Департаментъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, отъ 11 мая 1872 г. за № 2337, пояснилъ, что „доставленіе этого права для желѣзнодорожныхъ врачей возможно съ тѣмъ, чтобы Губернаторамъ и врачебнымъ отдѣленіямъ предоставлено было право возлагать на нихъ временныя порученія на случай эпидеміи, *но только въ районъ ихъ врачебной желѣзнодорожной дѣятельности*. Съ другой стороны,

статья 114 XIII тома гласитъ, что первый долгъ всякаго врача есть: „быть готовымъ во всякомъ случаѣ къ оказанію дѣятельной помощи людямъ всякаго званія“.

Между тѣмъ, губернскія судебныя и полицейскія власти безпрестанно отвлекаютъ желѣзнодорожныхъ врачей отъ своевременнаго подавія безотлагательной помощи на пути, распоряжаясь ими какъ уѣздными или городовыми врачами. Ихъ назначаютъ присяжными засѣдателями, членами присутствій по воинской повинности, назначаютъ въ судъ за 80 верстъ въ сторону экспертами, свидѣтелями, наряжаютъ на слѣдствія, на вскрытія и для исполненія разныхъ врачебно полицейскихъ обязанностей, какъ то: осматривать скотъ для убоя, ревизовать лавки внѣ станціи, съѣстные въ оныхъ припасы, дома терпимости и т. п. На сколько такія порученія препятствуютъ желѣзнодорожнымъ врачамъ подавать безотлагательную помощь въ несчастныхъ случаяхъ, доказываютъ слѣдующіе факты:

а) Въ Маловишерскомъ трактирѣ между простолюдинами возникла ссора, кончившаяся побоями, причемъ, по заведенной тяжбѣ, было отобрано письменное показаніе отъ желѣзнодорожнаго врача, какъ отъ свидѣтеля. Спустя нѣкоторое время, для личнаго подтвержденія показанія врачъ былъ приглашенъ прибыть въ окружной судъ въ Крестцы за 80 верстъ въ сторону, а между тѣмъ *по телеграфу* онъ, въ это же время, былъ потребованъ въ Любань къ опасно-больному агенту, задыхавшемуся отъ воспаленія легкихъ. Обсуждая свое положеніе по совѣсти и долгу присяги, врачъ поѣхалъ къ больному, причемъ послалъ въ судъ полученную имъ телеграмму, предваряя, что явится по призыву, какъ только успѣетъ подать помощь опасно-больному. Объясненіе это однако не достигло цѣли: судъ подвергъ врача сторублевому штрафу.

б) На Березайской станціи 24 января 1876 г. одиннадцатилѣтней дочери чиновника Диченко, входившей вслѣдъ за матерью на тронувшійся поѣздъ и упавшей на рельсы, раздробило поѣздомъ обѣ ноги. Призванный по телеграфу для сдѣланія операціи Тверской желѣзнодорожный врачъ отвѣтилъ, что онъ назначенъ присяжнымъ засѣдателемъ и отлучиться не имѣетъ

права. Телеграмма тотчасъ же была обращена къ Маловишерскому желѣзнодорожному врачу, но судебный слѣдователь запретилъ ему трогаться съ мѣста по поводу предстоящаго вскрытія сторожа, задавленного поѣздомъ. Искалеченный ребенокъ погибъ, не получивъ своевременно хирургической помощи отъ желѣзно-дорожныхъ врачей....

Эти факты, по мнѣнію врачебной службы Главнаго Общества, достаточно убѣждаютъ, что желѣзнодорожные врачи, наравнѣ съ пожарною командою, не должны быть отвлекаемы отъ исполненія прямой ихъ обязанности; безъ ущерба же для службы, они могли бы быть приглашаемы для исполненія временныхъ порученій лишь въ районѣ ихъ желѣзнодорожной дѣятельности въ случаяхъ, указанныхъ Медицинскимъ Департаментомъ въ разъясненіи отъ 11-го Мая 1872 года за № 2337.

Вышеприведенное мнѣніе врачебной службы Главнаго Общества было въ свое время разсматриваемо и на общемъ съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ *), которому совѣтъ управленія Главнаго Общества сообщилъ „что изъ производящейся въ Главномъ Обществѣ переписки оказывается, что весьма часто врачебная служба на дорогахъ Общества, по независящимъ отъ него обстоятельствамъ, бываетъ лишена возможности подавать во время медицинскую помощь пассажирамъ и агентамъ дорогъ, такъ какъ желѣзнодорожные врачи, которые, по спеціальности своего назначенія, не должны были бы быть отвлекаемы отъ прямыхъ своихъ обязанностей распоряженіями мѣстной полиціи, а также судебныхъ учрежденій и лицъ, назначаются свидѣтелями на сторону, наряжаются на слѣдствія, на судебныя вскрытія тѣлъ, приглашаются экспертами въ постороннихъ, не касающихся желѣзныхъ дорогъ дѣлахъ, назначаются членами присутствій по воинской повинности, присяжными засѣдателями, ревизорами привознаго скота, съѣстныхъ припасовъ въ лавкахъ и т. п., тогда какъ исполненіе всего этого относится къ прямымъ обязанностямъ мѣстныхъ полицейскихъ

*) Труды Коммисіи т. IV. ч. 1 стр. 280.

и земскихъ врачей“. Разсмотрѣніе этого дѣла состоялось въ декабрѣ 1877 года, но по вопросу этому, какъ значится въ протоколѣ, Общій съѣздъ не могъ придти къ единогласному заключенію, почему большинствомъ голосовъ положилъ: „отъ своего имени не представлять Правительству никакого ходатайства по сему предмету“.

Петербургская Подкоммисія, съ своей стороны, предлагала Правленіямъ дорогъ ввѣреннаго ей раіона высказаться: въ какой мѣрѣ желѣзнодорожные врачи отвлекаются отъ исполненія своихъ прямыхъ обязанностей порученіями, на нихъ возлагаемыми черезъ судебныя и полицейскія власти. На вопросъ этотъ большинство правленій отвѣтило, что подобныхъ случаевъ отвлеченія врачей отъ ихъ дѣла не было; правленіе Балтійской дороги говоритъ, что такіе случаи бывають, но не часто, а правленіе Новгородской линіи поясняетъ, что для устраненія вреднаго вліянія подобныхъ случаевъ на ходъ дѣла, желѣзнодорожные врачи, въ случаѣ надобности, замѣняютъ другъ друга.

Устройство больницъ, аптекъ, пріемныхъ покоевъ и т. п. *) на дорогахъ Петербургскаго раіона не имѣетъ особенно важнаго значенія только на линіяхъ не большаго протяженія, каковы Сестрорѣцкая и Царскосельская.

Число больницъ разныхъ наименованій и число аптекъ на различныхъ дорогахъ отнюдь не можетъ быть сравниваемо для вывода заключеній: въ какой мѣрѣ служащіе или пассажиры обезпечены врачебною помощью, потому что подобное сравненіе показало бы, что, напримѣръ, Боровичская дорога обставлена въ этомъ отношеніи лучше, чѣмъ Николаевская или Нижегородская дороги. Равномѣрно, не можетъ быть устанавливаемо никакой общей нормы для рѣшенія вопроса—какъ должна быть велика длина участка на 1 больницу или на 1 аптеку: все это зависитъ отъ мѣстныхъ условій и въ особенности отъ того, въ какомъ разстояніи отъ дороги лежатъ пункты, гдѣ имѣются земскія или городскія больницы, хорошо ли сообщеніе такихъ

*) Программа изслѣдованій Отдѣлъ XII §§ 4, 15 и нѣкот. другіе.

пунктовъ съ желѣзнодорожными станціями, имѣются ли больницы постороннихъ вѣдомствъ въ пунктахъ значительнаго скопленія желѣзнодорожныхъ служащихъ, каковы мастерскія, депо и т. п.

На линіяхъ Главнаго Общества, въ то время, когда только начиналась организація врачебной службы, Главнымъ врачомъ былъ возбужденъ вопросъ объ устройствѣ „больницъ Главнаго Общества“, но еще въ то время вопросъ этотъ былъ разрѣшенъ отрицательно, такъ какъ Совѣтъ управленія заручился позволеніемъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ помѣщать больныхъ въ городскія больницы, — что и устраняло необходимость устройства своихъ собственныхъ лечебныхъ учрежденій въ обширныхъ размѣрахъ. Впослѣдствіи, съ присоединеніемъ Николаевской линіи къ сѣти дорогъ Общества, въ вѣдѣніе его отошли Александровскій и Бологовскій лазареты, устроенные на первой, отдаленной отъ городовъ, половинѣ дороги. Нынѣ устраивается на Нижегородской линіи лазаретъ при Ковровскихъ мастерскихъ. Изъ всѣхъ прочихъ мѣстностей пути, трудно-больные, раненые и одержимые заразительными болѣзнями помѣщаются за плату въ городскія и земскія больницы. Число лечимыхъ по больницамъ весьма незначительно (на 50 т. больныхъ поступаетъ въ больницы въ годъ не болѣе 300 больныхъ); всѣ остальные получаютъ врачебную помощь въ пріемныхъ покояхъ и консультаціонныхъ кабинетахъ; трудно-больные приглашаютъ врачей на домъ, если не желаютъ идти въ больницу. Въ пріемѣ желѣзнодорожныхъ больныхъ въ городскія больницы Приказовъ, вслѣдствіе распоряженія Министра Внутреннихъ Дѣлъ, отказа нигдѣ небыло; встрѣчались лишь затрудненія въ размѣрѣ платы. Прежде Ковенскій Приказъ, впослѣдствіи Псковская земская управа требовали за больныхъ Общества не мѣсячной установленной для гражданскихъ больныхъ, а поденной платы какъ за военныхъ. Несмотря на изданный съ согласія Министровъ: Внутреннихъ Дѣлъ и Путей Сообщенія циркуляръ отъ 14 мая 1876 г. за № 3045-мъ, опредѣляющій плату за больныхъ Общества какъ за гражданскихъ, Псковская земская управа угрожала отказомъ въ принятіи желѣзнодорожныхъ

служащихъ и заставила платить за нихъ, какъ за военныхъ. Относительно помѣщенія раненыхъ и увѣчныхъ отказа нигдѣ не было.

На Шуйско-Ивановской дорогѣ общественныхъ больницъ для леченія служащихъ не имѣется, нуждающіеся же въ больничномъ леченіи отправляются врачомъ въ земскія или городскія больницы, смотря по мѣсту жительства больнаго, (въ г.г. Кинешму, Иваново-Вознесенскъ, Шую), съ платою за леченіе ихъ отъ Общества, гдѣ и принимаются безпрепятственно. При аптекахъ Общества (въ Ивановѣ и Кинешмѣ) имѣются пріемныя комнаты для осмотра врачомъ больныхъ, приходящихъ на консультацію. Пріемныхъ покоевъ на станціяхъ нѣтъ, и пріемъ больныхъ производится врачомъ въ кабинетахъ начальниковъ станцій, за исключеніемъ ст. Шуя, гдѣ имѣется для этого особая комната.

Балтійская желѣзная дорога не имѣетъ собственныхъ больницъ и пріемныхъ покоевъ для помѣщенія въ нихъ больныхъ на излеченіе, но заболѣвшіе, требующіе больничнаго помѣщенія, пользуются въ Земскихъ больницахъ, больницахъ Приказовъ общественнаго призрѣнія и другихъ таковыхъ учрежденій, которыхъ по линіи достаточно и которыя за установленную больницу плату охотно принимаютъ на излеченіе отправляемыхъ въ нихъ больныхъ, служащихъ въ Обществѣ. Аптеки и пріемные покои для *приходящихъ* больныхъ имѣются въ достаточномъ количествѣ. Состояніе аптекъ по своему устройству удовлетворительно.

Рыбинско-Бологовская дорога имѣетъ помѣщенія для больныхъ, (поступающихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ на дорогѣ, а также съ наружными и внутренними незаразительными болѣзнями) въ каждомъ изъ медицинскихъ участковъ, а именно: въ Рыбинскѣ на 6, въ Бѣжецкѣ на 2 и въ Медвѣдевѣ на 4 кровати. Тамъ же находятся аптеки и кабинеты для пріема и осмотра больныхъ и для производства операцій. Устройство больницъ удовлетворительно. Затрудненій для помѣщенія больныхъ въ земскія и городскія больницы въ настоящее время уже не встрѣчается, такъ какъ по этому предмету дорога заключила условія съ означенными учрежденіями.

Новоторжская дорога собственныхъ больницъ и аптекъ не имѣетъ. Медикаментами агенты дороги пользуются за счетъ Общества изъ городскихъ аптекъ въ Торжкѣ и Ржевѣ. Приѣмная для приходящихъ больныхъ имѣется на станціи Ржевѣ, гдѣ сосредоточены главныя мастерскія. При помѣщеніи больныхъ агентовъ въ земскія больницы, дорога не встрѣчала затрудненій.

На Боровичской дорогѣ имѣется только приѣмный покой для приходящихъ съ аптекою на станціи Боровичи. Больные, въ случаѣ надобности, помѣщаются безпрепятственно въ мѣстную земскую больницу.

Уральская желѣзная дорога, какъ пролегающая по мѣстностямъ болѣе глухимъ и менѣе населеннымъ, нуждается въ болѣе развитой организаціи собственныхъ лечебныхъ учреждений. Приѣмные покои съ койками для подавнiя первой помощи имѣются на всѣхъ станціяхъ I, II и на одной (въ Лядахъ) — III классовъ, съ аптеками, снабженными всѣми необходимыми врачебными принадлежностями. Что же касается до больницъ, то таковыми Общество пользуется по особымъ договорамъ съ городскими, земскими и заводскими больницами, лежащими по пути и расположенными въ мѣстахъ скученности рабочихъ желѣзной дороги.

Новгородская желѣзная дорога не имѣетъ особыхъ приѣмныхъ покоевъ, по недостатку помѣщеній; приходящіе же больные осматриваются на квартирѣ врача или у фельдшера. Больницъ также не устроено; трудно больные помѣщаются въ земскихъ и городскихъ больницахъ въ Новгородѣ и Старой Руссѣ.

Степень удовлетворительности устройства желѣзнодорожныхъ лечебныхъ учреждений весьма различна. На весьма многихъ дорогахъ главная причина неудовлетворительности — тѣснота размѣщенія, — что особенно неблагоприятно на Уральской дорогѣ, какъ на такой линіи, гдѣ существованіе самостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ лечебныхъ учреждений наиболѣе необходимо. Само правленіе сознаетъ этотъ недостатокъ по отношенію къ своимъ приѣмнымъ покоемъ. На дорогахъ, обремене-

ненныхъ долгами, устройство и расширеніе лечебныхъ учреждений въ скоромъ времени едвали возможно, по недостатку средствъ. Но если затруднительно расширеніе помѣщеній, то возможно ихъ улучшеніе ремонтомъ и учрежденіемъ строгаго надзора за чистотою и порядкомъ,—условіе, которому не удовлетворяетъ большинство покоевъ, осматрѣнныхъ Подкоммисіею. Особенно бросается въ глаза грязное содержаніе матрацовъ, недостаточность и поломка мебели. На эту сторону дѣла обращали вниманіе и нѣкоторые инспектора дорогъ; такъ изъ рапорта помощника инспектора варшавской дороги, отъ 19 февраля прошлаго года за № 30, усматривается, что на станціи Корсовка въ пріемномъ покоѣ для заболѣвающихъ нѣтъ никакой мебели, если не считать одного, но и то разломаннаго дивана. Аптеки содержатся вообще чисто.

Осматривая лечебныя учрежденія, Подкоммисія, съ тѣмъ вмѣстѣ старалась разяснить, по отношенію ко всѣмъ станціямъ: **имѣется ли возможность въ случаѣ внезапнаго заболѣванія пассажировъ, а равно при происходящихъ увѣчьяхъ, найти необходимое помѣщеніе, а также и врачебное пособіе въ станціонныхъ зданіяхъ;** если имѣются таковыя помѣщенія, то 1) не обязаны ли врачи или фельдшера находиться въ нихъ во время прибытія и отправленія пассажирскихъ поѣздовъ, или 2) не установлено ли при такихъ помѣщеніяхъ постоянного дежурства, хотя однихъ фельдшеровъ, или лекарскихъ помощниковъ *)? Съ тѣмъ вмѣстѣ было предложено и правленіямъ дорогъ высказать по этому предмету свое мнѣніе.

На первую половину означеннаго вопроса (относительно помѣщенія) старшій врачъ Главнаго Общества и правленіе Балтійской дороги дали отвѣтъ совершенно утвердительный по отношенію ко всѣмъ станціямъ; другія же правленія отвѣтили или отрицательно, или условно (какъ, напримѣръ, Новоторж-

*) Программа вопросовъ, отдѣлъ XII, § 16.

ская дорога, высказавшая, что, въ случаѣ внезапнаго заболѣванія или увѣчья, больные могутъ быть помѣщены въ дамскихъ комнатахъ или въ большихъ залахъ при станціяхъ, гдѣ таковыя имѣются). Съ своей стороны Подкоммисія полагаетъ, что въ случаѣ внезапнаго заболѣванія родильницы мѣсто для помѣщенія найдется во всѣхъ пунктахъ остановки поѣздовъ и что, по свойственному русскому человѣку гостепріимству и состраданію къ больному, едва ли окажутся такіе начальники станцій или другіе служащіе, которые не пріютятъ заболѣвшую въ своихъ квартирахъ при невозможности предоставить ей другое, болѣе удобное помѣщеніе. При заболѣваніяхъ иного характера (напримѣръ, холерическихъ, горячечныхъ и проч.), вопросъ значительно осложняется вслѣдствіе весьма понятнаго опасенія большинства обратить квартиру своей семьи въ гнѣздо заразы. Въ случаѣ же единовременнаго, внезапнаго наплыва многихъ больныхъ (напримѣръ, при несчастіи съ поѣздами), даже многія станціи дорогъ Главнаго Общества оказались бы въ невозможности предоставить нуждающимся достаточное помѣщеніе.

Отвѣтъ на вторую часть вышеприведеннаго вопроса (можно ли предоставить *врачебное пособіе* заболѣвшимъ и увѣчнымъ на всѣхъ станціяхъ) будетъ изложенъ ниже, при разсматриваніи § 5 программы—„снабжены ли всѣ станціи и снабжаются ли всѣ пассажирскіе поѣзда такъ называемыми ящиками первой помощи, лекарствами и печатными инструкціями относительно пользованія лекарствами“.

На вопросы: „обязаны ли врачи или фельдшера находиться на всѣхъ станціяхъ во время прибытія и отправленія пассажирскихъ поѣздовъ и не установлено ли во всѣхъ станціонныхъ помѣщеніяхъ постояннаго дежурства, хотя однихъ фельдшеровъ или лекарскихъ помощниковъ“, даже Главное Общество (не говоря о правленіяхъ другихъ дорогъ) дало отвѣтъ отрицательный. Это впрочемъ совершенно естественно: едва ли скоро можно дожидаться, чтобы даже на богатыхъ дорогахъ наличность врачебнаго персонала была настолько велика, чтобы на всѣхъ безъ исключенія пунктахъ остановокъ пассажир-

скихъ поѣздовъ можно было держать врачей или фельдшеровъ, или же установить постоянное дежурство хотя однихъ фельдшеровъ или лекарскихъ помощниковъ.

Съ своей стороны, Подкоммисія, при всемъ сочувствіи благоустройству санитарной части, полагаетъ однако, что столь значительное усиленіе расхода на увеличеніе врачебнаго персонала дорогъ едва ли слѣдуетъ считать неотложно-необходимымъ и производительнымъ. Въмѣсто того, чтобы число врачей и фельдшеровъ увеличить до степени, соотвѣтствующей устройству *постоянныхъ* врачебныхъ дежурствъ на всѣхъ станціяхъ, можно было бы достигнуть почти той же цѣли, увеличивъ врачебный персоналъ настолько, чтобы при каждомъ поѣздѣ съ пассажирами отправлялся одинъ желѣзнодорожный врачъ или фельдшеръ, — на что потребовалось бы сравнительно меньше издержекъ. Если же достиженіе этого для всѣхъ поѣздовъ невозможно, въ такомъ случаѣ преимущество пользоваться путевою врачебною помощью слѣдуетъ *прежде всего* предоставить поѣздамъ съ самымъ тихимъ ходомъ, такъ какъ пассажиры этихъ поѣздовъ должны проводить наиболѣе длинные промежутки времени въ переѣздѣ между тѣми станціями, гдѣ постоянно живутъ желѣзнодорожные врачи. Для поѣздовъ тихаго хода эти промежутки весьма значительны, какъ это на примѣръ можно видѣть на слѣдующемъ примѣрѣ такого поѣзда на Николаевской дорогѣ, на которой (не считая оконечныхъ станцій) врачебный персоналъ размѣщенъ на станціяхъ Любань, Малая Вишера, Окуловка, Бологое, Спирово, Тверь и Клинь.

Поѣздъ находится въ пути:

отъ С.-Петербурга до Любани.	3 ч. 4 м.
„ Любани до Малой Вишеры	2 „ 50 „
„ Малой Вишеры до Окуловки.	2 „ 59 „
„ Окуловки до Бологое	2 „ 15 „
„ Бологое до Спирово	2 „ 25 „
„ Спирово до Твери	3 „ 24 „
„ Твери до Клина	2 „ 30 „
„ Клина до Москвы	3 „ 25 „

Въ ближайшей связи съ только что разсмотрѣннымъ параграфомъ 16-мъ Отдѣла XII, находится § 21-й: **въ случаѣ болѣе важныхъ несчастій, достаточно ли быстро можетъ быть подана, на изслѣдуемой дорогѣ, медицинская помощь**; отъ кого зависятъ необходимыя при этомъ распоряженія и исполнѣ ли обезпечиваютъ они интересы публики; не существуетъ ли распоряженія, обязывающаго врачей или фельдшеровъ сопровождать пассажирскіе поѣзда, въ особо трудное для движенія время года (снѣжные заносы, мятели), а также во время эпидемій, со средствами для первоначальнаго медицинскаго пособія“ *). На первую часть вопроса (относительно степени быстроты подачи медицинской помощи) не можетъ быть иного отвѣта, какъ отрицательный такъ какъ: 1) нынѣшній составъ врачебнаго персонала вездѣ крайне ограниченъ; 2) даже на тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣется врачъ, не всегда можно рассчитывать на его помощь потому, что вслѣдствіе недостаточности желѣзнодорожныхъ окладовъ, врачи поставлены въ необходимость заниматься частною практикою и 3) необходимѣйшія врачебныя пособія находятся не на всѣхъ поѣздахъ и не на всѣхъ станціяхъ, — какъ объ этомъ будетъ сказано ниже, въ отдѣлѣ о ящикахъ первой помощи и о носилкахъ.

Практика предшествовавшихъ лѣтъ наглядно доказываетъ справедливость высказаннаго предположенія. Изъ приведеннаго выше дѣла, возникшаго по рапорту жандармскаго полковника Познанскаго, видно, что даже на *Московской* станціи *богатѣйшей* дороги *самаго богатаго* желѣзнодорожнаго Общества помощь одному пострадавшему не была своевременно подана потому, что врачъ дороги въ это время находился на посторонней практикѣ, а мѣстные агенты службы побоялись обременить кассу Главнаго Общества расходомъ на приглашеніе городского врача. Выше былъ приведенъ также случай, когда ребенокъ, искалеченный поѣздомъ, умеръ не получивъ пособія потому, что желѣзнодорожный врачъ, помимо своей воли, былъ

*) Программа вопросовъ отдѣла XII, § 21.

отозванъ къ исполненію порученія чужаго вѣдомства. При такихъ обстоятельствахъ нѣтъ разумѣется, никакой возможности рассчитывать на быстроту подачи медицинской помощи при каждомъ несчастномъ случаѣ, въ особенности если онъ произошелъ вдали отъ станціи.

Всѣ вообще распоряженія, необходимыя для скорѣйшей подачи помощи пострадавшимъ пассажирамъ, производятся агентами службъ движенія и врачебной. Наболѣе полная по этому предмету инструкція выработана и утверждена для дорогъ Главнаго Общества.

Распоряженія, которымъ предписывалось бы агентамъ врачебной службы сопровождать поѣзда во время заносовъ и мятелей, не существуетъ ни на одной изъ дорогъ петербургскаго района, кромѣ Уральской. Тяжело раненые сопровождаются врачами или фельдшерами. Во время холерной эпидеміи на дорогахъ Главнаго Общества устраивалась особая подвижная служба, о которой будетъ сказано ниже. На Рыбинско-Бологовской дорогѣ, во время эпидемій, врачи и фельдшера сопровождаютъ пассажирскіе поѣзда, имѣя въ своемъ распоряженіи необходимыя медицинскія пособія.

Въ случаѣ несчастія съ людьми во время пути, врачи на всѣхъ дорогахъ пользуются правомъ требовать экстренный паровозъ или дрезину для немедленнаго прибытія на мѣсто несчастія *). Равномѣрно, врачамъ предоставлено, по возможности, право пользоваться дрезинами для посѣщенія опасно больныхъ изъ числа служащихъ на линіи. Надлежащія распоряженія по этому предмету дѣлаются службою эксплоатаціи.

Снабженіе всѣхъ станцій и всѣхъ пассажировскихъ поѣздовъ ящиками первой помощи, лекарствами и инструкціями относительно ихъ употребленія **) должно было бы быть предметомъ особой заботливости желѣзнодорожной врачебной

*) Программа вопросовъ отд. XII, § 22.

**) Программа вопросовъ отд. XII, § 5.

службы, но въ дѣйствительности на этотъ предметъ не обращается должнаго вниманія: большинство станцій и поѣздовъ остается безъ всякихъ запасовъ медикаментовъ, потребность въ которыхъ можетъ всегда проявиться при внезапномъ заболѣваніи пассажировъ или при несчастныхъ случаяхъ съ поѣздами. Лучше всего дѣло это организовано на линіяхъ Главнаго Общества.

На всѣхъ трехъ дорогахъ этого Общества, почти всѣ станціи (за исключеніемъ полустанцій) снабжены врачебными ящиками, составъ которыхъ приспособленъ къ подаванію первой помощи въ несчастныхъ случаяхъ до прибытія врачебнаго агента по указанію печатной инструкціи, составленной главнымъ докторомъ. Такіе же ящики были розданы всѣмъ пассажирскимъ поѣздамъ, но на практикѣ оказалось, что агенты службы эксплоатаціи не привыкли къ ихъ употребленію, тяготились ими и наконецъ сдали ихъ въ консультаціонные кабинеты, какъ совершенно ненужныя вещи. Во время эпидеміи холеры, въ поѣздахъ устраивалась подвижная врачебная служба. Въ особое отдѣленіе вагона назначался лекарскій помощникъ со служителемъ, съ особыми ящиками, самоваромъ, грѣлками, бѣльемъ и всѣми запасами необходимѣйшихъ средствъ. Въ случаѣ заболѣванія пассажиръ переселялся въ это отдѣленіе, гдѣ ему и подавались всѣ возможныя пособія. По отзыву главнаго врача Общества, учрежденіе подвижной врачебной службы оправдывалось блистательными результатами.

На Шуйско-Ивановской дорогѣ, по словамъ Правленія, всѣ станціи и пассажирскіе поѣзда снабжены аптечными ящиками съ лекарствами для первоначальнаго пособія, но печатныхъ экземпляровъ инструкцій относительно пользованія лекарствами нѣтъ, а имѣются письменныя.

На Балтійской дорогѣ врачебными пособіями и аптечными матеріалами станціи обезпечены; относительно же пассажирскихъ поѣздовъ вопросъ этотъ разрѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ.

На Рыбинско-Бологовской линіи станціи не снабжены ящиками первой помощи. Во время эпидемій поѣзды снабжаются ящиками съ лекарствами и инструкціями.

На Новоторжской линіи аптечка для подачи первой помощи имѣется только на Ржевской станціи; затѣмъ на всѣхъ остальныхъ станціяхъ, а также на всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ, ничего подобнаго не имѣется.

На Боровичской дорогѣ—полное отсутствіе ящиковъ первой помощи, какъ на станціяхъ, такъ и на поѣздахъ (если не считать аптеки при приѣмномъ покоѣ въ Боровичскомъ вокзалѣ).

На Уральской дорогѣ ящики и инструкціи для поданія медицинской помощи до прибытія врача нынѣ имѣются, по словамъ правленія, на всѣхъ станціяхъ, а также на всѣхъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ.

На Новгородской линіи аптечные ящики имѣются (въ большемъ или меньшемъ размѣрѣ) на всѣхъ станціяхъ и на всѣхъ поѣздахъ, равно какъ и инструкціи.

Такова, въ общихъ чертахъ, лицевая сторона дѣла объ аптечныхъ ящикахъ на линіяхъ петербургскаго района. Недостаточно однако завести ящики и хранить ихъ въ складахъ, какъ излишнюю мебель: необходимо предоставить публикѣ возможность пользоваться врачебною помощью въ случаѣ необходимости. Осматривая встрѣчные поѣзда и станціи, Подкоммисія убѣдилась, что большинство оберъ-кондукторовъ и станціонныхъ агентовъ не имѣетъ даже понятія о ящикахъ для подачи первоначальнаго пособія; равномерно и публикѣ не предоставлено никакой возможности знать: къ кому и гдѣ она имѣетъ право обратиться за врачебною помощью. Въ виду этого Подкоммисія признаетъ полезнымъ, чтобы внутри каждаго пассажирскаго вагона было вывѣшено надлежащее объявленіе по этому предмету съ обозначеніемъ мѣстонахожденія желѣзнодорожныхъ врачей и фельдшеровъ, желѣзнодорожныхъ аптекъ и ящиковъ первой помощи.

Носилки для переноски больныхъ, раненыхъ и перевязочный матеріалъ *), имѣются на дорогахъ въ количествѣ достаточномъ, за исключеніемъ Но-

*) Программа вопросовъ, отдѣлъ XII, § 6.

воторжской дороги. На этой линіи нѣтъ носилокъ ни на станціяхъ, ни въ поѣздахъ, исключая станціи Ржевъ, гдѣ находится складъ принадлежностей воинскаго санитарнаго поѣзда. Такъ какъ главныя мастерскія Новоторжской дороги находятся близъ Ржевской станціи, то, въ случаѣ крайней необходимости, здѣсь могутъ быть примѣняемы къ дѣлу носилки санитарнаго вагона. На снабженіе поѣздовъ носилками не обращается должнаго вниманія. Распредѣленіе носилокъ и перевязочнаго матеріала вообще удовлетворительно.

По вопросу о носилкахъ наибольшаго вниманія заслуживаетъ вопросъ объ ихъ конструкціи. Нынѣ употребляемыя носилки весьма разнообразны. На линіяхъ Главнаго Общества носилки имѣются троякаго вида: 1) большія для четырехъ носильщиковъ, необходимыя для тяжело раненыхъ, переносимыхъ въ лежачемъ положеніи; 2) носилки на четырехъ колесикахъ, коими переносятся легко раненые въ сидячемъ положеніи; 3) малыя легкія, холстомъ обтянутыя носилки по образцу „военныхъ“. По мнѣнію главнаго врача, всѣ эти типы носилокъ имѣютъ свои случаи примѣненія, и потому одного общаго типа носилокъ устанавливать не нужно. На Балтійской дорогѣ имѣются носилки системы Фишера и К^о изъ Гейдельберга; на Новгородской—носилки самой простой конструкціи, а на Боровичской—устройство ихъ особенно неудобно.

Большинство врачей, съ которыми Подкоммисія объяснялась по вопросу о переноскѣ больныхъ и раненыхъ, признаетъ желательнымъ *установленіе общаго типа желѣзнодорожныхъ носилокъ*. Присоединяясь къ этому мнѣнію, Подкоммисія, съ своей стороны, полагаетъ полезнымъ вызвать, по вопросу о выборѣ общаго типа носилокъ и системы ихъ устройства на желѣзныхъ дорогахъ, мнѣнія: Главнаго Управленія Общества попеченія о больныхъ и раненыхъ воинахъ, Московскаго Хирургическаго Общества, профессоровъ Пирогова, Склифасовскаго, Богдановскаго и другихъ компетентныхъ учреждений и лицъ.

Въ какіе сроки и какимъ порядкомъ дѣлаются врачами ревизіи, какія санитарныя

статистическія свѣдѣнія собираются ими и куда представляются *).

По всѣмъ линіямъ Главнаго Общества, инспекція врачебной службы дѣлается главнымъ врачомъ одинъ разъ въ годъ. Вѣдомости о ходѣ больныхъ, объ умершихъ и о несчастныхъ случаяхъ доставляются въ центральное врачебное управленіе участковыми врачами ежемѣсячно, изъ которыхъ главнымъ докторомъ и составляется мѣсячный рапортъ въ Совѣтъ. За соблюденіемъ установленныхъ санитарныхъ условій наблюдаютъ участковые врачи и обо всякомъ нарушеніи ихъ рапортуютъ главному доктору.

На Шуйско - Ивановской дорогѣ одинъ разъ въ годъ въ лѣтніе мѣсяцы врачомъ производится общая ревизія состоянія здоровья и зрѣнія служащихъ и ремонтныхъ рабочихъ, причемъ служащіе являются небольшими партіями на мѣсто жительства врача, а большею частію осматриваются на линіи, на станціяхъ и въ казармахъ. Ревизія станціонныхъ зданій и жилыхъ домовъ въ гигиеническомъ отношеніи производится врачомъ во время поѣздокъ его по линіи и при посѣщеніи имъ больныхъ на дому.

Изъ санитарныхъ свѣдѣній собираются: а) о количествѣ больныхъ служащихъ и ихъ семействъ съ распредѣленіемъ ихъ по роду болѣзней и доставляются по третямъ года Управляющему дорогою, при чемъ обозначается число дѣтей, которымъ привита предохранительная оспа; в) свѣдѣнія о результатахъ ежегоднаго осмотра зрѣнія у служащихъ съ указаніемъ числа и процентнаго отношенія оказавшихся страдающими дальтонизмомъ и куриною слѣпотою; свѣдѣнія эти, въ видѣ установленныхъ вѣдомостей, представляются ежегодно чрезъ Управляющаго — Инспектору дороги. Кромѣ вышеозначенныхъ, другихъ свѣдѣній не собирается.

На Балтійской дорогѣ ревизія станцій въ санитарномъ отношеніи производится обязательно старшимъ врачомъ 2 раза въ годъ, участковыми же врачами осматриваются станціи вся-

*) Программа изслѣдованій, отдѣлъ XII, § 2.

кій разъ, когда имъ приходится бывать на станціяхъ по вызову къ больнымъ. Участковые врачи ведутъ имянные списки больнымъ; списки эти помѣсячно представляются старшему врачу, который по окончаніи года составляетъ изъ нихъ общій годовой отчетъ и представляетъ таковой въ Управленіе дороги.

На Рыбинско-Бологовской линіи правленіе, на сдѣланный ему вопросъ, увѣдомило Подкоммисію, что ревизія производится старшимъ врачомъ не менѣе двухъ разъ въ годъ; „статистическія же свѣдѣнія не требовались, а потому и не собирались“.

На Новоторжской дорогѣ ревизіи по станціямъ дѣлаются врачами разновременно во время проѣзда по линіи. Статистическія и „въ случаѣ надобности санитарныя свѣдѣнія“ (подлинное выраженіе Правленія, повидимому раздѣляющаго убѣжденіе, что собраніе санитарныхъ свѣдѣній далеко не всегда нужно) собираются врачомъ и представляются Управляющему дорогою.

На Боровичской дорогѣ отчеты представляются врачомъ въ управленіе дороги черезъ каждые три мѣсяца и годовые. Ревизіи, повидимому, никогда не производятся врачомъ.

На Уральской дорогѣ санитарно-статистическія свѣдѣнія о больныхъ представляются въ управленіе обязательно разъ въ годъ при общемъ годовомъ отчетѣ, а иногда и экстренно по требованію управляющаго дорогою.

На Новгородской линіи санитарная ревизія и осмотръ буфетовъ производится почти еженедѣльно,—какъ утверждаетъ Правленіе. Свѣдѣнія о числѣ больныхъ, а также о несчастныхъ случаяхъ, представляются врачами ежемѣсячно въ правленіе дороги.

Таковъ, въ общихъ чертахъ порядокъ производства ревизій и представленія отчетовъ на линіяхъ Петербургскаго раіона. Отсутствіе единообразія въ срокахъ еще нагляднѣе проявляется въ отношеніи сущности производства ревизій и сущности представляемыхъ отчетностей.

Еще въ 1870 году докторъ медицины Парай-Кошица, въ

своемъ извѣстномъ изслѣдованіи „Желѣзныя дороги въ судебномедицинскомъ и гигиеническомъ отношеніяхъ“, *) указывалъ на крайнее несовершенство нашей желѣзнодорожной статистической отчетности. Замѣчаніе это, можно сказать, оставалось совершенно справедливымъ почти до 1878 года, такъ какъ на санитарно-статистическую отчетность желѣзнодорожнаго хозяйства почти никто не обращалъ никакого вниманія, а появлялись лишь нѣкоторыя единичныя, болѣе или менѣе счастливыя исключенія изъ этого общаго правила. **) Съ прошлаго года дѣло начало измѣняться къ лучшему,—что уже обратило на себя вниманіе спеціальной журналистики. Такъ, въ журналѣ „Здоровье“ (органѣ „Общества охраненія народнаго здравія“), отъ 15 декабря 1879 г. за № 126, было указано, что санитарная статистика начинаетъ обогащаться новыми данными. „Въ отчетахъ правленій за 1878 годъ (говорится въ журналѣ „Здоровье“) обнародованы свѣдѣнія о движеніи не только грузовъ и пассажировъ, но и о движеніи болѣзненности. Правда, изъ 46-ти желѣзныхъ дорогъ Имперіи, подобныя свѣдѣнія даны только 37-ю, въ отчетахъ остальныхъ 13-ти нѣтъ этихъ цѣнныхъ для врачей-гигиенистовъ и экономистовъ-статистиковъ указаній; но если важность подобной рубрики признана большинствомъ желѣзно-дорожныхъ Правленій, то можно надѣяться, что и остальные Правленія не чужды такого убѣжденія, и на будущій годъ, вѣроятно, появятся свѣдѣнія о болѣзненности на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ ожиданіи такихъ полныхъ свѣдѣній врачи и экономисты не могутъ не поблагодарить Правленій, удѣлившихъ въ своихъ отчетахъ мѣсто для статистики болѣзненности и изъ этихъ статистическихъ данныхъ могутъ извлечь хотя нѣсколько указаній относительно санитарнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ“.

Улучшеніе санитарно-статистическихъ отчетностей за 1878 годъ сравнительно съ прежними не доказываетъ однако, чтобы новыя отчетности можно было признать удовлетворительными.

*) Архивъ судебной медицины и общественной гигиены 1870 г. №№ 1, 2 и 3.

**) Къ числу такихъ исключеній нельзя не отнести отчетовъ врача 6-го врачебнаго участка Либаво-Роменской дороги г. Рахманова.

Обстоятельство это сознается и самими железнодорожными врачами, — по крайней мѣрѣ тѣми изъ нихъ, которые любятъ свое дѣло и заботятся о его преуспѣяніи. Такъ, на примѣръ, врачъ Тверскаго округа Николаевской дороги г. фонъ-Ландезенъ, въ видахъ улучшенія санитарно-статистической отчетности и по нѣкоторымъ другимъ дѣламъ, возбуждалъ въ мартѣ 1879 года вопросъ о необходимости созыва особаго съѣзда железнодорожныхъ врачей, причемъ указывалъ на необходимость обсужденія на съѣздѣ вопроса объ установленіи однообразной формы для железнодорожной врачебной статистики касательно заболѣванія служащихъ, увѣчій и несчастныхъ случаевъ. Железнодорожный врачъ г. Вырубовъ представлялъ недавно происходившему съѣзду естествоиспытателей и врачей записку съ указаніемъ необходимости собиранія „медико-статистическихъ данныхъ настолько точныхъ, чтобы онѣ могли лечь въ основу научныхъ выводовъ и необходимыхъ прогрессивно совершенствующихся реформъ въ будущемъ“*). Въ „Обществѣ охраненія народнаго здравія“ и въ его органѣ „Здоровье“, а также во многихъ другихъ спеціальныхъ изданіяхъ неоднократно указывалось на необходимость ввести существенныя улучшенія въ санитарную статистику **) и т. д.

О производствѣ медицинскихъ освидѣтельствованій железнодорожныхъ служащихъ для удостовѣренія состоянія ихъ здоровья вообще и состоянія ихъ зрѣнія въ особенности *).** Дѣло это до сихъ поръ находится въ

*) Состоявшая при съѣздѣ естествоиспытателей и врачей особая „Коммисія для обсужденія вопросовъ объ организаціи санитарныхъ изслѣдованій и врачебно-санитарной организаціи желѣзныхъ дорогъ“ выработала даже особую программу для собиранія свѣдѣній по санитарно-железнодорожной части. Признавая эту программу составленною цѣлесообразно, Подкоммисія помѣщаетъ ее въ приложеніи № 3.

**) См. брошюру Вендриха. *Morbilité, invalidité et mortalité de personnel des chemins de fer.* Reval 1879.

***) Программа вопросовъ Отдѣлъ XII § 8.

положеніи не установившемся, переходномъ, — какъ объ этомъ можно судить по нижеслѣдующимъ показаніямъ представителей врачебныхъ службъ и правленій.

На дорогахъ Главнаго Общества, интересъ какъ первоначальнаго, такъ и послѣдующаго медицинскаго освидѣтельствванія сознается только въ томъ отношеніи, и что безъ такихъ освидѣтельствваній нельзя правильно разсматривать просьбъ „о пособіи за разстроенное на службѣ здоровье“. Повторяется освидѣтельствваніе при каждой просьбѣ о пособіи на леченіе, а также при выходѣ агента въ отставку по болѣзни. Правиль для руководства врачей при производствѣ освидѣтельствваній болѣзней и недостатковъ, лишающихъ человѣка права состоять на желѣзнодорожной службѣ вообще и, въ частности, въ различныхъ ея отдѣлахъ—еще не установлено окончательно. Для изслѣдованія вопроса о дальтонизмѣ Совѣтъ, въ 1879 году, приглашалъ трехъ окулистовъ, которыми было изслѣдовано 11.000 служащихъ, причемъ обнаружено 89 дальтонистовъ и 279 человѣкъ съ другими пороками зрѣнія. Дальтонистами смѣшивался преимущественно зеленый и красный цвѣтъ, рѣже—желтый и синій.

На Шуйско-Ивановской дорогѣ медицинское освидѣтельствваніе производится ежегодно. Правиль или инструкцій для производства освидѣтельствванія нѣтъ. Въ 1878 году обнаружено 6-ть дальтонистовъ; смѣшивались цвѣта: большею частью—голубой и розовый, рѣже—зеленый и красный.

На Балтійской дорогѣ освидѣтельствваніе производится при поступленіи агента на службу, а затѣмъ повторяется только ежегодное освидѣтельствваніе зрѣнія. Инструкцій нѣтъ, дальтонистовъ нынѣ также не имѣется.

На Рыбинско-Бологовской дорогѣ само правленіе созналось, что свидѣтельствваніе агентовъ, поступающихъ на службу, „рѣдко дѣлалось“, а производится только освидѣтельствваніе зрѣнія,—что и повторяется ежегодно. Руководства для врачей относительно рода болѣзней и недостатковъ, лишающихъ права состоять на желѣзнодорожной службѣ вообще и, въ частности, въ различныхъ ея отдѣлахъ, не выработано. Дальто-

нистовъ обнаружено 14 человекъ; „на какой цвѣтъ“ — правленіе затруднилось отвѣтить.

На Новоторжской линіи освидѣтельствованіе здоровья не производится даже и при поступленіи агентовъ на службу. Инструкцій нѣтъ. Освидѣтельствованіе зрѣнія по службамъ тяги, ремонта пути и движенія бываетъ два раза въ годъ. До сихъ поръ обнаружено 2 дальтониста, оба на красный цвѣтъ.

На Боровичской дорогѣ медицинское освидѣтельствованіе здоровья и зрѣнія производятся: обязательно при приѣмѣ агента на службу и необязательно(?), какъ утверждаетъ правленіе, ежегодно. Инструкціи нѣтъ, дальтонистовъ нѣтъ.

На Уральской дорогѣ освидѣтельствованіе „здоровья вообще“ по видимому не производится: правленіе указываетъ только на освидѣтельствованіе зрѣнія при поступленіи на службу, ежегодно и „повторно“ (для сомнительныхъ). Инструкціи нѣтъ. Дальтонистовъ было 11, всѣ на зеленый цвѣтъ.

На Новгородской дорогѣ медицинское освидѣтельствованіе зрѣнія производится (на вопросъ: производится ли медицинское освидѣтельствованіе здоровья вообще — правленіе не отвѣтило вовсе). Инструкціи нѣтъ. Дальтонистъ — одинъ.

Ученіе о дальтонизмѣ имѣетъ довольно обширную литературу на западѣ; одно изъ послѣднихъ изслѣдованій по этому предмету сдѣлано Кономъ (Cohn) въ Бреславлѣ и издано въ прошломъ году подъ заглавіемъ **Studien über angeborene Farbenblindheit** (ученіе о врожденной цвѣтовой слѣпотѣ). Въ прошломъ же году, въ отвѣтъ на опубликованное Коммисіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи приглашеніе врачамъ оказать содѣйствіе производству изслѣдованій по санитарной части, сотрудникъ московскаго журнала „Медицинское Обозрѣніе“ докторъ Крюковъ составилъ особую записку о нынѣшнихъ способахъ опредѣленія дальтонизма на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ и о способахъ его опредѣленія вообще. Приемы, существующіе на многихъ нашихъ дорогахъ, г. Крюковъ находитъ крайне несовершенными и отдаетъ рѣшительное преимущество способу профессора Гольмгрена (Holmgren,) описанному въ его книгѣ „De la cecite des couleurs“. По мнѣнію г.

Крюкова, способъ этотъ имѣетъ столько преимуществъ, что его нужно сдѣлать обязательнымъ для желѣзнодорожныхъ цѣлей.

Воздерживаясь отъ вывода окончательныхъ заключеній о различныхъ способахъ опредѣленія дальтонизма, Подкоммисія ограничивается приложеніемъ къ настоящему докладу какъ записки г. Крюкова, такъ и записки, ей представленной въ Варшавѣ врачомъ дороги г. Геппнеромъ при производствѣ опыта опредѣленія порока зрѣнія у желѣзнодорожныхъ агентовъ. *)

Какимъ образомъ служащіе на дорогахъ пользуются медицинскимъ пособіемъ отъ общества. **)

На дорогахъ Главнаго Общества:

Лица, получающія до 600 руб. жалованья, имѣютъ право лично на врачебное пособіе отъ Общества; собственно же рабочіе всѣхъ разрядовъ имѣютъ право на такое же пособіе съ семействомъ, которое составляютъ жена и дѣти.

Больные, могущіе ходить, являются за врачебною помощью въ назначенные часы въ консультаціонный кабинетъ, гдѣ имъ дается медицинское и хирургическое пособіе, а также отпускаются прописанныя врачомъ лекарства. Такіе больные получаютъ отъ своего начальства бѣлые бюллетени, дающіе имъ право ѣхать на консультацію въ поѣздѣ. Получившихъ „желтые бюллетени трудно-больныхъ“ врачи и фельдшера лечатъ на дому.

Всѣ больные, преимущественно рабочіе, предпочитаютъ лечиться на дому, а такъ какъ нѣкоторыя болѣзни затягиваются на нѣсколько недѣль, то согласно ст. 18 врачебнаго положенія, имъ предлагается леченіе въ больницѣ на счетъ Общества, не желающимъ же идти въ больницу дозволяется лечиться на дому на свой счетъ. На практикѣ же и въ этомъ послѣднемъ случаѣ больные пользуются леченіемъ врачей и фельдшеровъ по нѣсколько недѣль безвозмездно.

Повивальныя бабки зачисляются по округамъ въ Общество

*) Приложеніе № 4.

**) Программа вопросовъ Отд. XII § 9.

получая только однѣ разъѣзды по 12 р. 50 к. въ мѣсяцъ съ тѣмъ, что женамъ рабочихъ и служащимъ женщинамъ будутъ подавать помощь безвозмездно, отъ прочихъ же служащихъ должны за свой трудъ получать хотя фельдшерскую плату.

Рабочія артели и чины жандармско-полицейскаго управленія пользуются наравнѣ съ прочими рабочими правомъ на медицинскую помощь отъ Общества только по Варшавской и Нижегородской линіямъ.

Поденные или временные рабочіе, а также поставляемые подрядчиками, при заболѣваніи на работѣ, получаютъ первую врачебную помощь отъ Общества, увѣчные по винѣ пути лечутся до конца болѣзни на счетъ Общества же. Бывали случаи, что и за рабочихъ подрядчика, увѣчныхъ по своей неосторожности и посланныхъ въ больницы, подрядчики платить отказывались, и приходилось платить за нихъ Обществу.

На Шуйско-Ивановской дорогѣ, служащіе и всѣ разряды рабочихъ Общества, а также чины жандармскаго полицейскаго управленія дороги и кромѣ того члены семействъ всѣхъ вышеупомянутыхъ лицъ, пользуются бесплатно медицинскими совѣтами и лекарствами отъ Общества во все время леченія ихъ. Для полученія медицинскихъ пособій больные обыкновенно являются въ пріемныя комнаты при аптекахъ на ст. Иваново и Кинешма, и частію осматриваются врачомъ или фельдшерами Общества, во время поѣздокъ ихъ по линіи. Трудно больные и не могущіе явиться на консультацію, посѣщаются, по требованію, врачомъ или фельдшерами, безо всякой платы за посѣщеніе. Въ случаѣ заболѣванія служащихъ и рабочихъ болѣзнями, требующими по свойству своему больничнаго леченія, а также при отсутствіи должнаго ухода и надлежащей обстановки для леченія на дому, таковыя больные, а равно тяжело раненые и пострадавшіе отъ несчастныхъ случаевъ на линіи, отправляются въ одну изъ ближайшихъ къ мѣсту ихъ жительства больницъ, городскихъ и земскихъ, гдѣ и пользуются на счетъ Общества. Поденные или временные рабочіе пользуются медицинскимъ пособіемъ отъ Общества бесплатно, во все время, пока состоятъ въ рабочей артели.

На Балтійской дорогѣ медицинскою помощію отъ Общества имѣютъ право пользоваться безвозмездно всѣ служащіе и рабочіе Общества, а также ихъ семейства, являющіеся въ консультаціонные кабинеты врачей. Больные рабочіе и ихъ семейства, т. е. жены и дѣти, а также служащіе, коихъ жалованье не превышаетъ 600 руб. въ годъ, въ случаѣ болѣзни, лишаящей ихъ возможности являться на консультацію, пользуются по усмотрѣнію врача при своихъ квартирахъ или же отправляются для излеченія въ больницу на счетъ Общества въ теченіи всего времени болѣзни служащихъ *). Всѣ безъ исключенія рабочіе при дорогѣ, а равно чины жандармскаго полицейскаго управленія, пользуются медицинскою помощію безвозмездно отъ Общества также во все время ихъ болѣзни. Рабочимъ подрядчиковъ, получившимъ какое-либо поврежденіе на работѣ или внезапно заболѣвшимъ, первоначальная помощь подается на счетъ Общества, дальнѣйшее же леченіе таковыхъ рабочихъ лежитъ на обязанности подрядчиковъ.

На Рыбинско-Бологовской линіи право на медицинскую помощь предоставлено, въ большей или меньшей степени, всѣмъ безъ изъятія служащимъ и рабочимъ Общества и ихъ семействамъ, являющимся въ консультаціонные кабинеты врачей. Больные рабочіе и ихъ семейства, а также служащіе, коихъ жалованье не превышаетъ 500 рублей, пользуются помощію врачей и лекарствами на своихъ квартирахъ на счетъ Общества. Больные, коихъ жалованье не превышаетъ 300 рублей, могутъ быть отправляемы въ общественныя больницы на счетъ

*) Такъ говорится въ отвѣтѣ, присланномъ отъ правленія въ Подкомисію, между тѣмъ изъ другихъ, не менѣе официальныхъ и повидимому болѣе достоверныхъ источниковъ, Подкомисіи извѣстно слѣдующее: „По § 16 положенія о служащихъ, имъ предоставлено право получать во время болѣзни, полное содержаніе въ теченіи только перваго мѣсяца; въ теченіи втораго мѣсяца больной получаетъ половинное содержаніе; третій мѣсяць, не получая никакого содержанія, онъ все еще считается на службѣ, а на 4-й мѣсяць—увольняется. При этомъ § 16 относится только до тѣхъ, кому полагается имѣть на рукахъ„ Положеніе“: рабочіе же и сторожа этого „Положенія“ не имѣютъ.—При произведенныхъ опросахъ рабочихъ, это показаніе (противорѣчащее показаніямъ правленія) подтвердилось.

Общества. Жандармскіе чины пользуются даровымъ леченьемъ и лекарствами. Рабочіе подрядчиковъ пользуются даровыми совѣтами, а въ случаѣ необходимости въ хирургической помощи поступаютъ въ больницу дороги за счетъ подрядчика.

На Новоторжской линіи всѣ штатные агенты съ ихъ родителями, женами и дѣтьми, имѣютъ право на безвозмездную медицинскую помощь въ теченіи одной недѣли, послѣ чего отправляются врачомъ въ больницу, (земскую или городскую), гдѣ лечатся за счетъ Общества дороги еще два мѣсяца. Агенты, потерпѣвшіе отъ несчастныхъ случаевъ при исполненіи служебныхъ обязанностей, во все время болѣзни пользуются леченьемъ за счетъ Общества, безъ ограниченія суммы. Чины жандармской полиціи лечатся на общемъ основаніи съ агентами дороги. Рабочіе пользуются правомъ на безвозмездную медицинскую помощь послѣ трехъ мѣсячной службы на дорогахъ.

На Боровичской линіи служащіе пользуются леченьемъ ихъ самихъ и ихъ семействъ, врачебнымъ совѣтомъ, фельдшерскою помощью и лекарствомъ, которое производится на счетъ Общества, исключая лицъ, получающихъ жалованье свыше 500 р. въ годъ. Эти послѣднія лица, при даровомъ врачебномъ совѣтѣ и фельдшерской помощи, получаютъ лекарства на свой счетъ. Никакой платы врачу за его поѣздки съ рабочихъ и служащихъ не взыскивается. Рабочія артели и чины жандармскаго полицейскаго управленія, а равно и поденные рабочіе пользуются въ этомъ случаѣ одинаковыми правами со служащими; право это не переходитъ на семейства рабочихъ артелей и поденныхъ рабочихъ.

На Уральской дорогѣ медицинскимъ пособіемъ и лекарствами отъ Общества въ пріемныхъ покоехъ амбулаторно пользуются безъ исключенія всѣ агенты дороги съ ихъ семействами, представившіе бюллетень за подписомъ своего начальства; посѣщеніями на дому по таковымъ же бюллетенямъ—всѣ агенты и ихъ семейства, живущіе въ чертѣ отчужденія. Сами агенты, тяжело больные, нуждающіеся въ госпитальномъ леченіи и получающіе до 600 руб. годоваго оклада жалованья,

пользуются въ законтракованныхъ Обществомъ больницахъ — за счетъ Общества. Чины жандармскаго полицейскаго управления желѣзныхъ дорогъ и поденные рабочіе, пользуются амбулаторнымъ леченіемъ съ выдачею лекарствъ изъ аптекъ Общества, но не пользуются за счетъ Общества, леченіемъ въ больницахъ. Рабочіе, выставляемые подрядчиками на экстраординарныя работы, пользуются отъ Общества леченіемъ амбулаторно, а въ больницахъ за счетъ подрядчиковъ. Отпускъ лекарствъ по рецептамъ изъ законтракованныхъ Обществомъ аптекъ, производится лишь бесплатно агентамъ, получающимъ въ годъ до 900 руб., агенты же, получающіе болѣе 900 руб., этимъ отпускомъ отъ Общества не пользуются.

На Новгородской дорогѣ визитація больныхъ врачами дороги производится бесплатно для всѣхъ служащихъ и ихъ семействъ, не исключая жандармскихъ чиновъ. Лекарства выдаются отъ Общества бесплатно служащимъ, получающимъ не свыше 300 руб. Поденнымъ и временнымъ рабочимъ при необходимости оказывается медицинское пособіе также бесплатно.

О бесплатномъ леченіи сифилитиковъ *).

Вопросъ этотъ включенъ въ программу изслѣдованія такъ: Исполняется ли безусловно Обществомъ относительно своихъ лазаретовъ, распоряженіе правительства о безвозмездномъ приѣмѣ во всѣ больницы сифилитиковъ, и не обходится ли это распоряженіе помощью особыхъ правилъ, по которымъ болѣзни, происшедшія отъ дурнаго поведенія, лишаютъ больного всякаго права на врачебное пособіе отъ Общества?

На дорогахъ Главнаго Общества статья 26-я врачебнаго положенія не даетъ служащему права на врачебное пособіе въ болѣзняхъ „отъ дурнаго поведенія“. Врачебная служба Общества утверждаетъ, что оговорка эта до сифилитиковъ не относится, а касается, напримѣръ, „лицъ пострадавшихъ отъ побоевъ въ нетрезвомъ видѣ“; по отношенію же къ сифилити-

*) Программа изслѣдованій, отдѣлъ XII, § 10.

камъ врачи будто бы „понимають всю гуманность правительственнаго распоряженія и, относительно права на врачебную помощь, не отдѣляютъ ихъ отъ больныхъ другихъ категорій“. Подкоммисія однако имѣетъ основаніе думать, что дѣйствительность противорѣчитъ вышеприведенному показанію: въ дѣлахъ Подкоммисіи хранится письменное заявленіе одного врача Главнаго Общества, высказавшаго, что „Общество не обязалось пользоваться своихъ больныхъ отъ болѣзней, происходящихъ отъ дурнаго поведенія, — въ томъ числѣ полагая сифилитиковъ“.

На Шуйско-Ивановской дорогѣ больные сифилисомъ изъ числа служащихъ и рабочихъ пользуются правомъ леченія въ больницѣ на счетъ Общества въ теченіи одного мѣсяца при томъ условіи, если они состояли въ службѣ Общества не мене трехъ мѣсяцевъ.

На Балтійской желѣзной дорогѣ, по словамъ правленія, „всѣ безразлично больные, такъ равно и сифилитики, пользуются врачебною помощью отъ Общества“. Къ показанію этому нельзя однако относиться съ полнымъ довѣріемъ, такъ какъ въ дѣлахъ Подкоммисіи имѣется нижеслѣдующее оффиціальное показаніе одного изъ врачей дороги: „сифилитики лишаются права на пользованіе за счетъ Общества“.

На Рыбинско-Бологовской дорогѣ сифилитическихъ больныхъ не принимаютъ въ желѣзнодорожныя больницы „такъ какъ онѣ устроены болѣе для хирургическихъ случаевъ“ (объясненіе правленія). Какъ утверждаетъ тоже правленіе, этихъ больныхъ отправляютъ въ городскія и земскія больницы, гдѣ, согласно правительственнымъ распоряженіямъ, ихъ лечутъ безвозмездно.

На остальныхъ дорогахъ сифилитики пользуются правомъ на лечебное пособіе одинаково съ больными другихъ категорій.

Какое вліяніе имѣетъ желѣзнодорожная служба на различныя категоріи служащихъ относительно ихъ здоровья? Какія болѣзни

преобладаютъ между послѣдними и какое отношеніе этихъ болѣзней къ продолжительности службы на дорогѣ *)?

Отвѣты, присланные врачами и правленіями на этотъ важный вопросъ программы, весьма неполны и доказываютъ лишь то, что врачебная желѣзнодорожная служба до сихъ поръ не только не собрала научнаго матеріала для отвѣта, но даже не могла себѣ выяснитъ важности такого вопроса, правильное рѣшеніе котораго должно было бы лежать въ основаніи большинства санитарныхъ мѣропріятій.

Врачебная служба Главнаго Общества ограничилась слѣдующими показаніями: „Вліяніе желѣзнодорожной службы на здоровье служащихъ должно отражаться преимущественно на ближайшей прислугѣ движенія: на машинистахъ, кочегарахъ“ кондукторахъ. Болѣзни, свойственныя разнымъ мастерскимъ, къ собственно желѣзнодорожнымъ болѣзнямъ причисляться не должны. По даннымъ желѣзнодорожной врачебной статистики, самая высокая цифра заболѣвающихъ падаетъ на тифозную горячку, воспаленіе легкихъ, чахотку и ревматизмъ. Самою же частою причиною заболѣваній есть: усталость, простуда, не всегда аккуратная діета и вагонная тряска, располагающая къ геморроидальнымъ застоямъ. Притомъ часты поводы къ разнаго рода и въ разной степени увѣчьямъ“.

Врачебныя службы остальныхъ дорогъ прислали въ Подкомисію слѣдующія объясненія:

По Шуйско-Ивановской дорогѣ: „Желѣзнодорожная служба имѣетъ сравнительно большее вліяніе на здоровье служащихъ по тракціи (машинистовъ, ихъ помощниковъ и кочегаровъ) и ремонту пути (путевыхъ сторожей и ремонтныхъ рабочихъ), между которыми чаще другихъ встрѣчаются болѣзни простуднаго происхожденія: ревматизмы, горловые и грудныя болѣзни, а между ремонтными рабочими, кромѣ того—перемежающаяся лихорадка. Заболѣваніе этими болѣзнями не мѣшало служащимъ, по выздоровленіи, продолжать прежній родъ ихъ службы на дорогѣ“.

*) Программа изслѣдованій, отдѣлъ XII, § 12.

По Балтійской: „Большая заболѣваемость до сихъ поръ являлась между поѣздною прислугою, т. е. кондукторами и машинистами, болѣзни между которыми преобладаютъ катар-
рального и ревматическаго свойства, т. е. разнаго рода лихо-
радки, катарры дыхательныхъ органовъ, переходящіе нерѣдко
въ хроническую форму“. Въ дополненіе къ этому сообщенію,
доставленному правленіемъ, можно указать на слѣдующую вы-
держку изъ только-что составленнаго санитарнаго отчета Бал-
тійской дороги за 1879 годъ: „Таблицы показываютъ, что
наибольшая заболѣваемость между служащими по службѣ дви-
женія (преимущественно болѣзнями простуднаго свойства, т. е.
лихорадками, ревматизмами и бронхіальными катаррами); за-
тѣмъ второе мѣсто по количеству больныхъ занимаетъ служба
тракціи (лихорадки, катарръ и воспаленіе бронховъ)“.

По Рыбинско-Бологовской: „Простудныя и грудныя болѣзни
и ревматизмъ преобладаютъ; особенно ими страдаетъ поѣздная
прислуга“.

По Новоторжской: „За кратковременностью существованія
дороги, при довольно частой перемѣнѣ нисшихъ агентовъ, ста-
тистическихъ данныхъ, основанныхъ на серьезномъ изслѣдова-
ніи вопроса, заключающагося въ этомъ параграфѣ, — собрать
было невозможно. Въ общемъ же между служащими на-
ибольшее число заболѣваній приходится на службы ремонта
пути и тяги. Преобладающій характеръ болѣзней — простуд-
ный“.

По Боровичской: „Небольшое число служащихъ на дорогѣ
ихъ малая относительно другихъ дорогъ дѣятельность (?) и, на-
конецъ, непродолжительномъ времени существованія Борович-
ской желѣзной дороги, не могли представить достаточныхъ дан-
ныхъ для отвѣта на этотъ вопросъ“.

По Уральской: „Вслѣдствіе незначительнаго количества
времени работы дороги, выводъ изъ статистическихъ свѣдѣній
сдѣлать еще нельзя, хотя въ отчетахъ больные группируются
по двумъ главнымъ категоріямъ: спеціальныя службы, службы
и служащіе въ конторскихъ бюро и канцеляріяхъ“.

По Новгородской: „Въ виду незначительнаго числа служа-

щихъ разныхъ категорій, —выводовъ относительно вліянія службы на здоровье не сдѣлано, и соотвѣтствующихъ мѣропріятій не принято“.

Никакихъ другихъ объясненій врачевныя службы дать не могли. Разсматривая же санитарныя отчетности службъ за два послѣдніе года, Подкоммисія не могла не обратить вниманія на слѣдующее замѣчаніе старшаго врача Балтійской дороги г. Бока, которое, по мнѣнію Подкоммисіи, имѣетъ мѣсто и по отношенію къ другимъ дорогамъ съ значительнымъ числомъ служащихъ. Одну изъ серьезныхъ причинъ увеличенія прибылі больныхъ въ 1878 году г. Бокъ видитъ въ томъ, что въ теченіи означеннаго года на дороги возвратились тѣ агенты, которые были отозваны на театръ военныхъ дѣйствій, гдѣ, вслѣдствіе мѣстныхъ неблагопріятныхъ условій, заболѣвали преимущественно изнурительными перемежающимся лихорадками, тифозною горячкою, катарромъ кишекъ, а затѣмъ, по возвращеніи, продолжали болѣть рецидивно. Къ сожалѣнію, составитель отчета умалчиваетъ при этомъ: на какихъ именно категоріяхъ служащихъ вліаніе означенныхъ условій выказалось особенно замѣтно.

Не получивъ отъ правленій достаточно полного матеріала для рѣшенія вопроса о вліянніи желѣзнодорожной службы на различныя категоріи служащихъ относительно ихъ здоровья, о преобладающихъ болѣзняхъ, объ отношеніи заболѣваемости къ продолжительности службы на дорогахъ, —Подкоммисія, съ тѣмъ вмѣстѣ, не можетъ даже косвенно судить о положеніи дѣла примѣняясь къ даннымъ заграничной санитарной статистики. По справедливому замѣчанію доктора Эрисмана (автора извѣстнаго сочиненія „Профессіональная гигиена“) взгляды иностранныхъ изслѣдователей по этому предмету (какъ, напримѣръ, по вопросу о вліянніи службы на машинистовъ и кочегаровъ) весьма различны. Въ самомъ дѣлѣ: въ то самое время, какъ одни, какъ Мартине *) и Дюшенъ **) утверждаютъ, что ма-

*) Comptes rendus de l'Académie des sciences.

**) Des chemins de fer et leur influence sur la santé des mecaniciens et des chauffeurs.

шинисты и кочегары, кромѣ легочныхъ и ревматичныхъ заболѣваній, послѣ 15—20 лѣтней службы, страдаютъ весьма сильными разстройствами центральной нервной системы, особенно спиннаго мозга, вызываемыми постояннымъ стояніемъ и сотрясеніемъ во время ѣзды и дѣлающими людей не способными къ дальнѣйшей службѣ, — другіе, особенно Девилье и Коанъ (Cohen) *), констатируютъ на основаніи точныхъ изслѣдованій многихъ французскихъ желѣзнодорожныхъ линій, что состояніе здоровья машинистовъ не оставляетъ желать ничего лучшаго и что оно лучше, чѣмъ у большинства другихъ ремесленниковъ. Правда, кажется, по срединѣ. Гиртъ **), изслѣдовавшій довольно обширный матеріалъ, пришелъ къ заключенію, что машинистъ, проѣзжающій въ день, среднимъ числомъ, не болѣе 15 миль (включая аранжировку поѣздовъ), можетъ остаться совершенно здоровымъ послѣ 20-ти лѣтней службы, если онъ былъ вполне здоровъ при поступленіи на службу и не подвергался случайнымъ несчастіямъ. Гиртъ убѣдился, что всѣ заболѣванія, рассматриваемыя какъ естественныя и необходимыя послѣдствія долголѣтней ѣзды, — приливы крови къ мозгу, судороги, ослабленіе умственныхъ способностей и половой функціи, — что все это не неизбежно, но что, дѣйствительно, то или другое изъ этихъ явленій иногда встрѣчается (такъ, особенно въ началѣ службы, послѣ длинныхъ переѣздовъ: приливы крови къ мозгу, бессонница, общее возбужденіе и т. д.). Такимъ образомъ, по его словамъ, большинство машинистовъ остается совершенно здоровымъ послѣ долговременной службы, меньшинство же, въ самомъ дѣлѣ, страдаетъ отъ этой, безъ сомнѣнія, весьма утомительной службы, такъ какъ эти люди не только подвергаются вліянію сотрясенія отъ ѣзды, но — что не менѣе важно — еще и напрягаютъ всѣ свои органы чувствъ во время хода поѣзда и, кромѣ того, переносятъ всевозможныя случайности, ненастье и частыя перемѣны температуры.

*) Rapport à l'administration des chemins de fer du Nord.

**) Die Krankheiten der Arbeiter.

По наблюденіямъ Гирта, каждый проѣздъ причиняетъ новичку ускореніе пульса и дыханія, боль въ колѣняхъ и икрахъ и уже черезъ 1—2 часа ѣзды—общее утомленіе и сильнѣйшую жажду. По словамъ того же изслѣдователя, весьма тяжела и служба кондукторовъ. Они, конечно, болѣе защищены отъ рѣжущаго вѣтра, чѣмъ кочегары и машинисты, но они также подвергаются вредному вліянію сотрясенія отъ ѣзды и также постоянно должны въ высокой степени напрягать дѣятельность органовъ чувствъ. Постоянная ходьба по вагонамъ, размѣщеніе пассажировъ и т. д. сильно утомляютъ ихъ, особенно во время ночной службы и потому смертность между ними даже больше, чѣмъ между машинистами.

По словамъ доктора Эрисмана, путевые сторожа, сигнальщики и стрѣлочники, дѣлаясь, нерѣдко, жертвами несчастныхъ случаевъ, подвергаются, кромѣ того, многимъ вредно вліяющимъ на здоровье моментамъ. Неправильная жизнь, которую они ведутъ въ большей части случаевъ, частыя безсонныя ночи или, по крайней мѣрѣ, частыя нарушенія сна, необходимость нести службу подъ открытымъ небомъ при всякомъ ненастьи, сознаніе большой отвѣтственности, возложенной на нихъ и постоянный страхъ сдѣлаться по собственной небрежности или неосторожности причиною несчастія,—все это условія, способныя мало по малу разстроить даже первоначально вполне здоровый организмъ и сдѣлать, наконецъ, человѣка негоднымъ къ службѣ. Ко всему этому присоединяется еще и то обстоятельство, что желѣзныя дороги иногда проходятъ по нездоровымъ мѣстностямъ, напр. по странамъ, въ которыхъ господствуютъ перемежающіяся лихорадки, или которыя вредны вслѣдствіе особыхъ климатическихъ условій.

Послѣдняя по порядку группа желѣзнодорожнаго персонала, о санитарныхъ условіяхъ котораго говоритъ авторъ „Профессіональной гігіены“, состоитъ не изъ постоянныхъ служащихъ, а, такъ сказать, изъ кочующаго населенія, именно изъ рабочихъ, занимающихся постройкой или ремонтомъ желѣзнодорожныхъ линій и станціонныхъ зданій. Судьба этихъ людей никакъ не можетъ назваться завидною, такъ какъ они вполне

зависятъ отъ антрепренеровъ и подрядчиковъ, особенно, если линія проводится черезъ мало-населенныя мѣстности и рабочіе приходятъ издалека, либо по собственной инициативѣ, либо уже съ самаго начала завербованные подрядчиками. Тутъ рабочій положительно безсиленъ, зависитъ во всѣхъ отношеніяхъ отъ подрядчика и долженъ соглашаться на все, что послѣднему заблагоразсудится. Какъ способъ питанія ихъ, такъ и условія жилищъ по большей части являются насмѣшкой надъ основными правилами гигіены; кромѣ того, ихъ часто принуждаютъ къ чрезмѣрной работѣ. По этому, цифра заболѣваемости и смертности между ними обыкновенно очень высока; они представляютъ особенно благопріятную почву для инфекціонныхъ болѣзней: если развивается въ данной мѣстности холера, то желѣзнодорожные рабочіе обыкновенно въ высокой степени страдаютъ отъ нея; сыпной тифъ иногда свирѣпствуетъ между ними немилосердно; и т. д.

Нынѣшнее неудовлетворительное положеніе дѣла по собиранію дорогами свѣдѣній о вліяніи службъ на здоровье служащихъ, по всей вѣроятности, измѣнится къ лучшему. Состоявшая при недавно происходившемъ съѣздѣ естествоиспытателей и врачей специальная Коммисія приняла для однообразнаго собиранія свѣдѣній таблицу распредѣленія служащихъ по должностямъ, выработанную Буда-Пештскимъ международнымъ статистическимъ конгрессомъ *), а также приняла программу для собиранія свѣдѣній о болѣзненности, увѣчья и смертности, выработанную въ 1876 г. на Буда-Пештскомъ Статистическомъ международномъ конгрессѣ, предложивъ — при подраздѣленіи группъ — руководствоваться классификаціей, введенной обществомъ русскихъ врачей въ Москвѣ. Все это, по видимому, позволяетъ рассчитывать, что въ непродолжительномъ времени въ распоряженіи правленій уже станутъ собираться свѣдѣнія, полное отсутствіе которыхъ нынѣ не позволяетъ дать обстоятельный отвѣтъ на § 12 отдѣла XII программы изслѣдованій Коммисіи.

*) См. брошюру Вендриха: *Morbilite, invalidité et mortalité du personnel des chemins de fer*. Reval. 1879.

II. ЖИЛЫЯ И НЕЖИЛЫЯ ПОСТРОЙКИ ДЛЯ ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНЫХЪ СЛУЖАЩИХЪ И ДЛЯ ПАССАЖИРОВЪ.

A. ПОСТРОЙКИ ДЛЯ СЛУЖАЩИХЪ.

Подъ эту категорію построекъ относятся: 1, различныя мастерскія, депо, 2, бюро службъ, 3, тѣ помѣщенія для низшихъ агентовъ, въ которыхъ онѣ не живутъ, а только служатъ, 4, тѣ помѣщенія, въ которыхъ они отдыхаютъ въ промежуткахъ между моментами окончанія очередной службы и вступленія на новую очередь, наконецъ, 5, зданія, служащія для постояннаго жительства агентовъ и ихъ семействъ.

1. Помѣщеніе мастерскихъ и депо въ отношеніи санитарномъ, приближается къ типу болѣе устроенныхъ русскихъ фабрикъ и заводовъ. Отсюда вовсе не слѣдуетъ, чтобы эти помѣщенія были вполнѣ удовлетворительны съ гигиенической точки зрѣнія современной науки, но, принимая въ соображеніе относительную недостаточность средствъ на улучшеніе этого дѣла, а съ другой стороны, не упуская изъ вида и того обстоятельства, что на огромномъ большинствѣ фабрично-заводскихъ и ремесленныхъ заведеній даже въ столицѣ обстановка дѣла во всякомъ случаѣ хуже, — Петербургская Подкоммисія считаетъ себя вынужденною не настаивать на неотложномъ санитарномъ улучшеніи мастерскихъ и депо.

2. Бюро службъ вообще удовлетворительны, если къ оцѣнкѣ примѣнять санитарныя нормы, допускаемыя въ большинствѣ правительственныхъ и во многихъ частныхъ канцеляріяхъ и конторахъ *). Приблизительно также можно сказать про :

*) Въ сравнительно худшемъ положеніи находятся бюро телеграфной службы.

3. Помѣщенія, въ которыхъ нисшіе агенты проводятъ служебное время, какъ то: помѣщенія для дежурныхъ сторожей, сборныя и т. д. Разумѣется, нельзя утверждать, чтобы эти помѣщенія отвѣчали санитарнымъ идеаламъ, но если вспомнить—каковы эти помѣщенія въ казенныхъ (особенно въ таможенныхъ, интендантскихъ, береговыхъ-морскихъ и нѣкоторыхъ другихъ учрежденіяхъ), и даже во многихъ частныхъ заведеніяхъ, тогда едва ли представится возможность требовать, чтобы желѣзнодорожныя общества, болѣе или менѣе стѣсненные въ своихъ расходахъ, признали неотложно - необходимымъ санитарное улучшеніе вышеозначенныхъ помѣщеній.

4. Помѣщенія, въ которыхъ люди отдыхаютъ въ промежуткѣ между моментами окончанія очередной службы и вступленія на новую очередь заслуживаютъ болѣе строгаго вниманія на линіяхъ значительнаго протяженія въ особенности для нѣкоторыхъ категорій служащихъ какъ то: для машинистовъ, кочегаровъ, а затѣмъ для кондукторовъ на станціяхъ, гдѣ происходитъ смѣна поѣзднаго желѣзнодорожнаго персонала. Въ этихъ пунктахъ недостаточно дать уставшимъ служащимъ возможность помѣститься въ теплой и хорошо вентилируемой комнатѣ: людямъ необходимо предоставить извѣстныя удобства, какъ то: чистую, мягкую постель съ одѣяломъ, возможность согрѣться чаемъ по возможно дешевой цѣнѣ и т. д. Въ этомъ отношеніи, заботливостью администраціи Нижегородской дороги сдѣлано много весьма похвальнаго и заслуживающаго подражанія на другихъ линіяхъ. Управление Николаевской дороги также старается обратить на этотъ предметъ должное вниманіе Совѣта управленія для полученія денежныхъ средствъ, необходимыхъ для улучшенія быта служащихъ. Управление дороги предполагало испросить въ свое распоряженіе буфетный сборъ, размѣръ котораго былъ бы достаточенъ для достиженія означенной цѣли. Какъ на частности, заслуживающія подражанія, слѣдуетъ указать: 1, на устройство столовой для рабочихъ при сортировочной

станціи Николаевской дороги въ Петербургѣ; 2, на разрабатываемый нынѣ проектъ устройства особой механической прачешной съ цѣлью облегчить и, по возможности, оздоровить процессъ стирки бѣлья.

При осмотрѣ Бологовской станціи весною 1879 г., Подкоммисія замѣтила отсутствіе надлежащаго помѣщенія для кондукторовъ, отдыхающихъ въ ожиданіи вступленія на очередную службу. Нынѣ недостатокъ этотъ устраненъ.

Во время другой поѣздки по Николаевской линіи, Подкомисія, въ бытность свою на Бологовской станціи, осмотрѣла помѣщеніе для смѣнившейся поѣздной прислуги причемъ нашла, что помѣщеніе это довольно тѣсно при томъ значительномъ скопленіи служащихъ, которое иногда происходитъ на этой станціи. Къ сожалѣнію, недостатокъ этотъ присущъ всѣмъ такого рода помѣщеніямъ и на другихъ дорогахъ Петербургскаго раіона, въ особенности на Варшавской дорогѣ, (какъ, напримѣръ, на ст. Корсовка), и въ гораздо меньшей степени на Балтійской *).

5. Зданія, назначенныя для постояннаго жительства служащихъ и ихъ семействъ.

Прежде чѣмъ приступить къ изложенію замѣчаній по этому отдѣлу, Подкоммисія считаетъ нужнымъ установить общій взглядъ на нѣкоторыя основанія для санитарной оцѣнки жилищъ для низшихъ агентовъ желѣзнодорожной службы.

Одно изъ главнѣйшихъ основаній санитарной оцѣнки жилья составляетъ, какъ извѣстно, его внутренній объемъ или кубическое содержаніе воздуха, приходящееся на одного человѣка. Принявъ въ соображеніе нормы, указанныя въ вышедшихъ въ 1864 году „Трудахъ“ комитета для изслѣдованія вентиляціи,

*) На Балтійской дорогѣ даже врачебная служба линіи признаетъ весьма нездоровымъ кондукторское помѣщеніе на станціи Гатчино, состоящее изъ двухъ небольшихъ комнатъ, въ которыхъ часто собирается до 30 человѣкъ. Помѣщеніе содержится неопрятно, на вентиляцію не обращается никакого вниманія, вслѣдствіе чего воздухъ всегда удушливъ, спертъ и вызываетъ заболѣваніе тифозными горячками, расстройство дыхательныхъ органовъ и проч.

пришлось бы признать, напимѣръ, одну и ту же желѣзнодорожную будку и удовлетворительною и совершенно неудовлетворительною, въ зависимости отъ того, сколько людей въ ней помѣщается, то есть: холостой или семейный сторожъ ее занимаетъ, сколько при немъ дѣтей, живутъ ли при немъ родственники и проч. Въ большей части случаевъ, на участкѣ всѣ будки построены по одному и тому же типу, между тѣмъ какъ сторожа бываютъ и холостые, и женатые, бездѣтные и многосемейные. Бываютъ зачастую случаи, что сторожъ, занимая одну и ту же будку, дѣлается постепенно отцомъ многочисленнаго семейства и тѣмъ самымъ невольно ухудшаетъ санитарную качественность своего жилья. При такихъ условіяхъ, если бы отъ правленій потребовать строгаго соотвѣтствія жилищъ санитарнымъ нормамъ, этимъ правленіямъ пришлось бы прежде всего уволить всѣхъ многосемейныхъ служащихъ, какъ бы они ни были полезны, или же непрерывно переводить агентовъ изъ одного мѣста въ другое въ зависимости отъ случайнаго приращенія или убыли наличнаго состава его семьи. Съ другой стороны, не менѣе неудобствъ представило бы требованіе, чтобы на линіи было значительное количество типовъ жилищъ, изъ которыхъ одинъ типъ соотвѣтствовалъ бы одному жилищу (холостому), другой двумъ (семейному-бездѣтному и не имѣющему при себѣ никого, кромѣ жены), третій—тремъ (мужъ, жена и ребенокъ) и проч.

Если признать, что сторожевая будка назначается для жилья семьи изъ трехъ лицъ, (мужъ, жена и ребенокъ), то въ такомъ случаѣ существующіе типы будокъ, по отношенію къ ихъ внутренней вмѣстимости, можно признать удовлетворительными.

Типы рабочихъ казармъ представляютъ еще болѣе затрудненій для отвѣта на вопросъ: отвѣчаетъ ли ихъ вмѣстимость назначенію постройки: все зависитъ отъ числа рабочихъ, то есть отъ элемента весьма случайнаго и подлежащаго значительнымъ колебаніямъ, предусмотрѣть которыя не всегда возможно. Вотъ почему Подкоммисія и не можетъ дать никакого заключенія о степени санитарной удовлетворительности рабочихъ казармъ въ отношеніи ихъ внутренняго объема.

Нѣкоторое видоизмѣненіе обыкновеннаго типа сторожевой будки и рабочей казармы представляетъ временное помѣщеніе рабочихъ въ землянкахъ, въ простыхъ, наскоро устроенныхъ баракахъ, шалашахъ и даже въ вагонахъ. Такія помѣщенія Подкоммисія имѣла случай видѣть на находящейся въ постройкѣ обходной Веребинской линіи, на Уральской дорогѣ и на Луньевской вѣтви. Въ санитарной оцѣнкѣ такихъ временныхъ помѣщеній едва ли есть надобность уже потому, что они, какъ временныя, не могутъ имѣть постоянного вліянія на здоровье ихъ случайныхъ обитателей.

Къ санитарной оцѣнкѣ всѣхъ вообще жилыхъ желѣзнодорожныхъ помѣщеній весьма трудно примѣнять извѣстное гигиеническое требованіе о почвѣ и подпочвѣ, на которыхъ возводится зданіе, объ отношеніи мѣстнаго уровня къ горизонту водъ и тому подобное, такъ какъ зачастую представляется настоятельная необходимость, въ возведеніи жилыхъ зданій въ мѣстностяхъ явно нездоровыхъ, болотистыхъ, сырыхъ и т. д. Просматривая медицинскіе отчеты, Подкоммисія убѣдилась, что на многихъ линіяхъ врачебная служба не скрываетъ вреднаго вліянія этихъ въ дѣйствительности существующихъ, условій на заболѣваемость агентовъ, но правленія затрудняются въ осуществленіи способовъ къ отклоненію зла. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ принимаются впрочемъ паллятивныя мѣры въ видѣ простѣйшей системы осушки сырой почвы, въ видѣ усиленнаго разведенія растительности вблизи жилыхъ зданій, расположенныхъ на открытыхъ возвышенностяхъ.

Отопленіе жилыхъ зданій производится почти исключительно дровами. На недостатокъ отпуска топлива никто изъ служащихъ не указывалъ. Такъ называемая русская печь представляетъ общепринятый способъ отопленія, — способъ, санитарныя качества котораго хорошо извѣстны. Въ жилыхъ домахъ на станціяхъ обыкновенно примѣняются голландскія и утермарковскія печи. На варшавскомъ участкѣ встрѣчается нѣчто въ родѣ каминовъ или печей съ весьма

широкимъ устьемъ—недурное средство для вентиляціи, но плохой способъ для равномернаго поддержанія тепла, въ чемъ, впрочемъ, обитатели болѣе южной мѣстности не особенно нуждаются. Особенно хорошей системы отопленія, связанной съ вентиляціей, Подкоммисія не встрѣчала на осматрѣнныхъ ею дорогахъ. Главнымъ вентиляціоннымъ приборомъ служить естественная пористость стѣнъ, переходящая иногда въ щели, черезъ которыя дуетъ замѣтная струя воздуха. Простыя форточки въ окнахъ Подкоммисія видѣла при осматрѣ нѣкоторыхъ помѣщеній, но разумнаго пользованія форточками не замѣчала.

Чистота воздуха въ жиломъ помѣщеніи—явленіе весьма рѣдкое на желѣзныхъ дорогахъ. Винить въ этомъ одни управленія нельзя, такъ какъ этотъ фактъ есть между прочимъ результатъ: переполненія квартиръ дѣтьми, дурныхъ народныхъ привычекъ и отсутствія чистоплотности квартирантовъ. Многочисленная семья простолюдиновъ, осужденная жить въ довольно тѣсномъ помѣщеніи, гдѣ одною и тою же печью пользуются и какъ источникомъ теплоты, и какъ средствомъ сварить незатѣйливый обѣдъ, и какъ способомъ просушить онучи, выстирать бѣлье и проч., не заботится о томъ, чѣмъ она дышетъ и болѣе хлопочетъ о теплѣ, чѣмъ объ освѣженіи воздуха своей квартиры.

Отхожія мѣста почти повсемѣстно содержатся грязно. Лучшее исключеніе падаетъ на дерптскій и ревельскій участки Балтійской дороги и на Финляндскую линію; исключеніе въ худшемъ смыслѣ относится до варшавскаго участка.

Весьма существенный недостатокъ жилыхъ зданій почти на всѣхъ линіяхъ (кромѣ Финляндской)—**отсутствіе хозяйственныхъ приспособленій при квартирахъ**, вслѣдствіе чего преждевременно портится провизія и заражается воздухъ квартиръ. И въ этомъ отношеніи на Варшавской дорогѣ замѣчаются наиболѣе рѣзкіе случаи безсердечнаго отношенія администраціи къ стѣсненному положенію своихъ служащихъ *).

*) Подробности будутъ указаны ниже.

Качество воды, которою пользуются на линіяхъ, иногда весьма неудовлетворительно. Многіе врачи не скрываютъ этого недостатка и откровенно указываютъ на него въ своихъ отчетахъ, какъ на одну изъ причинъ довольно сильнаго развитія заболѣваемости. Особенно нехороша вода въ нѣкоторыхъ пунктахъ линій: Нижегородской, Варшавской и Шуйско-Ивановской.

На **Нижегородской дорогѣ** вліяніе дурной воды всего замѣтнѣе отражается на здоровьѣ рабочихъ при ковровскихъ мастерскихъ. Послѣ перенесенія русла Клязьмы за двѣ версты далѣе противу прежняго, населеніе мастерскихъ, по словамъ старшаго доктора Главнаго Общества, „*бѣдствуетъ съ водою*“, которая нынѣ частью подвозится въ поѣздахъ, частью берется стоячая изъ рукава Клязьмы; для питья же получается изъ ближайшаго городского водопровода“ *).

На **Варшавской дорогѣ**, по словамъ того же представителя врачебной службы Главнаго Общества, качество воды очень плохо на участкѣ между Петербургомъ и Псковомъ: вода переполнена микроскопическими инфузоріями и зародышами солитера. Колодцы этой мѣстности наполняются торфяною водою. По словамъ означеннаго врача, вода для станцій, казармъ и будокъ, въ этихъ мѣстностяхъ находящихся, частью доставляется въ поѣздахъ, частью очищается розданными фильтрами.

На **Шуйско-Ивановской дорогѣ** въ плохомъ качествѣ воды Подкоммисія имѣла случай убѣдиться при подробномъ осмотрѣ Вичугской станціи, между тѣмъ какъ въ от-

*) Таково показаніе Главнаго врача, присланное Подкоммисіи послѣ того, какъ оно было положено Совѣту Управленія. Между тѣмъ въ дѣлахъ Подкоммисіи хранится другое, несравненно болѣе рѣзкое показаніе Главнаго врача по этому предмету. По его словамъ, „Клязьминская вода до сихъ поръ доставляется не всѣми поѣздами; остальные же употребляютъ гніющую воду въ запруженномъ дамбою старомъ руслѣ Клязьмы. По анализу московскаго профессора химіи г. Сабанѣева, вода эта имѣетъ столько гніючихъ органическихъ частицъ, а вѣроятно и микроскопическихъ животныхъ, что она признана имъ совершенно негодною для питья.“

вѣтахъ, присланныхъ правленіемъ по отдѣлу XII программы изслѣдованія, значитъ, что всѣ станціи, казармы и будки пользуются достаточно чистою водою.

На **Балтійской желѣзной дорогѣ**, по словамъ правленія, въ чистой водѣ нѣтъ недостатка; между тѣмъ изъ другихъ источниковъ оказывается иное. Даже въ отчетѣ врачебной службы Общества за 1877 годъ упоминается, что „на нѣкоторыхъ станціяхъ дороги и въ особенности въ будкахъ на линіи, не достаетъ хорошей воды, — что вызываетъ желудочно-кишечные катарры, лихорадки и др. заболѣванія“. Съ этимъ мнѣніемъ врачебной службы нельзя не согласиться: при объѣздахъ линіи. Подкоммисія лѣтомъ 1879 года имѣла случай убѣдиться въ недостаткѣ хорошей воды на станціяхъ Таббиферъ, Лайсгольмъ и нѣкот. другихъ.

На **Боровичской дорогѣ** вода нехороша на станціи Травково, гдѣ грунтъ болотистый. Для устраненія неблагоприятныхъ послѣдствій этого обстоятельства, жилья помѣщенія снабжаются подвозимою на поѣздахъ водою.

Бани для служащихъ и недостаточны, и неудовлетворительны. Даже на дорогахъ Главнаго Общества (по показанію Главнаго врача) „администрація устроила бани только у большихъ станцій; въ другихъ же мѣстахъ сами рабочіе строятъ для себя бани изъ старыхъ шпалъ, которыя неудобны и нерѣдко причиняютъ заболѣванія“. Такое отношеніе къ дѣлу со стороны самаго богатаго желѣзнодорожнаго Общества едва-ли можно одобрять; съ тѣмъ вмѣстѣ едва-ли можно безусловно согласиться, что въ баняхъ нуждается **по преимуществу** населеніе большихъ станцій. Такія станціи обыкновенно расположены или вблизи городовъ, или около довольно крупныхъ населенныхъ пунктовъ, гдѣ имѣются бани мѣстныхъ жителей, могущія служить для пользованія ими за умѣренную плату. Несравненно затруднительнѣе въ этомъ отношеніи положеніе служащихъ на небольшихъ станціяхъ, отдаленныхъ отъ всякаго жилья и потому поставленныхъ въ необходимость имѣть собственную баню.

На **Шуйско-Ивановской линіи** бани для служащихъ и рабочихъ имѣются при казармахъ и станціяхъ, кромѣ станціи Вичуга.

На **Балтійской дорогѣ**, по словамъ правленія, „бани при станціяхъ и казармахъ устроены“; изъ другаго же офіціального источника, а затѣмъ изъ своего личнаго осмотра, Подкоммисія убѣдилась, что бани устроены только на **нѣкоторыхъ** станціяхъ.

Правленіе **Новоторжской дороги** засвидѣтельствовало, что на этой линіи „бани устроены въ достаточномъ количествѣ“. Съ мнѣніемъ этимъ Подкоммисія согласиться не можетъ: изъ распросовъ, ею произведенныхъ во время осмотра пути, она убѣдилась, что весьма многіе служащіе крайне затруднены въ пользованіи банями.

На **Боровичской дорогѣ** бань при станціяхъ не имѣется вовсе. При двухъ казармахъ, гдѣ помѣщаются рабочіи артели, устроены земляныя бани.

На **Уральской дорогѣ**, по словамъ правленія, „бани устраиваются по указанію опыта.“

На **Новгородской дорогѣ** бань не устроено вовсе.

Выше было высказано, что, по отношенію къ установившимся въ наукѣ санитарнымъ требованіямъ, жилища служащихъ и рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ нельзя считать хорошими. Выводъ этотъ придется однако въ значительной степени смягчить, если при оцѣнкѣ качественной стороны построекъ для служащихъ имѣть въ виду: 1, сравнительное состояніе построекъ, въ которыхъ у насъ находятся служащіе по другимъ отраслямъ специальностей и 2, затруднительность настаивать, по финансовымъ соображеніямъ, на улучшеніи построекъ соотвѣтственно строгимъ требованіямъ санитарной науки.

Выяснивъ фактически, соотвѣтственно вопросамъ программы, санитарное положеніе **отдѣльныхъ** линій, Подкоммисія считаетъ небезполезнымъ высказать нѣсколько **общихъ**

замѣчаній, относящихся до **всей** сѣти дорогъ Петербургскаго раіона.

Вообще говоря, на всѣхъ дорогахъ лучшимъ помѣщеніемъ пользуются служба ремонта и жандармы. Отсюда не слѣдуетъ, чтобы эти службы пользовались **хорошими**, въ санитарномъ отношеніи, квартирами: желательно лишь, **на первый разъ**, чтобы на всѣхъ дорогахъ **всѣмъ** службамъ были предоставлены хотя такія квартиры, которыми пользуются двѣ выше-означенныя категоріи служащихъ.

Вообще говоря, на всѣхъ дорогахъ замѣчается одно и то же явленіе: жилая квартира тѣмъ **здоровѣе**, чѣмъ выше положеніе лица, для котораго она назначается. Справедливо разумѣется требовать, чтобы высшимъ разрядамъ служащихъ предоставлялись болѣе роскошныя квартиры, но понижать или повышать санитарную качественность жилья соотвѣтственно разрядамъ должностей не имѣетъ никакихъ основаній, такъ какъ на здоровую, хотя бы и бѣдную квартиру имѣетъ безусловное право каждый честный труженикъ, какъ бы ни было скромно занимаемое имъ положеніе.

Вообще говоря, ни одно изъ желѣзнодорожныхъ правленій не сознало до сихъ поръ: своей **обязанности** обезпечить служащихъ здоровыми помѣщеніями и своей **отвѣтственности** передъ закономъ за причиняемый ими вредъ здоровью тѣхъ служащихъ, которые размѣщены въ нездоровыхъ квартирахъ. Еще менѣе правленія сознаютъ **выгодность** приохотить агентовъ къ вполнѣ добросовѣстному исполненію службы и — такъ сказать — закрѣпостить ихъ предоставленіемъ имъ хорошихъ помѣщеній и другихъ удобствъ. Правленія какъ бы не понимаютъ, что дурное помѣщеніе для служащихъ обходится прямо во вредъ желѣзнодорожному хозяйству, отнимая у хозяина полезную рабочую силу во время болѣзни служащаго, дѣлая этого человѣка менѣе сильнымъ и способнымъ къ труду и заставляя его не привязываться къ своимъ занятіямъ, а, напротивъ того, искать постоянно сколько нибудь лучшаго выхода изъ его настоящаго крайне неудовлетворительнаго положенія.

Вообще говоря, какъ ни плохи помѣщенія, выстроенныя и

содержимыя дорогами, они все же лучше тѣхъ частныхъ квартиръ въ которыхъ живутъ агенты, получающіе, взамѣнъ помѣщеній въ натурѣ, весьма ограниченные оклады квартирныхъ денегъ, Вотъ почему желательно, чтобы число жилыхъ помѣщеній увеличивалось тѣмъ болѣе, что это избавило бы служащихъ отъ необходимости ежедневно тратить время и силы на путешествіе между своими иногда отдаленными квартирами и мѣстомъ службы, причемъ такіе переходы не всегда бываютъ удобны и безопасны. Это замѣчаніе относится не къ однѣмъ бѣднымъ дорогамъ. Вотъ что сообщалъ, напримѣръ, Валдайскій предводитель дворянства относительно громадной Бологовской станціи богатѣйшей изъ всѣхъ нашихъ линій:

„Вокзалъ Бологовской станціи 1 класса, на Николаевской дорогѣ, находящійся между двумя озерами, отрѣзанъ отъ жилыхъ построекъ какъ станціонныхъ такъ и частныхъ, десятью или болѣе парами рельсъ, и, чтобы попасть туда, какъ служащему такъ и пріѣзжему пассажиру приходится проходить чрезъ нихъ. Положимъ, что въ мѣстѣ, гдѣ проходятъ черезъ эту сѣть рельсовъ, и сдѣланъ настиль для пѣшеходовъ, но этотъ настиль—постоянно обледенѣвшій зимой и весной, и ходьба по нему крайне затруднительна; да кромѣ того по этимъ самымъ рельсамъ постоянно двигаются паровозы изъ двухъ паровозныхъ зданій и наконецъ на 2-хъ ближайшихъ къ вокзалу парахъ рельсъ—поѣзда пассажирскіе и товарные. При такой обстановкѣ, нѣтъ сомнѣнія, сообщеніе съ вокзаломъ представляется крайне затруднительнымъ и небезопаснымъ. Обыкновенно же если поѣздъ не ушелъ со станціи, лица пріѣзжіе ждутъ, пока онъ не отойдетъ, на полотнѣ дороги, а служащіе и проживающіе близъ станцій пролѣзаютъ подъ вагоны; часто этимъ способомъ пользуются даже и пьяные, выходящіе изъ трактировъ, которые также всѣ находятся за рельсами. Конечно при этомъ до несчастія—одинъ шагъ, и случаевъ бываетъ много“.

Сознавая невозможность, по финансовымъ соображеніямъ, настаивать на безотлагательномъ санитарномъ улучшеніи жи-

лыхъ построекъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ раіона, Подкоммисія признавала необходимымъ выработать *постепенность* въ приведеніи этой части санитарныхъ мѣропріятій къ желаемому благоустройству. Въ этомъ отношеніи, на первую очередь она считаетъ настоятельно необходимымъ поставить Варшавскую дорогу, а на вторую — Шуйско-Ивановскую и Балтійскую. Въ подкрѣпленіе такого мнѣнія, Подкоммисія считаетъ нужнымъ указать на слѣдующіе факты.

По Варшавской дорогѣ.

Начиная отъ Варшавы, общій типъ жилого зданія для одного семейства таковъ: неприкрытая тамбуромъ большая дверь ведетъ во внутренность жилья, а прямо противъ двери — широкое устье большой печи для варки пищи и отопленія комнаты. Легко себѣ представить: каково жить въ такомъ помѣщеніи зимою, когда входящій открываетъ дверь и вноситъ громадную струю мерзлаго воздуха, порывъ котораго тѣмъ болѣе рѣзокъ, что отверстіе двери какъ разъ расположено противъ печи—камина!... По замѣчанію даже желѣзнодорожныхъ врачей, состоящихъ на службѣ Главнаго Общества, такимъ устройствомъ жилья объясняется значительное число заболѣваній, въ особенности въ дѣтскомъ возрастѣ. Не лучше и другія условія существованія рабочихъ на Варшавской линіи. На первомъ мѣстѣ слѣдуетъ поставить необыкновенную тѣсноту помѣщенія: кубическое содержаніе воздуха на человѣка весьма часто меньше кубическаго содержанія, установленнаго какъ минимумъ для тюремъ! Во многихъ пунктахъ внезапнаго осмотра Подкоммисія обнаружила крайнюю неудовлетворительность содержанія отхожихъ мѣстъ и даже отсутствіе помойныхъ ямъ; вентиляціонныя устройства въ самомъ первобытномъ состояніи, и такъ далѣе.

На запросъ Подкоммисіи: „на какомъ основаніи допускается существованіе такихъ явно-вредныхъ для здоровья жилищъ“, инспекція доложила формальныя донесенія, ею неоднократно представлявшіяся по этому предмету, но до сихъ поръ остающіяся безъ всякихъ желаемыхъ послѣдствій. Изъ этихъ

донесеній, составленныхъ членами инспекціи при участіи мѣстнаго желѣзнодорожнаго врача, будетъ не лишнимъ выбрать данныя по **Гатчинской** станціи, находящейся въ близкомъ разстояніи отъ столицы, на виду у всѣхъ начальствъ, мѣста громаднаго стеченія пассажировъ:

„Помойныя ямы (говорится въ этомъ донесеніи) и выгребныя ретирады не очищены: нисшіе служащіе, за отсутствіемъ общей прачешной, моютъ свое бѣлье въ квартирѣ; квартиры, что подъ водокачкой справа, весьма сыры, а по неимѣнію сараевъ и погребовъ, жильцамъ приходится держать въ передней птицъ и продукты; ретирады для пассажировъ III класса служатъ ретирой и для нисшихъ служащихъ, квартиры которыхъ довольно далеко отъ нихъ удалены; въ нижнемъ этажѣ дома начальника станціи не имѣется форточекъ“, и т. д.

Станція Суйда (тотъ же актъ); „Какъ самая станція, такъ и дворъ, содержится весьма грязно. Невозможность соблюденія бѣльшей чистоты начальникъ станціи объясняетъ отсутствіемъ рабочихъ: для нагрузки и выгрузки багажа, для уборки станцій и для маневровъ имѣется всего одинъ рабочій Богдановъ, который такимъ образомъ занятъ 24 часа службой; по заявленію врача Богдановъ уже не разъ хворалъ вслѣдствіе такихъ усиленныхъ, превышающихъ человѣческія силы, занятій... Помойной ямы нѣтъ. Имѣющійся на станціи колодезь, съ весьма низкимъ срубомъ, не имѣетъ не только навѣса, но и какого бы то ни было покрытія“ и т. д.

Станція Корсовка (тотъ же актъ); „Ретирады III класса содержатся весьма грязно; писсуаръ изъ листового желѣза совершенно проржавѣлъ. Во многихъ домахъ и квартирахъ нѣтъ форточекъ, а въ другихъ—печи неисправны. На общихъ дворахъ, гдѣ помѣщается по нѣскольку домовъ, нѣтъ помойныхъ ямъ, а тамъ, гдѣ таковыя есть—онѣ совершенно неисправны. Ретирадъ недостаточно. Въ пріемномъ покоѣ для заболѣвающихъ нѣтъ никакой мебели, кромѣ разломаннаго дивана. Баракъ службы топлива по своимъ гигиеническимъ условіямъ ниже всякой критики. Ретирады службы тракціи вовсе не дезинфектируются. По случаю отсутствія какихъ либо

кладовыхъ на верху **новаго** пассажирскаго зданія, гдѣ помѣщаются квартиры служащихъ по эксплуатаціи, приходится складывать провизію въ ватерклозетахъ“...

Таково оффиціальное показаніе. присланное Подкоммисіи Главнымъ врачомъ Совѣта управленія Главнаго Общества. Между тѣмъ въ дѣлахъ Подкоммисіи хранится „записка“, составленная однимъ изъ врачей того же Общества и излагающая дѣло совершенно въ другомъ видѣ. Въ этой запискѣ говорится между прочимъ слѣдующее:

„На всѣхъ вновь строящихся дорогахъ хозяйственныя строенія сооружаются обыкновенно наскоро, временныя, которыя однакожь остаются иногда десятки лѣтъ безъ замѣны постоянными. По главнымъ дорогамъ Николаевской и Варшавской первоклассныя станціи построены съ роскошью, промежуточные-же и большая часть станцій по другимъ линіямъ **малы, тѣсны, сыры и холодны со всевозможными гигиеническими недостатками** Эти существенные санитарные недостатки обнаруживаются преимущественно въ хозяйственныхъ временныхъ постройкахъ, каковы: жилые дома для агентовъ, казармы, ледники, помойныя ямы, сортиры для публики, для мастерскихъ и при квартирахъ, бани. Жилые дома, обыкновенно, не оконопачены надлежащимъ образомъ, въ нихъ нерѣдко сквозъ стѣны продуваетъ вѣтеръ, безъ достаточной насыпи потолковъ, съ весьма сырыми, иногда водою заливаемыми подвалами, почти всѣ весьма холодны. Казармы для сторожей и рабочихъ по большей части сыры и безъ вентиляціи, при томъ очень тѣсны. Сторожевыя будки представляютъ тѣ-же неудобства въ высшей степени. Для избѣжанія излишней тѣсноты, слѣдовало бы ограничивать число помѣщаемыхъ жильцовъ по объему заключаемаго въ комнатѣ воздуха, считая на cadaго жильца $1\frac{1}{2}$ —2 кубическихъ сажени пространства для свободнаго дыханія. Состоящіе при мастерскихъ рабочіе по большей части размѣщаются по сосѣднимъ деревнямъ очень тѣсно и живутъ тамъ въ неопрятности и при самыхъ худыхъ гигиеническихъ условіяхъ. Отправляясь на работу въ ненастную погоду по грязи, снѣгу, вѣтру и холоду,

подвергаются весьма часто заболѣванію. Помойныя ямы плотно закрывающіяся рѣдко—гдѣ устроены. Открытыя же помойныя ямы изъ старыхъ шпаль подѣ вліяніемъ дождя и солнца образуютъ самые вредные центры міазмъ и допускаемы быть не должны“.

Кажется довольно и этихъ выписокъ, чтобы охарактеризовать хозяйственно-строительную часть на Варшавской желѣзной дорогѣ. Къ удивленію Врачебная служба Главнаго Общества—по крайней мѣрѣ въ ея объясненіяхъ съ Подкоммисіею—держится того взгляда, что строительная часть на линіяхъ удовлетворительна. На предложенный этой службѣ вопросъ: „соотвѣтствуютъ-ли въ санитарномъ отношеніи размѣры и количество жилыхъ помѣщеній на станціяхъ и по линіи числу помѣщающихся въ нихъ служащихъ и рабочихъ“,—Главный врачъ сообщилъ комисіи слѣдующее: „При постройкѣ дороги, помѣщенія для служащихъ сперва строились временныя, которыя въ санитарномъ отношеніи не могли быть вполнѣ удобны въ разные времена года. По большей части они уже замѣнены постоянными, весьма удовлетворительными.. О недостаткахъ же прочихъ помѣщеній представляются врачебною службою рапорты въ Совѣтъ и получаютъ разрѣшенія на ремонтъ и перестройки. Всѣ же прежнія подвальные помѣщенія, болѣе или менѣе вредныя для здоровья уже уничтожены“.

По Шуйско-Ивановской ж. д.

Во время объѣзда дороги, 22 августа 1879 года, по приглашенію Предсѣдателя Подкоммисіи генералъ-адъютанта графа Баранова, члены Подкоммисіи С. Ю. Витте, И. А. Горчаковъ и старшій дѣлопроизводитель И. П. Золотницкій были оставлены на станціи Вичуга съ тѣмъ, чтобы произвести осмотръ станціи, проходящихъ поѣздовъ и ночной службы и о послѣдствіяхъ всего, ими найденнаго, представить подробное донесеніе. Въ представленномъ ими донесеніи по поводу исполненія возложеннаго на нихъ порученія между прочимъ говорится слѣдующее:

„**1. Осмотръ зданій.** Въ отношеніи строительномъ,

какъ вокзалъ, такъ равно и другія жилыя постройки назван-
ной станціи, нельзя признать удовлетворительными. Зданія воз-
ведены изъ дерева, которое, судя по образовавшимся трещи-
намъ, не было предварительно высушено. Систему рубки такъ-
же нельзя считать отвѣчающею условіямъ прочности постройки:
стѣны рубились не въ „лапу“, самая рубка была произведена
довольно небрежно, и строитель, по видимому, заботился не
столько о хозяйственной сторонѣ дѣла, сколько о красотѣ фа-
сада. Углы во многихъ мѣстахъ значительно подгнили, такъ
что дерево крошится рукою свободно; въ стѣнахъ замѣтна
сырость и, при дождѣ, вода во многихъ комнатахъ проникаетъ
во внутрь покоевъ.

„При осмотрѣ дѣлопроизводства станціи обнаружено, что
начальникъ станціи отъ 8 Іюня 1879 года за № 130 писалъ
начальнику ремонта пути II отдѣленія, что „во время дождя,
дамская комната и комната телеграфиста буквально заливается
водою черезъ рамы и косяки“, а потому и просилъ произвести
необходимыя исправленія. Ко времени осмотра станціи Под-
комисіею (22 августа) просьба эта еще не была удовлетворена.

„По первому взгляду сырость стѣнъ незамѣтна потому, что
за послѣднее время перемѣнены обои. Вообще говоря, со сто-
роны внѣшней зданіямъ приданъ довольно чистый видъ, такъ
сказать, заслоняющій собою существенные недостатки стѣнъ.
Тѣмъ не менѣе, въ нѣкоторыхъ комнатахъ, въ особенности
же въ углахъ, слѣды сырости уже проявились и конечно,
проявятся еще сильнѣе, если не будутъ приняты надлежащія
мѣры къ ея устраненію.

„Помѣщенія, нынѣ отведенныя подъ пассажирскую и ба-
гажныя кассы, до такой степени темны, что даже и днемъ въ
нихъ нельзя входить безъ огня.

„Число жилыхъ помѣщеній далеко не соотвѣтствуетъ числу
служащимъ. Изъ 15 служащихъ 6 не имѣютъ квартиръ. Обстоя-
тельство это вынуждаетъ начальника станціи обращать одну
изъ пассажирскихъ залъ въ ночлежный пріютъ для безпріют-
ныхъ стрѣлочниковъ, сторожей и т. п. Хотя такое рѣшеніе и
нельзя считать, въ строгомъ смыслѣ, правильнымъ, но, по

видимому, не имѣется никакого другаго выхода изъ такого ненормальнаго положенія вещей, тѣмъ болѣе, что по близости нѣтъ удобныхъ и дешевыхъ наемныхъ помѣщеній.

„Неудовлетворительность состоянія зданій въ строительномъ отношеніи обуславливаетъ собою и ихъ неудовлетворительность въ отношеніи санитарномъ. Но, независимо отъ вышеизложеннаго, имѣются и многія другія причины, вызывающія несоотвѣтствіе жилыхъ построекъ Вичугской станціи гигиеническимъ требованіямъ въ отношеніи живущихъ въ нихъ постоянно, равно какъ и для пассажировъ. Сюда относится: качество воды, низменность мѣстоположенія, дурное устройство отхожихъ мѣстъ и отсутствіе бань.

„Станціонный колодезь, расположенный противъ вокзала, даетъ воду очень дурнаго качества. Чтобы, по возможности, избѣжать этого существеннаго неудобства, многіе посылаютъ за водою въ колодезь, расположенный близъ квартиры становаго пристава въ разстояніи болѣе полуверсты отъ станціи. Вода этого колодца нѣсколько лучше, но она не вкусна и содержитъ въ себѣ много извести.

„Низменность мѣстоположенія станціонныхъ построекъ, благопріятствуя развитію сырости, дѣлаетъ жилья помѣщенія нездоровыми для ихъ обитателей. Грунтовая вода проникаютъ въ нижнія части зданій, портятъ колодцы, заливаютъ погреба и заражаютъ воздухъ вредными испареніями.

„Отхожія мѣста устроены: для пассажировъ двухъ первыхъ классовъ—въ дамской комнатѣ (переносная система), для пассажировъ III класса и (особо) для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ—въ отдѣльной холодной постройкѣ близъ вокзала. Названною постройкою, какъ отхожимъ мѣстомъ, пользуются и служащіе. При низменности мѣстоположенія станціи и при высокомъ стояніи грунтовой воды, зараженіе почвы экскрементами можетъ имѣть весьма вредное значеніе въ санитарномъ отношеніи, если очистка ямъ будетъ производиться черезъ продолжительные промежутки времени.

„При станціи не имѣется бани, чего также нельзя одобритъ съ гигиенической точки зрѣнія.

„Буфетъ Вичугской станціи имѣется общій для пассажи-
ровъ всѣхъ трехъ классовъ. Цѣны умѣренны и продукты
доброкачественны, но выборъ ихъ крайне незначителенъ: кро-
мѣ чая, кофе, водки, вина и холодной закуски ничего нельзя
достать. Кухни при буфетѣ не имѣется. Сервировка довольно
опрятна, но самоваръ очень давно не луженъ и покрытъ вну-
три толстымъ слоемъ накипи“.

По Балтійской желѣзной дорогѣ.

Жилыя помѣщенія на линіи весьма тѣсны и потому тре-
буютъ расширенія. Для примѣра можно указать осмотровую
Подкоммисією **Лисинскую** станцію. Въ постройкахъ Ли-
синской станціи помѣщаются:

А. Въ пассажирскомъ зданіи.

Подъ № 1, Телеграфистъ, объемъ комнаты . . .	2,60 куб. с.
2, Пріемщикъ, семейство изъ 4-хъ лицъ	
а) спальня	2,85 куб. с.
б) кухня	1,82 „ „
	4,67 „ „
3, Начальникъ станціи съ се- мействомъ въ 7 человѣкъ:	
а) кухня, объемъ комнаты	2,92 „ „
б) передняя.	2,33 „ „
в) гостинная	6,95 „ „
г) спальня	7,32 „ „
д) кабинетъ.	2,30 „ „
е) дѣтская	2,80 „ „
	24,62 „ „

Б. Жилой домъ.

Подъ № 4, Дорожный мастеръ съ се- мействомъ изъ 8 лицъ:	
а) кухня, объемъ комнаты	4,80 „ „
б) гостинная	4,90 „ „
в) спальня	3,60 „ „
	13,30 „ „

Подъ № 5, три ремонтныхъ рабочихъ и обходный сторожъ съ семействомъ изъ 3 лицъ	5,06 куб.с.
6, старшій рабочій съ се- мействомъ изъ 3 лицъ .	4,76 „ „
7, водокачальный машинистъ съ семейств., изъ 4 лицъ:	
а) кухня, объемъ комнаты 3,17 „ „	
б) спальня 2,97 „ „	
	6,14 „ „
8, Четыре стрѣлочника, 2 станціонныхъ рабочихъ съ семействомъ въ 11 душъ:	
а) кухня, объемъ комнаты 6,09 „ „	
б) комната 2,71 „ „	
	8,80 „ „
9, Телеграфистъ съ семей- ствомъ изъ 5 лицъ:	
комната объемомъ въ .	3,69 „ „

Б. ПОСТРОЙКИ ДЛЯ ПУБЛИКИ.

Вокзалы.

Въ настоящей главѣ вокзалы будутъ разсматриваться исклю-
чительно какъ пассажирскіе залы, такъ какъ о находящихся
при нихъ жилыхъ помѣщеніяхъ для служащихъ, о бюро службъ
и проч. было говорено выше. Съ тѣмъ вмѣстѣ не предполагается
разсматривать ИМПЕРАТОРСКИХЪ комнатъ, такъ какъ по-
мѣщенія эти для публики не предназначены.

Въ большинствѣ санитарныхъ описаній, начиная съ извѣст-
наго труда г. Парай—Кашица, постоянно указывается на не-
удовлетворительность вокзаловъ съ гигиенической стороны. Вы-

сказать такое общее заключение Подкомисія воздерживается потому уже, что до сихъ поръ въ наукѣ не установлено точныхъ, положительныхъ нормъ даже по отношенію къ объему воздуха для категорическаго опредѣленія: хороша или дурна данная постройка вокзала. Очевидно, что одинъ и тотъ же вокзалъ, по своему объему вполне отвѣчающій обычному накопленію пассажировъ, можетъ оказаться очень тѣснымъ и душнымъ при усиливающимся стеченіи публики въ мѣрѣ развивающагося движенія, а также при временной задержкѣ нѣкоторыхъ поѣздовъ во время снѣжныхъ заносовъ и проч. Другой примѣръ: вокзалъ, на которомъ пассажирскіе поѣзда останавливаются ночью (причемъ, какъ извѣстно, выходятъ изъ вагоновъ лишь весьма немногіе) можетъ быть весьма помѣстителенъ, при перемѣнѣ же распisanія, этотъ же вокзалъ можетъ сдѣлаться весьма тѣснымъ и душнымъ. Третій случай: на дорогѣ гдѣ остановки на станціяхъ бываютъ очень большія, изслѣдуемый вокзалъ оказывается тѣснымъ и слѣдовательно нездоровымъ; напротивъ того, съ уменьшеніемъ остановокъ, то же зданіе для того же числа пассажировъ можетъ оказаться совершенно здоровымъ потому только, что, вслѣдствіе благопріятной случайности, меньшее число людей и притомъ въ теченіи меньшаго промежутка времени дышетъ воздухомъ того же самага станціоннаго помѣщенія.

Еще менѣе опредѣлились *нормы* для оцѣнки санитарной качественности вокзаловъ по отношенію къ другимъ условіямъ, общая совокупность которыхъ опредѣляетъ степень гигиеничности данной постройки, а потому Подкомисія полагаетъ возможнымъ предъявить лишь самыя умѣренныя требованія по расширенію и улучшенію вокзаловъ.

На первой очереди для улучшенія санитарной обстановки Подкомисія ставитъ Московскій вокзалъ Нижегородской дороги, какъ зданіе весьма тѣсное, душное и вообще не приспособленное для помѣщенія значительнаго числа пассажировъ.

На послѣдующія очереди слѣдуетъ отнести нѣкоторыя узловыя станціи, каковы, на примѣръ: Лигово (узловая станція Петергофскаго и Ревельскаго пути), Угловка (пересѣченіе Николаевской дороги съ Боровичскою), Тапсъ (развѣтвленіе Дерптскаго и Ре-

вельскаго участковъ Балтійской дороги), Осташково (узелъ Николаевской и Новоторжской дороги) и т. д.

Съ тѣмъ вмѣстѣ, въ виду сильнаго пассажирскаго движенія, а также медленности хода поѣздовъ и продолжительности остановокъ на станціяхъ, желательно расширеніе тѣхъ станцій Нижегородской дороги и Варшавскаго участка Петербурго-Варшавской линіи, гдѣ замѣчается переполненіе вокзаловъ наплывомъ публики и гдѣ поѣзда тихаго хода останавливаются на продолжительное время. О другихъ дорогахъ не упоминается не потому, чтобы ихъ вокзалы были хороши съ санитарной точки зрѣнія, но потому только, что, при слабомъ пассажирскомъ движеніи и при необходимости воздерживаться отъ широкихъ ассигновокъ, можно до нѣкоторой степени удовлетворяться существующими зданіями.

Относясь столь сдержанно къ вопросу объ объемѣ помѣщеній, Подкоммисія считаетъ необходимымъ обратить самое строгое вниманіе на: устройство отхожихъ мѣстъ при станціяхъ, устройство дамскихъ отдѣленій и мужскихъ туалетныхъ отдѣленій, устройство ночлежныхъ комнатъ для пассажировъ, отопленіе, освѣщеніе и вентиляцію, ремонтъ построекъ, продовольствіе пассажировъ.

Устройство отхожихъ мѣстъ и связанная съ нею очистка нечистотъ, вообще говоря, неудовлетворительны на всѣхъ дорогахъ за исключеніемъ пригороднаго участка Финляндской линіи и частью, — Дерптскаго и ближайшаго къ Ревелю Ревельскаго участка Балтійской дороги. Вотъ что, напримѣръ, писалъ Подкоммисіи Валдайскій предводитель дворянства относительно станцій Николаевской желѣзной дороги, издавна и повсемѣстно извѣстной монументальностью своихъ сооружений.

„Станціи 3 и 4 разрядовъ (Березайка, Валдайка и Угловка) Николаевской желѣзной дороги, существующія въ теченіи 28 лѣтъ, остаются до настоящаго времени окончательно безъ

общественныхъ ретирадныхъ мѣстъ, и пассажиры 3 класса, а также нижніе чины воинскихъ поѣздовъ, проѣзжающіе въ обѣ стороны по нѣскольку тысячъ человѣкъ въ день, должны дѣлать отправленіе своихъ естественныхъ нуждъ на этихъ станціяхъ близъ самыхъ платформъ, что бываетъ крайне безобразно, да и наконецъ поддерживать насколько нибудь санитарное состояніе этихъ станцій при такихъ порядкахъ едва ли возможно. По моему мнѣнію, Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ должно устроить общественныя ретирадныя мѣста на каждой изъ платформъ станцій безотлагательно.“

Дурное состояніе отхожихъ мѣстъ даже на желѣзныхъ дорогахъ богатѣйшаго Общества—Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ не отрицаютъ даже служащіе въ этомъ Обществѣ. Вотъ что говоритъ, напримѣръ, одинъ изъ врачей этого Общества въ заявленіи, хранящемся при дѣлахъ Подкоммисіи: „Сортиры по большей части по своей тѣснотѣ не соотвѣтствуютъ нуждѣ, въ особенности на станціяхъ долгой остановки при скопленіи публики и передвиженіи войскъ. Устройство ватерклозетовъ, ежели нѣтъ за ними надлежащаго присмотра, не предотвращаетъ зловонія, распространяющагося иногда по всему станціонному зданію и очень вредно дѣйствующаго на здоровье сосѣднихъ жильцовъ“.

При объѣздѣ дорогъ, особенно грязнымъ найдено устройство отхожихъ мѣстъ на участкѣ Вильно-Варшава и частью на Шуйско-Ивановской дорогѣ. Относительно участка Вильно-Варшава станціонные агенты объясняли неудовлетворительное содержаніе отхожихъ мѣстъ нечистоплотностью самихъ пассажировъ, въ особенности евреевъ.

По вопросу о мѣрахъ къ предохраненію отхожихъ мѣстъ простой системы отъ загрязненія и о средствахъ къ устраненію вреднаго для здоровья зловонія въ Подкоммисіи получено весьма практическое заявленіе редакціи извѣстнаго ежемѣсячнаго журнала „Хозяйственный Строитель“, въ приложеніи къ сему помѣщаемое. (*)

(*) Приложение № 5.

Устройство дамскихъ отдѣленій и туалетныхъ мужскихъ комнатъ при возможно большемъ числѣ станцій весьма желательно: эти отдѣленія составляютъ не прихоть, а чисто-санитарную потребность въ особенности въ узловыхъ станціяхъ и въ тѣхъ пунктахъ, въ которыхъ поѣзда останавливаются на болѣе продолжительное время. Изслѣдованіе обнаружило, что даже на богатыхъ дорогахъ, дамскія комнаты тѣсны и неудобны, а потому желательно, чтобы на эту сторону потребности было обращено должное вниманіе.

Не менѣе желательно, чтобы пассажирамъ было предоставлена возможность имѣть *ночлежныя комнаты* въ пунктахъ болѣе значительныхъ остановокъ, въ узлахъ дорогъ и т. п. Такія комнаты Подкомисія имѣла случай видѣть въ Динабургскомъ и Вержболовскомъ вокзалахъ. Доказывать санитарную необходимость дать утомившемуся человѣку (въ особенности же больному, а также женщинамъ и дѣтямъ) возможность отдохнуть, пока поѣздъ не отправится въ дальнѣйшій путь—нѣтъ, конечно, надобности, а потому Подкомисія ограничивается замѣчаніемъ, что скорѣйшее устройство этихъ комнатъ (равно какъ и дамскихъ отдѣленій, о которыхъ упоминалось выше) желательно еще и потому, что въ случаяхъ большихъ несчастій съ поѣздами, увѣчій, заболѣваній пассажировъ и т. п., можно было бы дать въ такихъ комнатахъ пріютъ раненымъ и заболѣвшимъ, не безпокая другихъ пассажировъ; нельзя разумѣется требовать, чтобы ночлежныя комнаты были устроены во всѣхъ большихъ вокзалахъ, но нельзя не обратить вниманія правленій, что во многихъ случаяхъ они могли бы вызвать и поддержать частную предприимчивость къ устройству небольшихъ опрятно содержимыхъ гостинницъ въ самомъ близкомъ разстояніи отъ вокзаловъ.

Отопленіе, освѣщеніе и очищеніе воздуха (вентиляція и дезинфекція) въ вокзалахъ имѣютъ самое существенное значеніе въ дѣлѣ опредѣленія санитарной качественности этихъ построекъ. Хотя время объѣзда дорогъ Подкомисіею совпадало съ весною, лѣтомъ и началомъ осени, когда

топка почти не производится, — тѣмъ не менѣе, судя по произведенному осмотру нагрѣвательныхъ приборовъ, можно думать, что отопленіе вокзаловъ почти повсемѣстно обеспечено удовлетворительно. Приблизительно такой же выводъ можно сдѣлать на основаніи опросовъ пассажировъ поѣздовъ, осмотровѣнныхъ Подкоммисією. На угаръ во время зимней топки вокзаловъ, указывали пассажиры Шуйско-Ивановской и Новгородской дорогъ, но провѣрить эти заявленія на мѣстѣ не представилось возможности.

Освѣщеніе вокзаловъ найдено вообще въ удовлетворительномъ состояніи.

Очищеніе воздуха вокзаловъ, вообще говоря, тѣмъ лучше, чѣмъ выше классъ постройки. Рѣзкое, въ дурную сторону, исключеніе изъ этого правила представляетъ весьма плохо вентилируемый московскій вокзалъ Нижегородской дороги. Маленькіе вокзалы почти повсемѣстно вентилируются плохо, — что дѣлается особенно замѣтнымъ при переполненіи ихъ публикою. На надлежащее примѣненіе вентиляціонныхъ средствъ мало гдѣ обращается вниманіе станціоннаго персонала: мѣстами воздухъ бываетъ испорченъ отъ неумѣнія или нежеланія пользоваться форточками; мѣстами же, неумѣренное желаніе очистить воздухъ ведетъ къ тому, что въ помѣщеніи публики обнаруживается непомѣрно сильная тяга воздуха и даже сквозной вѣтеръ.

Поддержаніе чистоты въ вокзалахъ составляетъ большое мѣсто станціонныхъ порядковъ почти на всѣхъ линіяхъ. Чѣмъ ниже классы вокзала — тѣмъ обыкновенно, онъ содержится хуже. Исключенія въ хорошую сторону представляютъ станціи Финляндской и Николаевской дороги, Ораніенбаумская линія, ближайшій къ Ревелю участокъ Балтійской линіи, Дерптскій участокъ; исключенія въ самую дурную сторону представляетъ Вильно-Варшавскій участокъ.

Снабженіе вокзаловъ водою устроено повсемѣстно, но вода не вездѣ хороша, — какъ объ этомъ уже было

упомянуто выше при описаніи водоснабженія жилыхъ станціонныхъ построекъ.

Ремонтъ вокзаловъ, въ его подробностяхъ, не входитъ въ настоящій отдѣлъ изслѣдованій Подкомисіи а потому здѣсь упоминается о немъ лишь въ той мѣрѣ, въ которой онъ могъ бы имѣть отношеніе къ санитарной части желѣзнодорожнаго хозяйства.

Переустройство большинства вокзаловъ исключительно въ видахъ оздоровленія помѣщеній для пассажировъ было бы, разумѣется, затруднительно по недостатку средствъ, а потому слѣдовало бы, по крайней мѣрѣ, озаботиться цѣлесообразнымъ ремонтированіемъ существующихъ построекъ для обезпеченія здоровья публики, пользующейся вокзалами. Въ особенности слѣдовало бы обратить серьезное вниманіе на устраненіе: а) сырости помѣщеній *), б) проникновенія дождя внутрь зданія **) в) щелей въ рамахъ и въ дверныхъ устройствахъ, такъ какъ черезъ щели эти въ комнаты врывается холодный наружный воздухъ. Не менѣе важно, чтобы вентиляціонныя устройства (какъ-то форточки, такъ называемые воздушные каналы въ печахъ, каминны и т. д.) и дезинфекціонныя средства были всегда въ порядкѣ и примѣнялись надлежащимъ образомъ. Наконецъ, говоря о ремонтѣ помѣщеній, нельзя не коснуться ремонта мебели, — въ особенности же мебели мягкой, какъ наиболее способной впитывать въ себя всякіе міазмы и потому требующей тщательной очистки, дезинфекціи и возможно частой перебивки.

Продовольствіе пассажировъ ***) здоровою, питательною и недорогою провизіею имѣетъ весьма серьезное санитарное значеніе. На предложенный вопросъ: „въ какой мѣрѣ исполняется правило, установленное Министерствомъ Пу-

*) До какой степени сыры нѣкоторые вокзалы можно, на примѣръ, видѣть изъ помѣщенного выше описанія Вичугской станціи Шуйско-Ивановской дороги.

**) Тамъ-же.

***) Прогр. вопрос. отд. XII Д. II

тей Сообщенія, чтобы врачи имѣли постоянный надзоръ, путемъ частныхъ ревизій за свѣжестью и доброкачествомъ припасовъ въ станціонныхъ буфетахъ и не слѣдовало ли-бы вмѣнить врачамъ въ обязанность производить періодическіе осмотры состоянія здоровья поваровъ и буфетной прислуги съ цѣлью удостовѣриться въ томъ, что между ними нѣтъ страдающихъ заразительными болѣзнями“—всѣ правленія отвѣтили въ успокоительномъ смыслѣ, но есть поводъ думать, что *на самомъ дѣлѣ* эта ревизія и осмотры нигдѣ не производятся такъ тщательно, какъ бы слѣдовало. Кухни лишь въ немногихъ вокзалахъ содержатся чисто, кухонныя принадлежности и посуда ремонтируются вообще плохо, самовары и мѣдная посуда лудятся не всегда исправно, на устраненіе кухоннаго чада и на уборку помой лишь на немногихъ станціяхъ обращено серьезное вниманіе. Въ особенности небрежно все то, что относится до продовольствія пассажировъ III класса.

Наиболѣе разнообразнымъ и питательнымъ столомъ обеспечены большіе вокзалы Николаевской дороги.

III. Подвижной составъ пассажирскихъ поѣздовъ съ санитарной точки зрѣнія.

Вагоны, какъ помѣщеніе для путешествующей публики, оказываютъ на здоровье пассажировъ наибольшее вліяніе тамъ 1, гдѣ переѣзды наиболѣе продолжительны, а скорость хода поѣзда болѣе тихая, 2, гдѣ климатъ суровѣе, что вынуждаетъ путешественника закупориваться внутри вагона и 3, гдѣ бѣднѣйшая часть пассажировъ (обыкновенно самая многочисленная) вынуждена совершать путешествіе при дурныхъ условіяхъ продовольствія, одежды и т. п. По всѣмъ этимъ причинамъ, на гигиеническое значеніе вагона слѣдовало бы обращать особенное вниманіе именно въ Россіи, какъ въ такой странѣ, которая, по каждому изъ вышеприведенныхъ условій, стоитъ въ

болѣе неблагопріятномъ положеніи, чѣмъ другія государства Европы. На самомъ же дѣлѣ, нигдѣ такъ мало не обращается вниманіе на гигиеническое значеніе подвижнаго состава какъ именно на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

При начертаніи программы санитарнаго отдѣла изслѣдованій Подкоммисіи, вопросу о подвижномъ составѣ было придано надлежащее значеніе, а затѣмъ правленіямъ желѣзныхъ дорогъ было предложено прислать объясненія на слѣдующіе запросы: „Вагоны, назначаемые для пассажировъ, удовлетворяютъ ли требованіямъ гигиены? Не существуетъ ли замѣченныхъ недостатковъ относительно тряски, недостаточнаго количества воздуха, дурной вентиляціи, отопленія, сквознаго вѣтра и устройства отхожихъ мѣстъ? (§ 17). Насколько удовлетворительно, въ санитарномъ отношеніи, очищаются пассажирскіе вагоны? (§ 18). Подача пособій пострадавшимъ постороннимъ лицамъ, а также и при несчастныхъ случаяхъ на дорогѣ, пассажирамъ ограничивается ли временемъ, пока послѣдніе находятся на линіи, или же врачи желѣзной дороги обязаны пользоваться такихъ лицъ, до тѣхъ поръ, пока тѣмъ или другимъ способомъ не будетъ обезпечена имъ какая нибудь другая медицинская помощь? (§ 19). Были ли случаи заболѣванія пассажировъ, находившіеся въ связи съ дурнымъ устройствомъ вагоновъ, и какія принимались, по этому случаю, изслѣдуемою дорогою мѣры?“ (§ 20).

На вопросы эти поступили слѣдующіе отвѣты:

Отъ врачебной службы Главнаго Общества: по § 17-му.
„Нѣкоторыя изслѣдованія дѣланы были гигиенистами съ цѣлью опредѣленія процента углекислоты, образующейся при выдыханіи въ тѣсныхъ отдѣленіяхъ вагоновъ, дѣлающей воздухъ не вполне для дыханія удобнымъ, однакожъ замѣченныя колебанія не такъ значительны. Болѣе неудобства для пассажировъ производитъ неумѣренная топка печей (желѣзныхъ), дающихъ угаръ или невыносимую жару въ верху вагона вмѣстѣ съ холодною температурою для ногъ. По этому самую удобнѣйшею системою отопленія вагоновъ на опытѣ оказалось согрѣваніе горячею водою, проводимою трубами по низу и по

верху вагоновъ. — По § 18-му. Очистка пассажирскихъ вагоновъ совершается провѣтриваніемъ и обмываніемъ отхожихъ мѣстъ; лишь только послѣ провоза плѣнныхъ, очистка производилась сожиганіемъ патроновъ Проф. Траппа или опрыскиваніемъ жидкостію „Лѣсопромышленника“. По § 19-му. Подача врачебной помощи заболѣвающимъ на пути не прекращается до тѣхъ поръ, пока полиція не распорядится доставленіемъ больнаго къ роднымъ или въ больницу. Съ ранеными по своей винѣ поступается такимъ же порядкомъ. Изувѣченные же по винѣ пути остаются до выздоровленія на попеченіи Общества или получаютъ вознагражденіе, ежели лечились на свой счетъ. По § 20-му. Бывали иногда страдавшіе отъ пережиганія желѣзныхъ печей и угара. Неудобство это устранилось перемѣною системы отопленія и наставленіемъ истопникамъ“.

Отъ Правленія Шуйско-Ивановской желѣзной дороги: по § 17-му. „Удовлетворяють. Особенныхъ недостатковъ не имѣють. По § 18-му. Очень удовлетворительно По § 19-му. Пострадавшимъ при несчастныхъ случаяхъ на дорогѣ постороннимъ лицамъ и пассажирамъ врачъ дороги обязанъ подать первоначальное пособіе и препроводить ихъ въ ближайшую къ мѣсту происшествія больницу. По § 20-му. Не было такихъ случаевъ“.

Отъ Правленія Балтійской желѣзной дороги. По § 17-му. „Вагоны на этой дорогѣ слѣдующаго устройства:

I кл.	1871 года	площ.	заним.	1 пас.	1,01	кв.	м.
—	1878	„	„	„	1,024	„	„
II	„ 1870-1874	„	„	„	0,612	„	„
—	„ 1878 года	„	„	„	0,706	„	„
III	„ 1870	„	„	„	0,485	„	„
—	„ 1877	„	„	„	0,424	„	„

По § 18-му. Очищеніе и дезинфекція вагоновъ удовлетворительное. По § 19-му Въ указанныхъ случаяхъ пострадавшіе безъ исключенія пользуются помощью врачей Общества до отправления таковыхъ для помѣщенія въ ближайшую больницу

или же до полученія желаемой ими другой медицинской помощи. По § 20-му Такихъ случаевъ не было“.

Отъ Правленія Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги. По § 17-му. „Вагоны, назначаемые для пассажировъ, удовлетворяютъ требованіямъ гигіены. Отопленіе и устройство вентиляціи удовлетворительно, а также и отхожія мѣста. По § 18-му. Вагоны очищаются удовлетворительно. По § 19-му. Врачи подаютъ помощь пассажирамъ, пока они находятся на линіи или въ больницѣ дороги. По § 20-му. Случаевъ заболѣванія пассажировъ, находящихся въ связи съ дурнымъ устройствомъ вагоновъ, — не было“.

Отъ Новоторжской желѣзной дороги. По § 17-му. „По отношенію къ гигіеническимъ условіямъ, пассажирскіе вагоны удовлетворительны. Неудобства представляютъ только система отопленія и въ зависимости отъ нея устройство ретирадъ. По § 18-му. Очистка пассажирскихъ вагоновъ въ санитарномъ отношеніи удовлетворительна. По § 19-му. Согласно п. 3, § 4 инструкціи „Врачу и Фельдшерамъ“, медицинская помощь пассажирамъ въ несчастныхъ случаяхъ ограничивается временемъ пребыванія ихъ на линіи. По § 20-му. Случаевъ заболѣванія пассажировъ въ связи съ устройствомъ вагоновъ — не было“.

Отъ Боровичской желѣзной дороги. По § 17-му. „Вагоны для пассажировъ—общепринятой на другихъ дорогахъ конструкціи. Однимъ изъ самыхъ главныхъ недостатковъ вагоновъ дурной способъ ихъ отопленія, при которомъ не достигается цѣль равномернаго содержанія правильно теплой температуры на продолжительное время; угаръ, при продолжительной топкѣ общепринятой системы отопленія — обыкновенное явленіе. По § 18-му. Вагоны содержатся хорошо. По § 19-му. Правиль по сему вопросу не выработано, и случаевъ подобныхъ не было. По § 20-му. Случаевъ не было“.

Отъ Уральской желѣзной дороги: По § 17-му. „Вагоны устроены хорошо и удовлетворяютъ всѣмъ требованіямъ. По § 18-му. Согласно инструкціи „наставленіе о мѣрахъ дезинфекціи и указаніе къ поддержанію гигіеническихъ условій“,

§ 4, в, пассажирскіе вагоны подвергаются слѣдующей очисткѣ, Вагоны III класса дезинфекцируются простымъ обмываніемъ водою съ мыломъ и примѣсью хлориновой извести (одну чашку хлориновой извести на ведро воды); вагоны же I и II классовъ тщательнымъ выколачиваніемъ и провѣтриваніемъ. Ретирадныя мѣста должны быть ополаскиваемы водою и поливаемы растворомъ сѣрно-кислаго марганца или желѣзнаго купороса (2 чашки сѣрно-кислаго марганца или желѣзнаго купороса на одно ведро воды). Во время хода, вагоны должны быть выметаемы; при продолжительныхъ стоянкахъ чистота воздуха достигается открытіемъ вентиляторовъ, а лѣтомъ оконъ, причемъ не слѣдуетъ открывать оконъ съ подвѣтренной стороны, а также и съ обѣихъ сторонъ разомъ, во избѣжаніе вреднаго сквозняка. *По § 19-му.* Пострадавшія постороннія лица пользуются леченіемъ за счетъ Общества до выздоровленія. *По § 20-му.* Не было.

Отъ Новгородской желѣзной дороги: По § 17-му. „Въ пассажирскихъ вагонахъ желательнo улучшить систему отопленія замѣною нынѣ существующихъ печей другими болѣе усовершенствованной конструкціи. *По § 18-му.* Пассажирскіе вагоны очищаются удовлетворительно *По § 19-му.* Случаевъ необходимости подачи пособій постороннимъ лицамъ внѣ линіи не было. *По § 20-му.* Такихъ случаевъ не было“.

Таковы данныя, сообщенныя желѣзными дорогами Подкоммисіи по вопросу о состояніи подвижнаго состава и о пользованіи какъ пассажировъ, такъ и „постороннихъ лицъ“, потерпѣвшихъ увѣчья. Какъ оказывается, сами желѣзнодорожныя администраціи не отрицаютъ неудовлетворительности по постановки этого дѣла въ его настоящемъ видѣ. Съ другой стороны, въ дѣлахъ Подкоммисіи имѣется множество заявленій пассажировъ и другихъ лицъ, также указывающихъ на дурное, въ санитарномъ отношеніи, устройство вагоновъ и на неопредѣленность правилъ, ограждающихъ въ этомъ отношеніи интересы публики.

При производствѣ мѣстнаго изслѣдованія дорогъ порученнаго ей раіона, Петербургская Подкоммисія имѣла неоднократно случаи удостовѣриться въ справедливости большинства такихъ заявленій. По убѣжденію Подкоммисіи, дурное въ санитарномъ отношеніи, состояніе подвижнаго состава сводится преимущественно къ слѣдующимъ главнѣйшимъ замѣчаніямъ:

I. Въ желѣзнодорожномъ вѣдомствѣ до сихъ поръ господствуетъ весьма неправильное убѣжденіе, что пассажиръ, оплачивающій болѣе дорогой билетъ, имѣетъ болѣе права пользоваться необходимымъ ему количествомъ свѣжаго воздуха, чѣмъ пассажиръ III класса, — вслѣдствіе чего только въ первоклассныхъ вагонахъ средній объемъ воздуха на 1 мѣсто нѣсколько приближается къ нормальному уровню при чемъ и вентиляціонныя устройства гораздо болѣе совершенны, чѣмъ въ вагонахъ III класса. Нельзя конечно оспаривать, что лицо, взявшее билетъ I класса, имѣетъ несомнѣнное право на ту бархатную обивку, ковры и другія удобства, на которыя не можетъ претендовать третьеклассный пассажиръ, но по отношенію къ свѣжему воздуху каждый изъ нихъ, въ какомъ бы классѣ поѣзда онъ ни ѣхалъ, имѣетъ совершенно одинаковыя права и требованія. Нынѣшнее же положеніе вещей оказывается тѣмъ болѣе несправедливымъ, что: а) первые классы вагоновъ идутъ очень часто съ самымъ незначительнымъ числомъ пассажировъ, а III-ій классъ (гдѣ объемъ воздуха на мѣсто весьма ничтожно, а вентиляціонныя приборы самые плохіе) бываетъ сплошь и рядомъ набитъ публикою и б) по справедливому замѣчанію д-ра Парай-Кошица *), именно пассажирамъ III класса и слѣдуетъ давать больше воздуха для дыханія такъ они состоятъ изъ людей преимущественно рабочихъ, физически болѣе сильныхъ, съ болѣе развитыми легкими, а вслѣдствіе этого потребляющихъ больше кислорода воздуха. Отсюда становится очевиднымъ, что учрежденія и лица, устанавливающія типы пассажирскихъ вагоновъ разныхъ классовъ имѣютъ весьма смутное, неправильное понятіе о гигиенѣ, — иначе они не допу-

*) Архивъ судеб., медіц. и обществ. гігіены 1871 г. № 2, стр. 88.

стили бы на всѣхъ дорогахъ *недостаточности нормы объема воздуха и дурнаго устройства вентиляціонныхъ приборовъ въ III-е класныхъ вагонахъ.*

II. Приблизительно то же самое слѣдуетъ сказать о тѣхъ оконныхъ и дверныхъ устройствахъ въ вагонахъ, а также о потолкахъ и полахъ, которые, охраняя привилегированнаго пассажира отъ дуновенія воздуха, отъ сквознаго вѣтра и дождя, оставляютъ третъекласную публику на произволъ стихіямъ. Смотрѣть на приплату за проѣздъ, какъ на страхованіе отъ ливня и отъ сквозняка, разстраивающаго здоровье — невозможно, а потому нельзя не указать на *плохое устройство оконъ, дверей, половъ и вагоновъ, въ вагонахъ III класса на многихъ дорогахъ* какъ на явленія, которыя не должны быть терпимы.

III По отношенію къ вагонамъ втораго класса нельзя не замѣтить, что *мягкая обивка многихъ вагоновъ до крайности грязна* Сукно, бархатъ и т. п. ткани, равно какъ и мягкій, пласть, ими покрываемый, имѣютъ свойство втягивать въ себѣ міазмы. а потому требуютъ самаго тщательнаго очищенія и возможно частой перемѣны *) Болѣе исправно содержатся въ этомъ отношеніи только вагоны Николаевской (курьерскіе), Финляндской, Варшавской (на участкѣ къ границѣ) и Царско-сельской дорогъ

IV. Отопленіе вагоновъ на многихъ линіяхъ неудовлетворительно (чего не отрицаютъ даже и сами желѣзнодорожныя администраціи).

*) По вопросу о способахъ дезинфицировать мебель, извѣстный гигиеническій журналъ „Здоровье“ говоритъ слѣдующее: „Такъ какъ нѣжныя ткани, входящія въ составъ той или другой части, могутъ страдать отъ окуриваній хлоромъ и сѣрой, то въ такихъ случаяхъ конечно лучше всего употреблять высокую температуру въ 120° С. Остальную же мебель и платье — изъ тканей, неокрашенныхъ нѣжными цвѣтами, подвергать окуриванію. Болѣе же вымачивать въ 3% растворѣ отстоявшейся хлорной извести. Еще лучше, если совершенно освѣтленный растворъ ея будетъ слить съ осадка. Желѣзнодорожныя вагоны должны быть или окуриваемы и обливаемы растворомъ хлорной извести, если не обладаютъ нѣжной отдѣлкой стѣнъ и мебели, или-же дезинфицируемы въ послѣднемъ случаѣ горячимъ паромъ.

V. Устройство отхожих мѣстъ въ вагонахъ, въ особенности въ вагонахъ III класса весьма неудовлетворительно. Лучшій изъ такого рода аппаратовъ Подкоммисія видѣла на Николаевской дорогѣ. *)

VI. Дезинфекціонныя средства на многихъ линіяхъ примѣняются неполно и вообще неудовлетворительно.

VII. На соблюденіе установленнаго правила о некуреніи въ некурительныхъ отдѣленіяхъ не обращается должнаго вниманія.

VIII. Устройство спальныхъ приспособленій заведено лишь на небольшомъ числѣ поѣздовъ.

IX. Вагоны высшихъ классовъ содержатся очень грязно, за исключеніемъ подвижнаго состава Финляндской дороги, Николаевской линіи, Царскосельской, Ораніенбаумской и Дерптской вѣтви Балтійской дороги.

Еще въ 1871 году, нашъ извѣстный изслѣдователь санитарной обстановки желѣзнодорожнаго хозяйства, г. Парай—Кашица **) указывалъ, что въ вагонѣ существуютъ очень благопріятныя условія для передачи болѣзней отъ зараженнаго субъекта здоровому, какъ-то: общая атмосфера для дыханія, до того тѣсное расположеніе мѣстъ, что сидящіе другъ противъ друга непо-

*) Здѣсь говорится объ аппаратѣ доктора Мееровича. Аппаратъ этотъ: 1, ограждаетъ лицо, пользующееся клозетомъ, отъ сквознаго вѣтра и холода снизу; 2) при входѣ въ отхожее мѣсто и при выходѣ изъ него, горшокъ и мочевникъ автоматически вымываются и очищаются незамѣтно для посѣтителя; 3) посредствомъ порошка, растворяющагося въ водѣ, дезинфекція экскрементовъ производится уже при испражненіи; 4) для очищенія употребляется незначительное количество воды; 5) дверь постоянно заперта безъ всякихъ пружинъ; и 6) весь механизмъ, при своей простотѣ, отличается прочностью. Во вниманіе къ этимъ условіямъ, управленіе Николаевской дороги выдало изобрѣтателю слѣдующій аттестатъ: „Ватерклозетъ, изобрѣтенный Надворнымъ Совѣтникомъ докторомъ Мееровичемъ и механикомъ Гюбіевымъ, подъ названіемъ „Самозакрывающійся Дезинфекторъ“, былъ подвергнутъ опытамъ на Николаевской желѣзной дорогѣ въ продолженіи 14 мѣсяцевъ въ вагонахъ II и III классовъ. Аппаратъ этотъ оказался вполне годнымъ для желѣзнодорожныхъ вагоновъ, и дѣйствуетъ вполне удовлетворительно лѣтомъ и зимою“.—

**) Архивъ судебной медицины и общественной гігіены 1871 г. № 2, стр. 92.

средственно дышать одинъ на другаго, тѣсное соприкосновеніе одного съ другимъ посредствомъ одежды и проч. При такихъ условіяхъ, понятно, легко можетъ передаваться зараженіе всѣми сыпными болѣзнями (корью, скарлатиной, оспой,) тифомъ и проч.

Продолжительное пребываніе въ такомъ испорченномъ воздухѣ, какой бываетъ въ вагонахъ, вредно еще потому, что, быстро ослабляя въ извѣстномъ направленіи организмъ, оно тѣмъ самымъ предрасполагаетъ его къ заболѣванію различными болѣзнями. Не можетъ быть сомнѣнія, что человѣкъ, пробывшій ночь въ тѣсномъ вагонѣ съ плотно закрытыми окнами и дверями и съ комплектнымъ числомъ пассажировъ, легче заразится существующими на станціи холерою или тифомъ, чѣмъ человѣкъ, дышавшій ночь неиспорченнымъ воздухомъ. Наконецъ, до такой степени испорченная атмосфера, какая бываетъ въ наполненныхъ вагонахъ, чрезвычайно вредно вліяетъ на извѣстнаго рода больныхъ, которые между тѣмъ принуждены ѣздить по желѣзнымъ дорогамъ. Сюда относятся чахоточные, эмфизематики, страдающіе хроническимъ воспаленіемъ дыхательныхъ путей и глазъ. Продолжительное же пребываніе въ курительныхъ вагонахъ можетъ само по себѣ служить причиною острого воспаленія дыхательныхъ путей (бронхита).

За послѣдніе годы надъ разъясненіемъ вопросовъ улучшенія пассажирскихъ вагоновъ много трудились „Общество охраненія народнаго здравія“, бывшій съѣздъ естество-испытателей и многіе изъ его членовъ въ отдѣльности. На труды нѣкоторыхъ изъ этихъ лицъ было указано въ первой главѣ настоящаго доклада; здѣсь же нельзя не упомянуть объ опытахъ врача Нагорукаго для опредѣленія состава воздуха въ вагонахъ,*) о докладахъ въ „Общество охраненія народнаго здравія“ относительно вентиляціонныхъ приборовъ, дезинфекціонныхъ средствъ и проч.

Къ сожалѣнію, до сихъ поръ многіе изъ результатовъ этихъ почтенныхъ изслѣдованій не переходятъ въ практику.

Исторія желѣзнодорожныхъ улучшеній за послѣднее деся-

*) См. приложеніе № 6

тилѣтіе не показываетъ, чтобы усовершенствованіа санитарныя производились по опредѣленному заранѣе обдуманному плану. по строго выработанной системѣ. Правда, осуществлены нѣкоторыя отдѣльныя попытки поставить дѣло въ болѣе сносную обстановку,*) но отсутствіе общей, руководящей идеи проявляется до сихъ поръ слишкомъ замѣтно, а потому и неудивительно, что даже одинъ изъ самыхъ капитальныхъ вопросовъ гігіены (объемъ воздуха на человѣка) не разрѣшенъ какъ слѣдуетъ и, въ его нынѣшнемъ практическомъ осуществленіи, доказываетъ лишь полнѣйшее непониманіе санитарнаго дѣла тѣми учрежденіями и лицами, которыя ими завѣдываютъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Понятно, что до тѣхъ поръ, пока управленіе санитарною частью желѣзнодорожнаго хозяйства будетъ въ рукахъ лицъ некомпетентныхъ въ дѣлѣ, до тѣхъ поръ никакія коренныя улучшенія немыслимы.

IV. Подвижной составъ скотскихъ поѣздовъ съ точки зрѣнія ветеринарной.

Необходимость изслѣдованія подвижнаго состава скотскихъ поѣздовъ съ точки зрѣнія ветеринарной была предусмотрѣна при составленіи программы работъ Подкоммисіи по санитарной части въ слѣдующихъ параграфахъ; „Удовлетворительно ли содержится подвижной составъ дороги съ ветеринарной точки зрѣнія? Всегда ли производится очищеніе и дезинфекція вагоновъ, послѣ перевозки скота, мяса, кожъ, роговъ тряпья и т. п. продуктовъ? Какими именно способами производится эта очистка и на чей счетъ относятся издержки? (§ 23) Что дѣлается съ навозомъ, выбрасываемымъ изъ вагоновъ, т. е. убирается ли онъ, отдается ли на вывозъ крестьянамъ, зарывается или

*) Въ этомъ отношеніи на первомъ мѣстѣ слѣдуетъ поставить многія разумныя мѣропріятія, осуществленныя управленіемъ Николаевской желѣзной дороги.

сжигается? (§ 24). Какъ поступаютъ съ трупами животныхъ, павшихъ во время пути, и подъ чьимъ надзоромъ производится зарываніе этихъ труповъ? (§ 25).

Въ отвѣтъ на вопросы, предложенные правленіямъ по этому отдѣлу, поступили слѣдующіе отвѣты:

Отъ врачебной службы Главнаго Общества: по § 23 му. Очистка вагоновъ послѣ перевозки гуртовъ и животныхъ продуктовъ производится на боковомъ пути, подводя паровозъ и пуская струю горячей воды и пара, сжиганіемъ патроновъ проф. Траппа, а также дезинфекціоннымъ порошкомъ „Лѣсо-промышленника“. *По § 24-му.* Во время эпизоотій, выброшенный изъ вагоновъ навозъ сжигается. *По § 25.* Отвѣта не получено.

Отъ Правленія Шуйско-Ивановской желѣзной дороги: По § 23-му. Подвижной составъ дороги съ ветеринарной точки зрѣнія содержится вообще удовлетворительно: очищеніе и дезинфекція вагоновъ производится всегда послѣ каждой перевозки скота, мяса и кожъ помощью впуска пара въ очищаемые вагоны. *По § 24-му.* По незначительности провоза вообще скота по дорогѣ, навозъ всегда закапывается въ землю. *По § 25-му.* Подобныхъ примѣровъ не бывало; но по самому дѣлу надо полагать, что зарываніе труповъ павшихъ животныхъ должно производиться подъ наблюденіемъ полиціи.

Отъ Балтійской желѣзной дороги: По § 23-му. Подвижной составъ въ ветеринарномъ отношеніи содержится удовлетворительно, очистка и дезинфекція вагоновъ вполнѣ соответствующая, навозъ скотскій сжигается, вагоны промываются крезоловою жидкостію, а въ особенныхъ случаяхъ выкуриваются патронами, состоящими изъ сѣры, селитры и угля. *По § 24-му.* Навозъ сжигается. *По § 25-му.* Трупы павшихъ во время пути животныхъ зарываются въ землю не ближе 10-ти сажень отъ пути и посыпаются известью подъ надзоромъ начальника станціи.

Отъ Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги: По § 23-му

Ветеринаровъ на дорогѣ нѣтъ.*) Дезинфекцію вагоновъ производитъ служба движенія на счетъ Общества слѣдующимъ образомъ: стѣны вагоновъ обмываются паромъ и горячей водой, добываемой посредствомъ инжекторовъ изъ паровоза. *По § 24-му.* Навозъ, выбрасываемый изъ вагоновъ, отдается крестьянамъ для удобренія полей или зарывается въ особо приготовленные ямы: мусоръ отвозится за предѣлы станцій и сваливается подъ откосы насыпей. Послѣ прохода санитарныхъ поѣздовъ въ военное время навозъ и солома сжигались. *По § 25-му.* Животныя, павшія въ пути, передаются въ вѣдѣніе жандармской полиціи, въ присутствіи которой трупы зарываются въ резервахъ средствами управленія дороги.

Отъ Новоторжской желѣзной дороги По § 23-му. Съ ветеринарной точки зрѣнія подвижной составъ содержится удовлетворительно. Вагоны постоянно очищаются и дезинфицируются посредствомъ сжиганія патроновъ на счетъ дороги.

Отъ Боровичской желѣзной дороги: По § 23-му. Перевозки скота партіями по дорогѣ не было. Вагоны всегда очищены и вымыты на счетъ дороги. *По § 24-му.* Какъ сказано въ § 23 партій скота не перевозится и накопленія нечистотъ не бываетъ. *По § 25-му.* Случаевъ падежа скота въ вагонахъ не было.

Отъ Уральской желѣзной дороги По § 23-му. Согласно инструкціи, товарные вагоны (§ 4, б) въ случаѣ замѣченнаго въ нихъ зловонія, должны быть неотложно подвергнуты дезинфекціи, для чего нужно смазать потолокъ, стѣны и полъ вагоновъ растворомъ хлориновой извести (2 чашки хлориновой извести на одно ведро воды); по прошествіи нѣсколькихъ часовъ, вагоны эти должны быть обмыты паромъ изъ локомотива. Дезинфекція вагоновъ, пассажирскихъ зданій и жилыхъ помѣщеній производится на счетъ Общества. *По § 24-му.* Согласно той же инструкціи § 3, для содержанія въ чистотѣ станціонныхъ дворовъ и рельсовыхъ путей, слѣдуетъ своевременно убирать соръ и нечистоты и отвозить въ мѣста, отдаленныя

*) Это показаніе Правленія опровергается фактомъ: въ самомъ Рыбинскѣ служить ветеринарный врачъ, показаніе котораго будетъ приведено ниже.

отъ жилыхъ помѣщеній, гдѣ или сжигать, или зарывать въ землю, посыпая негашеной известью. *По § 25-му.* Зарываются службою пути подъ наблюденіемъ мѣстнаго фельдшера и съ вѣдома мѣстнаго жандармскаго унтеръ-офицера.

Отъ Новгородской желѣзной дороги. По § 23-му. Очищеніе вагоновъ послѣ перевозки скота производится своевременно и достаточно средствами дороги и на ея счетъ. Кромѣ обыкновенной счистки производится также промывка паромъ и опрыскиваніе карболовою кислотою. *По § 24 му.* Навозъ изъ вагоновъ выбрасывается въ особо вырытыя для того ямы внѣ предѣловъ станціи. Ямы зарываются землею. Предполагается примѣнить сожиганіе нечистотъ *По § 25-му* Трупы павшихъ животныхъ зарываются внѣ предѣловъ станцій подъ надзоромъ Начальниковъ станцій.

Таковы данныя, заключающіяся въ оффиціальныхъ отвѣтахъ, присланныхъ желѣзными дорогами. Подкоммисія имѣетъ однако поводъ думать, что показанія эти во многомъ противорѣчатъ дѣйствительности,—какъ это, напримѣръ можно видѣть изъ слѣдующихъ не менѣе оффиціальныхъ письменныхъ заявленій, хранящихся при дѣлахъ Подкоммисіи:

І. По Рыбинско-Бологовской дорогѣ имѣется слѣдующее оффиціальное заявленіе ветеринарнаго врача (отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ), находящагося при названной дорогѣ, самое существованіе котораго отрицаетъ правленіе: „Въ г. Рыбинскѣ на товарной станціи, а также и на другихъ станціяхъ Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги до Бѣжецка, правда, не было замѣчено мною, чтобы производилась часто и притомъ одновременно, высадка большого количества крупнаго рогатаго скота, но за то довольно нерѣдко на названныхъ станціяхъ производится высадка такового скота небольшими партіями отъ 2—3 до 25 головъ. Навозъ изъ вагоновъ для перевозки скота выбрасывается прямо на полотно дороги, гдѣ остается довольно долгое время неубрааннымъ, не смотря на то, что тутъ же почти ежедневно производится посадка рога-

таго скота. Впослѣдствіи же, хотя навозъ и убирается, но не зарывается и не сжигается, какъ это слѣдовало бы, а разбрасывается по сторонамъ полотна дороги. Что же касается до дезинфекціи вагоновъ, то не только таковой не существуетъ, но даже простаго обмыванія ихъ теплою водою никогда не дѣлается. На станціи Рыбинскъ ежегодно производится посадка крупнаго рогатаго скота, приблизительно до трехъ тысячъ головъ, и не смотря на это при станціи не имѣется никакого загона для скота, съ тѣмъ вмѣстѣ нѣтъ и приспособленій для водопоя и корма, какъ въ вагонахъ, такъ и при станціи“. (Отношеніе отъ 25 октября 1879 г. № 355.)

II. По Николаевской желѣзной дорогѣ имѣются, въ докладахъ Петербургской уѣздной земской управы, свѣдѣнія о выбрасываніи навоза изъ скотскихъ поѣздовъ на уѣздныя земли и о вредѣ, причиняемомъ этимъ выбрасываніемъ, въ гигиеническомъ отношеніи.

Съ другой стороны, въ дѣлахъ Подкомисіи имѣются свѣдѣнія, что и желѣзныя дороги иногда оказываются недовольными распоряженіемъ мѣстныхъ общественныхъ управленій относительно выбрасыванія нечистотъ вблизи линій. Такъ, въ протоколѣ санитарной комисіи, осматривавшей Царскосельскую дорогу, заключается слѣдующій параграфъ: „Обратить вниманіе С.-Петербургской Городской Думы, что производящаяся на сосѣднихъ съ дорогою земляхъ и въ весьма близкомъ отъ нея разстояніи свалка мусора и нечистотъ распространяетъ зловоніе, отъ гніенія котораго можетъ оказаться вредъ, какъ живущимъ въ окрестности, такъ и для проходящихъ поѣздовъ“.

Болѣе подробныя свѣдѣнія о подвижномъ составѣ скотскихъ поѣздовъ съ точки зрѣнія ветеринарной будутъ включены въ общій докладъ о перевозкѣ скота по желѣзнымъ дорогамъ.

V. Общія мѣры для улучшенія санитарной части желѣзнодорожнаго хозяйства.

Въ предшествовавшихъ главахъ настоящаго доклада было выяснено, что *главнѣйшая* причина неудовлетворительнаго состоянія санитарной части объясняется преимущественно неправильностію постановки врачебной службы на желѣзныхъ дорогахъ.

Неправильность эта проявляется въ томъ:

а) что опредѣленіе, аттестація и увольненіе врачей предоставлены учрежденіямъ и лицамъ, совершенно некомпетентнымъ въ санитарномъ дѣлѣ;

б) что на многихъ дорогахъ лучшими врачами признають тѣхъ, которые никакихъ санитарныхъ вопросовъ не возбуждаютъ и на веденіе своего дѣла требуютъ какъ можно меньше денегъ, хотя бы это и было соединено съ ущербомъ для дѣла;

в) что самостоятельно поставленной должности спеціально-санитарнаго врача ни на одной дорогѣ не существуетъ, а санитарныя обязанности возложены на главныхъ и участковыхъ врачей, обремененныхъ большими занятіями по леченію больныхъ, по веденію отчетности и проч.;

г) что врачебная служба дорогъ устранена отъ непосредственнаго участія въ разработкѣ вопросовъ по возведенію жилыхъ даній, по ихъ ремонту, по улучшенію подвижнаго состава по продовольствію пассажировъ и публики и проч.

д) что при нынѣ существующей подчиненности врачей некомпетентнымъ учрежденіямъ, размѣры ихъ содержанія назначаются до такой степени скудные, что врачи, даже съ вѣдома управленій, поставлены въ необходимость изыскивать себѣ средства къ существованію побочными занятіями, удѣляя желѣзнодорожной службѣ значительное количество труда и времени.

По всѣмъ этимъ причинамъ оказывается, что заботы о здоровьѣ многочисленнаго желѣзнодорожнаго персонала и пассажировъ, а также мѣры къ предохраненію желѣзнодорожныхъ раіоновъ отъ переноса эпидемій, ввѣрены государствомъ та-

кому управленію, которое ни въ какомъ случаѣ нельзя считать компетентнымъ.

Не предрѣшая еще вопроса — въ чьихъ рукахъ (Министерства-ли Путей Сообщенія или Министерства Внутреннихъ Дѣлъ) должно быть сосредоточено общее завѣдываніе и управленіе санитарною частію на желѣзныхъ дорогахъ, *)—Подкоммисія Петербургскаго раіона, въ настоящемъ случаѣ, считаетъ достаточнымъ высказаться за

1) *Необходимость реорганизации санитарной части на желѣзныхъ дорогахъ.*

2) *Необходимость установленія непосредственнаго вмѣшательства Правительства въ наблюденіе за санитарною частью желѣзнодорожнаго хозяйства.*

3) *Необходимость выработки Правительствомъ общаго плана и послѣдовательной системы проведенія желѣзнодорожныхъ санитарныхъ мѣропріятій съ тѣмъ, что всякое требованіе Правительства въ этомъ отношеніи, какъ направленное къ огражденію интересовъ общественнаго здоровья, должно быть обязательно выполняемо правленіями и управленіями.—*

По причинамъ, подробно изложеннымъ въ первой главѣ настоящаго доклада, Подкоммисія, при нынѣшнемъ устройствѣ врачебной службы, не придаетъ существеннаго значенія опредѣленію раіона врачебнаго участка. Напротивъ того, въ послѣдствіи, при установленіи непосредственнаго вмѣшательства Правительства въ наблюденіе за санитарною частью желѣзнодорожнаго хозяйства, само собою явится:

4) *Необходимость опредѣленія, соотвѣтственно общимъ и мѣстнымъ условіямъ, раіона дѣятельности какъ санитарныхъ врачей, такъ и врачей, занимающихся леченіемъ больныхъ.*

При ближайшемъ разсмотрѣніи этого вопроса, было бы не

*) Подробное заключеніе по сему предмету будетъ представлено Коммисіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи въ общемъ докладѣ по санитарной части.

безполезно имѣть въ виду помѣщаемыя въ приложеніи „Общія основы проекта организаціи врачебно-санитарной части,“ *) предложенныя г. Рахмановымъ и принятыя врачами VI-й сессіи г. г. врачей во время происходившаго въ Петербургѣ съѣзда естествоиспытателей.

Въ означенныхъ четырехъ положеніяхъ заключаются всѣ тѣ общія мѣры для улучшенія санитарной части желѣзнодорожнаго хозяйства, которыя предполагаются Петербургскою Подкоммисіею въ убѣжденіи, что до тѣхъ поръ, пока эти главнѣйшія мѣры осуществлены не будутъ,—всякое усовершенствованіе санитарной обстановки желѣзнодорожнаго хозяйства будетъ имѣть характеръ и значеніе мѣропріятій временныхъ, пальятивныхъ.

Что касается мѣропріятій частныхъ, то останавливаться на ихъ перечисленіи Подкоммисія находитъ бесполезнымъ уже потому, что въ предшествовавшихъ главахъ настоящаго доклада, каждая изъ этихъ мѣръ была намѣчена въ своемъ мѣстѣ.

Подписали:

Предсѣдатель Графъ Э. Барановъ.

Члены:

М. Анненковъ.	К. Полежаевъ.
Баронъ Веліо.	А. Кларкъ.
В. Вешняковъ.	П. Комаровъ.
Н. Ермаковъ.	В. Усовъ.
Баронъ П. Корфъ.	Ю. Алькье.
И. Горчаковъ.	

Старшій Дѣлопроизводитель И. Золотницкій.

*) Приложение № 7.

Приложение № 1 и 2.

Мѣсто житель- ство окружнаго врача.	Величина врачебныхъ округовъ (по длинѣ дорогъ).	Средняя годовая чис- ленность лечимыхъ больныхъ.	Квартиры врачей отъ Глав- наго общества.	Окладъ жалованья.
Нижегородская линія.				
Москва	82 в.	4484 ч.	не имѣетъ	2000 р.
Владиміръ . . .	121 »	2422 »	квартира на станціи	900 »
Ковровъ	90 »	5168 »	домъ на заводѣ	1500 »
Нижній - Новго- родъ	117 »	1655 »	квартира на станціи	1000 »
Николаевская линія.				
С.-Петербургъ .	78 в.	1815 ч.	не имѣетъ	1000 р.
Александровскій заводъ	—	6000 »	домъ на заводѣ	800 »
Мал. Вишера . .	133 »	1640 »	домъ на станціи	800 »
Бологое	140 »	1468 »	квартира на станціи	800 »
Тверь	141 »	2088 »	домъ для службы	1000 »
Москва	111 »	3167 »	не имѣетъ	900 »
Варшавская линія.				
С.-Петербург. ок- окружн. врачъ .	20 в.	3157 ч.	не имѣетъ	1800 р.
Хирургъ линіи	—	703 »	квартира на станціи	1200 »
Врачъ для осмот- ра рабочихъ . .	—	—	не имѣетъ	1000 »
Гатчино	95 »	782 »	не имѣетъ	500 »
Псковъ	216 »	2055 »	не имѣетъ	800 »
Динабургъ . . .	211 »	3535 »	квартира въ Новомъ вокзалѣ	900 »
Вильно	190 »	3620 »	квартира при кабинетѣ	900 »
Бѣлостокъ . . .	213 »	2690 »	квартира въ Соколкѣ	900 »
Варшава . . .	102 »	2651 »	не имѣетъ	900 »
Ковно	80 »	987 »	не имѣетъ	700 »
Вержболово . .	82 »	898 »	квартира при кабинетѣ	700 »

Программа для собиранія свѣдѣній относительно санитарнаго состоянія желѣзныхъ дорогъ.

А Общія свѣдѣнія.

Протяженіе дороги. Число станцій и полустанцій. Число служащихъ по категоріямъ должностей. Число врачей и фельдшеровъ. Величина врачебныхъ и фельдшерскихъ участковъ. Топографическій очеркъ мѣстности, чрезъ которую дорога проходитъ.

Б. Санитарныя свѣдѣнія, касающіяся служащихъ и рабочихъ.

1) Производится ли изслѣдованіе физическаго состоянія здоровья вновь поступающихъ служащихъ. Если производится, то какихъ категорій служащихъ и какими способами.

2) Свѣдѣнія объ отношеніи кубической вмѣстимости всѣхъ находящихся на дорогѣ жилыхъ зданій, къ общему числу живущихъ въ нихъ постоянно (квартиры) или временно пребывающихъ (конторы, канцеляріи, дежурныя комнаты, мастерскія).

3) Свѣдѣнія, касающіяся отопленія, вентиляціи и освѣщенія жилыхъ зданій и мастерскихъ.

4) Свѣдѣнія о водоснабженіи и указаніе тѣхъ пунктовъ дороги, въ которыхъ вода, употребляемая для питья, отличается дурнымъ

вкусомъ, или—предполагается, что можетъ оказывать вредное вліяніе на здоровье.

5) Свѣдѣнія о надзорѣ за соблюденіемъ чистоты жилыхъ зданій, дворовъ, помойныхъ и выгребныхъ ямъ; способы очистки и дезинфекціи послѣднихъ. Какъ часто производится вывозъ нечистотъ и въ какой мѣрѣ. Какого устройства сортиры: если съ выгребами, то цементированы ли они или нѣтъ.

6) Число бань и общихъ прачешныхъ (или мѣстъ, гдѣ моютъ бѣлье на дорогѣ). Пункты, на которыхъ онѣ находятся.

7) Свѣдѣнія о помѣщеніяхъ кондукторской поѣздной прислуги, сопровождающей товарные поѣзда. Есть-ли крытыя и теплыя помѣщенія.

8) Свѣдѣнія о зимней и лѣтней одеждѣ служащихъ, пользующихся экипировкой отъ общества.

9) Свѣдѣнія о техническихъ несовершенствахъ въ конструкціи различныхъ желѣзнодорожныхъ приспособленій, приѣмовъ, порядковъ веденія дѣла, которые являются или могутъ сдѣлаться причиной нарушенія фізіологической цѣлости желѣзнодорожныхъ агентовъ.

10) Свѣдѣнія о числѣ и распредѣленіи рабочихъ часовъ для различныхъ категорій служащихъ.

11) Свѣдѣнія объ организаціи медицинской помощи. Статистика болѣзненности, увѣчья и смертности.

12) Принимаются ли въ больницы сифилитики, согласно распоряженія правительства, и не увольняются ли отъ службы заболѣвшіе сифилисомъ.

13) Цифровыя данныя о призрѣніи увѣчныхъ и вообще о судьбѣ ихъ, по излеченіи отъ поврежденія.

14) Свѣдѣнія о типѣ носилокъ, числѣ ихъ на всей линіи и распредѣленіи на различныхъ пунктахъ.

В. Свѣдѣнія, касающіяся пассажировъ.

1) Свѣдѣнія о пассажирскихъ зданіяхъ, ихъ отопленіи, вентиляціи, освѣщеніи и отхожихъ мѣстахъ при нихъ.

2) Свѣдѣнія объ отношеніи кубической вмѣстительности вагоновъ I, II, III классовъ и арестантскихъ, къ числу находящихся въ нихъ мѣстъ.

3) Системы отопленія, вентиляціи и освѣщенія вагоновъ. Устройство отхожихъ мѣстъ. Обивка вагоновъ.

4) Свѣдѣнія о надзорѣ за чистотой содержанія пассажирскихъ зданій и станціонныхъ путей.

5) Свѣдѣнія о надзорѣ за пищевымъ продовольствіемъ пассажировъ изъ желѣзнодорожныхъ буфетовъ и за чистотой содержанія послѣднихъ. Какъ часто и по чьему почину производятся ревизіи буфетовъ.

6) Свидѣтельствуется ли буфетная прислуга въ отношеніи здоровья.

7) Свѣдѣнія объ устройствѣ баковъ и фильтровъ для воды, предназначенной для употребленія пассажировъ. Число баковъ и фильтровъ.

8) Свѣдѣнія о замѣчаемыхъ неудобствахъ и техническихъ несовершенствахъ въ конструкціи вагоновъ и вагонныхъ приспособленій, которыя могутъ быть причиной вреднаго вліянія на здоровье.

9) Свѣдѣнія объ организаціи врачебной помощи пассажирамъ, внезапно заболѣвшимъ въ поѣздѣ (поѣздные фельдшера, ящики первой помощи).

10) Свѣдѣнія о заботѣ о пассажирахъ, пострадавшихъ въ поѣздѣ при несчастныхъ случаяхъ. Существуютъ ли въ поѣздѣ носилки и отдѣленія для помѣщенія пострадавшихъ.

Примѣчаніе. Всѣ мѣры должны быть изображены по метрической (десятичной) системѣ, а не въ саженьяхъ или футахъ.

Г. Свѣдѣнія о томъ, какія предпринимаются мѣры для устраненія вредныхъ вліяній, причиной которыхъ можетъ быть желѣзная дорога, на лицъ живущихъ въ ближайшей окрестности ея, или путешествующихъ, по необходимости, вблизи или чрезъ нее.

1) Снабжены ли паровозы аппаратами, препятствующими вылетанію слишкомъ большихъ искръ.

2) Удаляются ли съ ближайшей окружности пути нечистоты, выбрасываемыя изъ зданій, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

3) Существуетъ ли во время эпидеміи надзоръ, чтобы лица, страдающія эпидемическою заразительною болѣзною, не принимались на пассажирскіе поѣзда.

4) Производится ли во время эпидеміи дезинфекція поѣздовъ и поѣздной прислуги.

Д. Свѣдѣнія о вагонахъ, назначенныхъ для товарнаго движенія.

1) Свидѣтельствуется ли гурты скота при приѣмѣ ихъ на товарные поѣзда.

2) Очищаются ли и дезинфицируются ли товарные вагоны послѣ перевозки животныхъ, кожъ, шерсти, соленой рыбы, тряпья.

3) Какъ поступаютъ съ трупами павшихъ животныхъ.

4) Товарные вагоны, служившіе для перевозки животныхъ, употребляются ли для перевозки съѣстныхъ припасовъ.

Е. Организація на дорогѣ санитарнаго надзора.

Ж. Свѣдѣнія о правахъ и обязанностяхъ врачебнаго персонала.

Записка доктора Крюкова.

(Медицинское Обозрѣніе т. XI, 1879 г. стр. 739).

Въ виду того, что въ настоящее время правительственная коммисія занята всестороннимъ изслѣдованіемъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, я позволю себѣ представить нижеслѣдующую замѣтку.

Недавно мнѣ встрѣтился такой случай: машинистъ Э., служившій въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ на одной изъ ведущихъ къ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ, былъ исключенъ изъ службы, какъ страдающій слѣпотою на цвѣта. Эта роковая для него діагностика была сдѣлана Г., однимъ изъ московскихъ врачей, служащимъ на этой линіи. Считая эту діагностику неправильною, взволнованный въ высшей степени, что весьма понятно, Э. пришелъ ко мнѣ, прося изслѣдовать его на цвѣта и показывая при этомъ свидѣтельство, выданное ранѣе изслѣдованія, сдѣланнаго Г., другимъ врачомъ, служащимъ на той же линіи, въ которомъ коллега удостовѣряетъ, что больной не страдаетъ слѣпотою на цвѣта. Г. изслѣдовалъ помощью Штиллинговскихъ таблицъ, другой же врачъ показывалъ разные цвѣта и спрашивалъ о названіи ихъ.

Минутнаго изслѣдованія по способу Holmgren'a было достаточно, чтобы убѣдиться въ рѣзко выраженной цвѣтовой слѣпотѣ Э. и убѣдить его самого.

Не будь Э. изслѣдованъ коллегой Г. и имѣй при себѣ свидѣ-

тельство врача въ томъ, что онъ слѣпотою на цвѣта не страдаетъ,—разумѣется, онъ продолжалъ бы служить машинистомъ и когда нибудь могъ бы, благодаря своей слѣпотѣ, стать причиною трагическаго желѣзнодорожнаго случая.

Возможность такой ошибки въ діагностикѣ цвѣтовой слѣпоты, какая была сдѣлана однимъ изъ товарищей, показываетъ, что дѣло изслѣдованія на цвѣта служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ стоитъ у насъ еще не ладно. Согласно распоряженію г. Министра Путей Сообщенія, техническо-инспекторскій комитетъ желѣзныхъ дорогъ предложилъ совѣтамъ управленій и правленіямъ Обществъ составить, по соглашенію съ инспекторами желѣзныхъ дорогъ, порядокъ испытаній на цвѣта.

Существуютъ ли какія либо инструкціи для изслѣдованія, я не знаю, но если они и существуютъ, то очевидно недостаточно хороши, такъ какъ, до сихъ поръ, сколько мнѣ извѣстно, нѣкоторыми употребляется нигуда негодный способъ изслѣдованія на цвѣта, состоящій въ показываніи цвѣтныхъ бумажекъ, или даже прямо цвѣтной матеріи, изъ которой дѣлаются сигнальные флаги, и въ опросахъ при этомъ о цвѣтѣ показываемаго объекта.

Изъ всѣхъ способовъ изслѣдованія на цвѣта лучшій—это способъ проф. Holmgren'a (см. *De la cécité des couleurs dans ses rapports avec les chemins de fer et la marine* par F. Holmgren. Paris Q. Masson.—*Die Farbenblindheit in ihren Beziehungen zu dem Eisenbahnen und der Marine*, von F. Holmgren. Leipzig. Vogel, 1878.—Медиц. Обозрѣн. Октябрь 1878 г.) Согласно предложенію prof. Cohn'a, способъ Holmgren'a, и безъ того очень простой, дѣйствительно можетъ быть еще болѣе упрощенъ тѣмъ, что можно не прибѣгать къ пробѣ съ зеленою шерстью, а ограничиться лишь розовою пробой. Съ этимъ способомъ не можетъ конкурировать никакой другой. Онъ очень вѣренъ: при немъ не ускользнетъ ни одинъ слѣпой на цвѣта. Онъ очень простъ, легокъ и удобенъ для изслѣдующаго, настолько простъ, что разъ познакомившись съ нимъ, никто, вѣроятно, не вздумаетъ и прибѣгать къ другимъ способамъ изслѣдованія, если не будетъ, конечно, имѣть въ виду какія либо спеціальныя научныя изслѣдованія. Определить помощью способа Holmgren'a—слѣнъ ли данный человекъ на цвѣта или нѣтъ—минутное дѣло. Вообще, способъ этотъ имѣетъ столько преимуществъ, что, по моему мнѣнію, его нужно сдѣлать обязательнымъ для желѣзнодорожныхъ цѣлей, иначе, всегда будутъ встрѣчаться лица съ несомнѣнною цвѣтовою

слѣпотою, имѣющія при себѣ свидѣтельство въ томъ, что они слѣпотою на цвѣта не страдаютъ.

Всѣ другіе способы имѣютъ тѣ или другіе недостатки, особенно въ виду практической цѣли опредѣленія—слѣпъ-ли данный человекъ на цвѣта, или обладаетъ хорошимъ цвѣтоощущеніемъ. Конечно, всѣ дороги ведутъ въ Римъ, но однѣ изъ нихъ вѣрны и хороши, по другимъ же можно заблудиться. Можно помощью самого плохаго способа опредѣлить состояніе цвѣтоощущенія, но для этого нужна масса времени, много повторныхъ изслѣдованій и полное знакомство съ фізіологіей и патологіей цвѣтоощущенія. чего отъ неспеціалистовъ нельзя и требовать. Отдѣльныя, хотя и рѣдкія ошибки тутъ все таки всегда будутъ возможны.

Скажу нѣсколько словъ о болѣе употребительныхъ или предложенныхъ въ послѣднее время способахъ. Способъ Seebeck'a, состоящій въ томъ, что изслѣдуемому дается масса разноцвѣтныхъ объектовъ—цвѣтныхъ бумажекъ, клочковъ матеріи и т. п., которые онъ долженъ разобрать по отдѣльнымъ цвѣтамъ, очень вѣренъ и хорошъ, но требуетъ слишкомъ много времени для изслѣдованія каждаго отдѣльнаго человека, по этому для желѣзнодорожныхъ цѣлей не годится. Очень часто употреблявшійся и употребляемый, къ сожалѣнію, до сихъ поръ способъ, состоящій въ томъ, что изслѣдуемому показываются куски цвѣтной бумаги или матеріи, или заставляютъ его смотрѣть черезъ окрашенныя стекла, при чемъ отъ него требуется *назвать* видимый имъ цвѣтъ,—способъ этотъ, въ инструкціи для изслѣдованія служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, долженъ быть запрещенъ. Если довольствоваться только этимъ способомъ, то очень многіе, если не большая часть слѣпыхъ на цвѣта, будутъ не узнаны. Назвать цвѣтъ правильно и видѣть его правильно—двѣ совершенно разныя вещи. Изслѣдованный мною Э. тоже правильно называлъ цвѣта принесеннаго имъ съ собою разноцвѣтнаго шарфа, съ цѣлью убѣдить меня, что хорошо различаетъ цвѣта; правильно называлъ и цвѣта показываемыхъ ему мною цвѣтныхъ бумажекъ, тѣмъ не менѣе онъ слѣпъ на цвѣта. Изъ 80 слѣпыхъ Sohn'a на красный и зеленый цвѣта, 52 вѣрно назвали цвѣтъ кармина краснымъ, 48 цвѣтъ Швейнфуртовской зелени—зеленымъ. Нѣкоторые изъ нихъ вѣрно называли только цвѣтъ кармина, а ошибались въ цвѣтѣ Швейнфуртовской зелени, или наоборотъ, но очень многіе называли вѣрно оба цвѣта; 59 вѣрно назвали цвѣтъ краснаго стекла краснымъ, смотря чрезъ него на дневной свѣтъ, 48 цвѣтъ зеленаго

стекла зеленымъ. Изъ этого ясно до какой степени не вѣренъ этотъ способъ. Штиллинговскими таблицами тоже нельзя довольствоваться, хотя бы даже онѣ были не таковы, какъ теперь, а безукоризненно совершенны въ техническомъ отношеніи. У Cohn'a напр., одинъ слѣпой на всѣ цвѣта могъ прочесть всѣ таблицы. Не слѣдуетъ довольствоваться ими потому, что таблицъ Штиллинга всего нѣсколько штукъ, и человѣкъ, страдающій цвѣтовою слѣпотою, имѣя въ виду скрыть свой недостатокъ, легко можетъ заучить ихъ наизусть по какимъ либо отдѣльнымъ признакамъ. Желаніе же скрыть свою цвѣтовую слѣпоту—весьма понятное желаніе со стороны человѣка, которому предстоитъ потерять свое мѣсто и кусокъ хлѣба. Таблицы Даае очень хороши; изслѣдованіе помощью ихъ легко и требуетъ мало времени. Всѣ 100 слѣпыхъ Cohn'a ошиблись на этихъ таблицахъ. Въ новомъ изданіи таблицъ Даае 1 рядъ составленъ изъ 7 разныхъ нюансовъ зеленого цвѣта, 1 изъ 7 нюансовъ красного цвѣта и 8 рядовъ изъ разныхъ цвѣтовъ. Изслѣдованіе состоитъ въ томъ, что изслѣдуемаго спрашиваютъ, состоитъ ли данный рядъ изъ разныхъ цвѣтовъ или изъ разныхъ нюансовъ одного и того же цвѣта. Если отвѣты будутъ вѣрны—изслѣдуемый не страдаетъ цвѣтовою слѣпотою, если не вѣрны—страдаетъ. Для контроля можно указать какойнибудь одинъ цвѣтъ и предложить изслѣдуемому указать на цвѣта таблицы, подходящія къ данному цвѣту. Таблица Даае безспорно лучше таблицъ Штиллинга, и на нее можно было бы вполне положиться, если бы страданіе цвѣтовою слѣпотою не грозило потерю куска хлѣба. Цвѣтная шерсть въ таблицѣ Даае прикрѣплена неподвижно къ канвѣ, и я думаю, что при желаніи скрыть свой цвѣтовой недостатокъ, можно заучить: какіе ряды разноцвѣтные и какіе одноцвѣтные, а также какой квадратъ похожъ на другой квадратъ таблицы. Поэтому я не совѣтовалъ бы вводить въ желѣзнодорожную практику таблицу Даае въ исключительное употребленіе, или если и ввести, то контролировать изслѣдованіе помощью Holmgren-овской пробы съ розовою шерстью. Таблицы Снеллена, хотя всѣ 100 слѣпыхъ Cohn'a ошиблись на нихъ, не годятся. Слепые Cohn'a не имѣли цѣли скрыть свою слѣпоту, а заучить, что 1 рядъ буквъ—розоваго цвѣта, 2—желтаго, 3—зеленаго, 4—синяго и 5—сѣраго—очень легко. Употреблять для опредѣленія цвѣтовой слѣпоты спектроскопъ нѣтъ нужды. Назвать 7 цвѣтовъ спектра наизусть по порядку легко. Если же заставить подбирать къ спектральнымъ цвѣтамъ подходящія моточки цвѣтной шерсти,—

цветная слѣпота, конечно будетъ открыта, но такой способъ не имѣетъ ни какихъ преимуществъ передъ Holmgren'овскимъ. Во первыхъ, приходится сравнивать спектральный цветъ съ пигментнымъ цветомъ; во 2-хъ, наборъ шерсти по Holmgren'у стоитъ всего около 3—4 руб. сер., а спектроскопъ отъ 80 до 100 р. с.; да и при спектроскопѣ все-таки необходимъ наборъ шерсти; въ 3-хъ, изслѣдованіе съ спектроскопомъ требуетъ больше времени, чѣмъ по способу Holmgren'а. Способъ Maxwel'я съ вертящимся кружкомъ и способъ Воинова слишкомъ утомительны для изслѣдующаго, такъ что нѣтъ возможности прибѣгать къ нимъ при изслѣдованіяхъ большаго количества людей. Пользоваться для опредѣленія цветовой слѣпоты физиологическими опытами съ одновременнымъ и послѣдовательнымъ контрастомъ неудобно, такъ какъ не всякій легко видитъ контрастъ, а кромѣ того, чтобы такого рода опытъ имѣлъ вполне доказательную силу, нельзя довольствоваться названіемъ цвета контраста, а нужно заставлять подбирать цветную шерсть или бумагу къ цвету контраста.

Повторяю, способъ проф. Holmgren'а, по вѣрности даваемыхъ имъ результатовъ, по легкости своего примѣненія, по очень небольшой затратѣ времени при изслѣдованіи помощью его, лучше всѣхъ другихъ способовъ удовлетворяетъ цѣли изслѣдованія на цвета служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ. Способъ этотъ, пока нѣтъ другаго, еще болѣе удобнаго, долженъ быть рекомендованъ для обязательнаго употребленія при изслѣдованіяхъ желѣзнодорожными врачами лицъ, несущихъ извѣстную службу на желѣзныхъ дорогахъ.

Сомнительные случаи для контроля слѣдуетъ передавать кому либо изъ врачей, специально занимающихся глазами болѣзнями. Недостаточно строго относиться къ дѣлу изслѣдованія на цвета желѣзно-дорожнаго персонала—нельзя. Благодаря цветовой слѣпотѣ, недостатку, существованіе котораго можетъ не быть извѣстнымъ и самому лицу, одержимому имъ, возможны очень печальные случаи. Если слѣпой на цвета машинистъ десять, — двадцать лѣтъ благополучно исполняетъ свои обязанности, это нисколько не гарантируетъ, что онъ на одиннадцатомъ или на двадцать первомъ году, при всей своей осторожности, не разобьетъ поѣзда. При бѣдности хорошо технически-образованныхъ у насъ лицъ, слѣпыхъ на цвета машинистовъ можно оставлять на службѣ, полагая, при томъ только условіи, если отвѣтственность за правильное пониманіе сигналовъ будетъ снята съ такого машиниста и

возложена на другое лицо, находящееся на паровозѣ. Но такая мѣра можетъ быть лишь временною, и то—лишь изъ гуманнаго отношенія къ человѣку принужденному, можетъ быть послѣ многолѣтней и безупречной дѣятельности, оставить свою специальность и лишиться единственнаго средства къ существованію. При 20,000 верстѣ желѣзныхъ дорогъ, найдется много слѣпыхъ на цвѣта изъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, такъ какъ, судя по имѣющимся даннымъ, цвѣтовая слѣпота встрѣчается въ 4‰. Отъ лицъ, обязанныхъ не узнавать сигналы, а давать ихъ напр., отъ желѣзнодорожныхъ сторожей, можно и не требовать, чтобы они правильно различали цвѣта, но въ такомъ случаѣ нужно, какъ это предлагаетъ Holmgren, чтобы красный и зеленый флаги, равно красный и зеленый фонари, имѣли разныя отмѣтки, по которымъ можно узнавать цвѣтъ ихъ. Желѣзнодорожные врачи, при точныхъ инструкціяхъ для изслѣдованія, должны отвѣчать за правильность выдаваемыхъ ими свидѣтельствъ, удостоверяющихъ, что данное лицо цвѣтовою слѣпотою не страдаетъ.

Записка, представленная Подкоммисіи врачамъ Варшавскаго округа С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги докторомъ-медицины Б. Гепнеромъ.

Неправильная воспріимчивость нервной оболочки глазъ на цвѣтотовыя ощущенія составляетъ причину дальтонизма, уклоненія же въ строеніи преломляющихъ средъ глазнаго яблока причиняютъ ослабленіе зрѣнія, встрѣчаемое несравненно чаще дальтонизма. Уклоненіе сіе можетъ обнаруживаться подъ двумя формами: близорукости и дальнорукости. Въ этихъ двухъ формахъ строенія глазнаго яблока встрѣчается весьма часто значительное пониженіе силы зрѣнія, его остроты, въ сравненіи съ глазомъ нормальнымъ. Пониженіе сіе можетъ быть устранимо единственно помощью оптическихъ стеколъ.

Путемъ весьма точныхъ опытовъ опредѣлены самые малые размѣры предметовъ или знаковъ, которые могутъ быть еще различаемы (подъ однимъ и тѣмъ-же угломъ 5-ть минутъ) нормальнымъ глазомъ, въ разстояніяхъ отъ 1 парижскаго фута до 200 футовъ. Острота зрѣнія глаза, различающаго сіи знаки въ данныхъ разстояніяхъ, признана нормальною = 1.

Если изслѣдуемый глазъ не можетъ различать знаковъ извѣстной величины въ соотвѣтственномъ разстояніи, то острота его зрѣнія ниже нормальной. Для опредѣленія же степени пониженія ея слу-

жить слѣдующая формула $S = \frac{d}{D}$, въ которой S означаетъ остроту зрѣнія; d , разстояніе, въ которомъ изслѣдуемый глазъ различаетъ

знаки или шрифтъ извѣстной величины; разстояніе, въ которомъ сей шрифтъ различается нормальнымъ глазомъ, обозначено буквою D .

Если слѣдовательно изслѣдуемый глазъ различаетъ только на разстояніи 20 футовъ буквы, различаемыя нормальнымъ глазомъ на разстояніи 40 футовъ, то острота его зрѣнія

$$S = \frac{d=20'}{D=40'} = \frac{1}{2}$$

т. е. половинѣ нормальной остроты зрѣнія. Въ военной строевой службѣ допускается пониженіе остроты зрѣнія *до половины* нормальной; въ желѣзнодорожной же, *minimum* ея до сихъ поръ не опредѣленъ закономъ. На основаніи производимыхъ мною опытовъ я полагалъ бы возможнымъ допустить пониженіе остроты зрѣнія, даже для машинистовъ, до $\frac{1}{3}$ нормальной остроты.

По причинѣ множества переходныхъ степеней отъ нормальной цвѣтовой воспріимчивости сѣтчатой оболочки глазъ до почти безусловной нечувствительности ея на цвѣтовые ощущенія, опредѣленіе точной границы между нормальнымъ ощущеніемъ цвѣтовъ и дальтонизмомъ весьма трудно. Въ настоящемъ состояніи науки мы не назовемъ дальтонистомъ того, кто не въ состояніи точно отличить другъ отъ друга различные оттѣнки извѣстнаго цвѣта, положимъ: зеленаго, краснаго или фіолетоваго. Но зато будетъ признанъ дальтонистомъ не находящій различія между зеленымъ и сѣрымъ цвѣтомъ, между краснымъ и сѣрымъ или наконецъ между зеленымъ и краснымъ.

Для желѣзнодорожнаго дѣла важны двѣ главныя и преимущественно часто встрѣчаемыя группы дальтонистовъ: первая изъ нихъ отличается особеннымъ притупленіемъ ощущенія разницы между зеленымъ и краснымъ цвѣтами; принадлежащія къ другой группѣ смѣшиваютъ желтый цвѣтъ съ голубымъ. Такъ какъ въ Россіи употребляются только красные и зеленые сигналы, то вторая группа не представляетъ для насъ особеннаго интереса.

Дальтонизмъ бываетъ въ большинствѣ случаевъ врожденнымъ, составляя такъ называемый порокъ образованія. Высшія его степени не подлежатъ леченію; слабыя, можетъ быть, въ нѣкоторыхъ случаяхъ могутъ излечиваться путемъ продолжительнаго упражненія.

Въ нѣкоторомъ размѣрѣ дальтонизмъ можетъ пріобрѣтаться—

это будетъ форма патологическая, развивающаяся отъ излишняго употребленія спиртныхъ напитковъ или табаку, *при скудной пищѣ*; эта форма дальтонизма въ большинствѣ случаевъ излечивается перемѣною образа жизни. При страданіяхъ зрительнаго нерва и сѣтчатой оболочки тоже развивается дальтонизмъ, но такой считается почти всегда предвѣстникомъ совершенной потери зрѣнія.

Дальтонизмъ встрѣчается преимущественно у мужчинъ, между женщинами почти никогда, или необыкновенно рѣдко. Конечно, число дальтонистовъ зависитъ отъ весьма различныхъ причинъ, которыя до сихъ поръ еще хорошо не изслѣдованы и не изучены, но не подлежитъ сомнѣнію, что и способъ изслѣдованія глазъ имѣетъ нѣкоторое вліяніе на опредѣленіе процента дальтонистовъ въ извѣстной странѣ;—вообще, считается ихъ въ разныхъ государствахъ отъ 2% до 5%. У насъ въ Россіи, насколько извѣстно до сихъ поръ, ихъ найдено до 2%.

Если, при изслѣдованіи воспріимчивости сѣтчатой оболочки глазъ на цвѣтотыя ощущенія, мы будемъ требовать отъ изслѣдуемаго, чтобы онъ называлъ представляемые ему цвѣта, то такой способъ можетъ быть причиною весьма частыхъ ошибокъ. Многіе, даже образованные люди, часто не умѣютъ называть цвѣтовъ.

Самый вѣрный и общедоступный способъ изслѣдованія дальтонистовъ слѣдующій: изъ собранія разноцвѣтныхъ образчиковъ гаруса, выбираемъ мотокъ того цвѣта, который въ данномъ случаѣ насъ интересуетъ и приглашаемъ свидѣтельствуемаго выбрать изъ всей массы гаруса тѣтъ гарусъ, который ему покажется больше всего подходящимъ къ данному ему образчику. Положимъ, мы дали ему зеленый гарусъ; если онъ выберетъ всѣ зеленые мотки, у него—нормальное ощущеніе цвѣтовъ; ежели же вмѣстѣ съ зеленымъ онъ станетъ выбирать сѣрый или сѣрый и розовой—онъ дальтонистъ.

Этотъ способъ изслѣдованія уступаетъ лишь методу, принятому въ послѣднее время на желѣзныхъ дорогахъ въ Германіи. При всей точности своей, методъ сей гораздо сложнѣе и подлежитъ еще испытанію. Изслѣдованіе производится помощью такъ называемаго «двойнаго спектроскопа», описаніе коего безъ рисунковъ не возможно.

The first part of the paper is devoted to a general discussion of the problem of the origin of life. It is shown that the problem is one of the most important and most difficult in the history of science. The second part of the paper is devoted to a discussion of the various theories of the origin of life. It is shown that the most plausible theory is that of spontaneous generation. The third part of the paper is devoted to a discussion of the evidence in favor of spontaneous generation. It is shown that the evidence is very strong and that it is not possible to explain the origin of life in any other way. The fourth part of the paper is devoted to a discussion of the implications of the theory of spontaneous generation. It is shown that the theory has important implications for the study of the history of life on earth.

Приспособленіе для поддержанія чистоты въ общественныхъ отхожихъ мѣстахъ

(Записка редактора журнала «Хозяйственный Строитель» П. П. Мижучева)

Нечистоплотность, присущая нашимъ народнымъ привычкамъ, отражается особенно замѣтно въ общественныхъ отхожихъ мѣстахъ и именно на сѣдалищныхъ доскахъ. Никакія правила и никакія приспособленія до сихъ поръ не могли предохранить этихъ досокъ отъ отвратительнаго загрязненія, --- что, содѣйствуя непомѣрной порчѣ воздуха въ общественныхъ ретирадникахъ, представляетъ явленіе не только безобразное, но и вредное въ гигиеническомъ отношеніи.

Въ одномъ изъ извѣстныхъ англійскихъ журналовъ помѣщено описаніе остроумнаго и вмѣстѣ съ тѣмъ недорогого приспособленія, при которомъ сѣдалищная доска можетъ служить только для сидѣнія, но ни въ какомъ случаѣ не для вставанія на нее. Это достигается тѣмъ, что названная доска не неподвижна, но имѣетъ свободное вращеніе вокругъ своей горизонтальной оси, концы которой, снабженные штифтиками, входятъ этими штифтиками въ соотвѣтствующія имъ впадины, укрѣпленныя неподвижно. Такимъ образомъ сѣдалищная доска можетъ свободно принимать всякое положеніе отъ горизонтальнаго до вертикальнаго включительно. Человѣку, сидящему на эту доску соотвѣтственно имѣющемуся въ ней прорѣзу, способность доски обращаться вокругъ своей горизонтальной оси нисколько не мѣшаетъ, такъ какъ подошвы ногъ этого человѣка, упи-

раясь о полъ, придадутъ доскѣ наиболѣе спокойное и съ тѣмъ вмѣстѣ вполне устойчивое положеніе; напротивъ того, встать на эту доску ногами, чтобы затѣмъ опуститься «на корточки» — обыкновенная привычка простолюдиновъ — никто не рѣшится изъ весьма понятнаго опасенія: заставить доску опуститься подъ тяжестью тѣла и съ тѣмъ вмѣстѣ, потерявъ равновѣсіе, самому упасть на полъ.

Приспособленіе это, по моему мнѣнію, заслуживаетъ подражанія потому, во первыхъ, что оно дешево, а во вторыхъ настолько просто, что можетъ быть сдѣлано каждымъ безо всякихъ затрудненій. Примѣненіе же его вполне уместно во всѣхъ общественныхъ ретирадахъ, начиная отъ желѣзно-дорожныхъ.

Для приданія большей устойчивости сѣдалищной доскѣ при рациональномъ пользованіи ею, и для предупрежденія возможности скольженія ноги (сидящаго) по полу, можно: 1) сдѣлать на полу небольшое возвышеніе, о которое будетъ опираться нога (для этого достаточно, напримѣръ, прибить къ полу деревянную планку) или 2) сдѣлать такъ называемый металлическій башмакъ съ тою же цѣлью. Само собою разумѣется, что мѣсто прикрѣпленія планки или башмака къ полу должно быть рассчитано на средній ростъ человека, сѣвшаго на названную доску и желающаго опереться на полъ ногою.

**Извлечение изъ доклада, сдѣланнаго врачомъ
Н. Ф. Нагорскимъ на съѣздѣ естествоиспы-
тателей и врачей 28-го Декабря 1878 года
о порчѣ воздуха въ пассажирскихъ ваго-
нахъ.**

Докладчикъ, напомнивъ собранію, что трудами Петтенкофера, Чаумонта, Дегена и др. установлено, что воздухъ жилыхъ помѣ-
щеній можетъ считаться чистымъ, если содержаніе углекислоты въ
немъ не превышаетъ 0,7 про mille и еще терпимымъ, если содер-
жаніе этого газа не идетъ далѣе 1,0 про mille, и указавши, что
Вольфирель и Лангъ, занимавшіеся вопросомъ о провѣтриваніи
пассажирскихъ вагоновъ, установили соотвѣтствующія приведен-
нымъ нормы въ 1,0—1,5 про mille—привелъ результаты своихъ
опредѣленій углекислоты на нѣкоторыхъ изъ русскихъ желѣзныхъ
дорогъ въ разныя времена года.

Зимой. Въ 1 ряду опредѣленій на Варшавской желѣзной дорогѣ,
въ почти наполненномъ вагонѣ 3 класса содержаніе углекислоты
въ среднемъ изъ 6 опредѣленій . . . 4,20 Min. 3,35 max. 5,51.

Во II ряду на Балтійской желѣз-
ной дорогѣ при наполненномъ вагонѣ
3 класса, среднее изъ 12 опредѣленій. 3,36 Min. 2,44 max. 4,97.

Осенью на Финляндской желѣзной
дорогѣ.

Въ I ряду—при на $\frac{2}{3}$ наполнен-
номъ вагонѣ 3 класса, среднее изъ
11 опредѣленій. 1,19 Min. 0,62 max. 2,04

Во II ряду опредѣленій при наполненномъ вагонѣ 3 класса, среднее изъ 8 опредѣленій 1,75 Min. 0,87 max. 2,78.

Лѣтомъ. На Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ.

Въ на $\frac{3}{4}$ наполненномъ вагонѣ 3 класса, при открытыхъ съ обѣихъ сторонъ окнахъ по согласію пассажировъ, при боковомъ вѣтрѣ, среднее изъ 2 опредѣленій 0,395, Min. 0,39 max. 0,40.

Въ томъ же вагонѣ, при окнахъ, открытыхъ съ завѣтренной стороны и закрытыхъ съ подвѣтренной, среднее изъ 2 опредѣленій. 0,82 Min. 0,72 max. 0,92.

На той же дорогѣ.

При встрѣчномъ вѣтрѣ, отрываніи и закрываніи оконъ по произволу пассажировъ, въ вагонѣ 3 класса, наполненномъ на $\frac{3}{4}$, въ среднемъ изъ 8 опредѣленій. 1,17 Min. 0,38 max. 1,99.

На Николаевской желѣзной дорогѣ въ наполненномъ вагонѣ 2 класса ночью, во время сна, среднее изъ 6 опредѣленій. 2,68 Min. 2,0 max. 3,38.

Въ томъ же вагонѣ, утромъ, среднее изъ 2 опредѣленій 1,1 Min. 0,93 max. 1,27.

Такимъ образомъ, за исключеніемъ 4 опредѣленій, произведенныхъ лѣтомъ на Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ, въ которыхъ условія вентиляціи были установлены съ согласія пассажировъ (открываніе оконъ) — во всѣхъ прочихъ опредѣленіяхъ, при которыхъ окна, двери и другіе пути обмѣна воздуха зависѣли отъ воли пассажировъ и прислуги, количество углекислоты значительно превышаетъ нормы, предложенныя Вольфгугелемъ и Лангомъ, откуда прямо вытекаетъ необходимость продолженія изслѣдованій, подобныхъ приведеннымъ, въ видахъ разрѣшенія вопроса о способахъ устраненія несомнѣннаго вреда порчи воздуха въ пассажирскихъ вагонахъ, особенно въ дѣлѣ распространенія заразныхъ болѣзней.

Общія основы проекта организаціи врачебно-санитарной части на желѣзныхъ дорогахъ Россіи, предложенныя врачомъ Рахмановымъ и принятыя единогласно желѣзно-дорожными врачами, бывшими на VI сессіи врачей.

1) Принимая во вниманіе, что мы не допускаемъ возможности на практикѣ освободить участіе врачей отъ всякой санитарной дѣятельности, полагаемъ что раіонъ дѣятельности участковаго врача долженъ занимать протяженіе около 80 верстъ и отнюдь не болѣе ста верстъ главнаго пути на каждой дорогѣ.

Тамъ, гдѣ находятся мастерскія, т. е. гдѣ населеніе живущихъ въ этомъ раіонѣ превышаетъ 2 тысячи лицъ (штатныхъ и нештатныхъ служащихъ и ихъ семействъ), должна быть обязательно желѣзно-дорожная больница, согласно постановленію Высочайше утвержденнаго мнѣнія Комитета Министровъ 1866 г. 26 Августа (Циркуляръ Медицинскаго Департамента № 377) съ особымъ врачомъ.

2) Такъ какъ мы должности Главнаго или Старшаго врача по каждой дорогѣ присвоиваемъ обязанности не начальника надъ участковыми врачами, а лишь лица долженствующаго имѣть досугъ для общаго обзора всѣхъ гигиеническихъ условій какъ жизни служащихъ, такъ и вообще дороги, и на которомъ слѣдовательно лежитъ масса кропотливыхъ и много отнимающихъ времени изслѣдованій воздуха, воды, грунта, вентиляціи, зрѣнія служащихъ, здоровья поступающихъ и проч., а также и сводъ статистическихъ свѣдѣній, получаемыхъ отъ товарищей-участковыхъ врачей, то полагали-бы освободить такого врача отъ обязанности пользоваться больныхъ, исключая конечно случаевъ катастрофы на дорогѣ, случаевъ когда по закону ни одинъ врачъ въ пособіи отказать не можетъ, случаевъ

приглашенія на консультацію, однимъ словомъ полагали-бы сдѣлать старшаго врача гигиенистомъ и администраторомъ по преимуществу и притомъ на протяженіе не свыше 800 верстъ.

3) Проектируя такое устройство врачебной службы на желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи, гдѣ не успѣло еще выработаться ни общественное мнѣніе, ни органъ его-печатное слово, и гдѣ гражданская доблесть далеко не составляетъ общаго правила и не смѣя рассчитывать на ангельскія добродѣтели каждаго врача, полагали-бы: для обезпеченія успѣха ихъ дѣятельности и въ огражденіе ихъ личностей отъ натянутыхъ отношеній къ обществу, которому они служатъ, учредить ревизію санитарнаго и всего врачебнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ членами медицинскаго для желѣзныхъ дорогъ совѣта, каждый разъ *ad hoc* назначаемыхъ, не менѣе раза въ годъ на каждую дорогу, въ сопровожденіи старшаго врача.

Одна возможность такого контроля съ одной стороны не позволить обществу препираться со своимъ врачомъ при предъявленіи имъ разумныхъ требованій для устраненія санитарныхъ безобразій, а съ другой не дастъ возможности и врачу почить на лаврахъ, такъ какъ и онъ будетъ знать, что если онъ по деликатности не дѣлалъ заявленій хозяевамъ дороги, то самъ подлежитъ отвѣтственности при ревизіи ввѣренной ему дороги членами совѣта, облеченными полномочіями отъ Правительства.

И такъ мы проектируемъ:

1) Медицинскій для желѣзныхъ дорогъ совѣтъ съ такимъ числомъ членовъ, чтобы онъ могъ командировать два раза въ годъ на каждую дорогу для инспектированія двухъ своихъ членовъ и въ то же время рѣшать текущія дѣла; отвѣчать тотчасъ на запросъ какъ правительственныхъ учрежденій и Правленій обществъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и старшихъ врачей и безъ остановки за отсутствіемъ нѣкоторыхъ своихъ членовъ разсматривать отчеты желѣзно-дорожныхъ врачей, имѣющіе поступить къ нему чрезъ посредство старшихъ врачей.

2) Старшихъ врачей, т. е. врачей санитарныхъ по преимуществу, съ раіономъ дѣятельности не болѣе 800 верстъ

3) Участковыхъ врачей съ раіономъ не свыше ста верстъ главнаго пути дороги и съ населеніемъ не болѣе 2000 душъ.

Выборъ врачей и условій найма полагали-бы предоставить взаимному соглашенію; по желѣзнымъ дорогамъ врачи какъ старшіе, такъ и участковые, должны утверждаться въ должностяхъ, въ законномъ указанномъ порядкѣ, Г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ лишь

послѣ согласія или представленія его Медицинскимъ для желѣзныхъ дорогъ совѣтомъ.

Увольненіе же отъ должности разъ утвержденнаго Г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ врача можетъ послѣдовать лишь на основаніи примѣчанія къ стат. 92 XIII Св. зак. 1857 года.

Назначеніе же врачей для временнаго исполненія должности желѣзно-дорожнаго врача, какъ явленіе ненормальное, по нашему мнѣнію, не должно быть допущено.

Врачъ Либаво-Роменской желѣзной дороги 6-го лечебнаго участка Д. Рахмановъ.
