А. 1196.
69

рицынская Подкоммисія.

2582

ОПИСАНІЕ

ОРЛОВСКО-ГРЯЗСКОЙ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

ЕЛЕЦКАГО ЗЕМСТВА.

39

С. Петербургъ.

1880.

Д 1196

Рижско-Царицынская Подкоммисія.

ОПИСАНІЕ
ОРЛОВСКО-ГРЯЗСКОЙ
ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ
ЕЛЕЦКАГО ЗЕМСТВА.

39

С. Петербургъ.
№ 15. Типографія В. Киршбаума, въ домѣ М-ва Финансовъ на Дворц. площ.
1880.

Библиотека НКФ СССР

n

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

69676

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Введеніе. Стр.

1. Протяженіе дороги и время постройки 1
2. Финансовое положеніе дороги и результаты эксплоатаціи въ послѣдніе годы. 1

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

3. Расположеніе дороги 7
4. Земляное полотно 8
5. Мостовыя сооруженія 11
6. Верхнее строеніе 13
7. Принадлежности пути 15
8. Водоснабженіе 17
9. Расположеніе станціонныхъ путей и ихъ принадлежностей. 18
10. Сигналы 31
11. Станціонныя зданія. 34
12. Пакгаузы, навѣсы, платформы и вѣсы. 36
13. Телеграфъ 43
14. Казармы и другія строенія спеціально для помѣщенія служащихъ и рабочихъ 45

Б. Подвижной составъ и движеніе.

15. Паровозы 51
16. Вагоны 56
17. Движеніе 60
18. Мастерскія и депо 67

В. Управленіе и службы.

19. Управленіе дорогами 69
20. Управленіе матеріалами и магазинное счетоводство . . . 75
21. Служба ремонта 83
22. Служба тяги. 86

Стр.

23. Служба движенія 90
24. Стрѣлочники 93
25. Кондуктора 95
26. Санитарное устройство 98

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

27. Тарифъ. 100
28. Отправленіе срочнаго груза 103
29. Претензіи 106

Д. Эксплоатація дороги по отношенію къ пассажирамъ.

30. Пассажирское движеніе 112

ВВЕДЕНІЕ.

1. Протяженіе дороги и время постройки.

1-го марта 1867 г. проектъ уступочнаго договора на образованіе общества для сооруженія желѣзной дороги отъ г. Ельца чрезъ Липецкъ до станціи Грязи, козлово-воронежской дороги, былъ одобренъ и Высочайше утвержденъ. По сему договору обществу было присвоено наименованіе „Общество елецко-земской желѣзной дороги".

Протяженіе главнаго пути было опредѣлено въ 103 версты.

Впослѣдствіи, 22-го апрѣля 1868 года, елецкому земству и обществу елецко-земской дороги была выдана концессія на линію желѣзной дороги отъ станціи Грязи, козлово-воронежской дороги, до станціи Орелъ, московско-курской дороги.

Общество приняло названіе „Общество орловско-грязской желѣзной дороги елецкаго земства".

Длина главнаго пути была опредѣлена въ 280 верстъ.

Движеніе по первому участку Елецъ-Грязи было открыто 30-го августа 1868 года, по второму — Елецъ-Орелъ — 15-го февраля 1870 года.

Тарифную длину дороги (съ соединительными вѣтвями) считаютъ нынѣ 289 верстъ; настоящая же длина орловско-грязской дороги—283 версты.

2. Финансовое положеніе и результаты эксплоатаціи.

Капиталъ общества елецко-земской желѣзной дороги по первому проекту уступочнаго договора, утвержденному 1-го марта 1867 г., былъ опредѣленъ въ 3.021,500 руб. сер. и 773,460 ф. стерл. или по нормальному курсу 4.834,125 р., а вмѣстѣ 7.855,625 р.

или 76,268,20 руб. на версту; по курсу же, современному заключенію договора, нарицательный капиталъ составлялъ 8.856,636,93 руб. или на версту 85.986,77 кред. рублей. Гарантированный правительствомъ обществу на этотъ капиталъ чистый доходъ и погашеніе, $5^1/_{10}$%, составляли ежегодно по курсу 451,688,48 кред. рублей.

По концессіи, выданной 22-го апрѣля 1868 г. елецкому земству и обществу елецко-земской желѣзной дороги капиталъ для постройки втораго отдѣленія отъ Ельца до Орла былъ опредѣленъ въ 12.036,000 руб. мет. или 1.925,760 ф. стерл., изъ которыхъ на одну четверть суммы выпущено акцій, а именно на 3.009,000 руб. мет., а на остальныя три четверти 9.027,000 р. мет. облигацій, между тѣмъ какъ для перваго отдѣленія акціи были выпущены въ кредитныхъ рубляхъ и облигаціи въ фунтахъ стерлинговъ или металлическихъ рубляхъ.

На весь номинальный капиталъ перваго отдѣленія и на часть капитала втораго отдѣленія — 1.444,320 фунт. стерлинговъ или 9.027,000 р. мет., образуемую выпускомъ облигацій, правительство гарантировало чистаго дохода и на погашеніе $5^1/_{10}$% или maximum ежегодной уплаты на акціи 154.096,50 р. кред. и на облигаціи 706.917,31 руб. мет.

Еслибы впослѣдствіи прибыли общества превысили гарантированный доходъ, то половина суммы чистой прибыли должна подлежать отчисленію на возмѣщеніе правительству выданныхъ въ прежнее время суммъ, какъ на уплату всего или части дивиденда, такъ и на уплату ссудъ, выданныхъ обществу, съ начетомъ пяти процентовъ въ годъ на всѣ ссуды.

Общество вправѣ отчислять изъ чистой прибыли, на составленіе запаснаго капитала, прежде всякаго отчисленія на возмѣщеніе правительственныхъ ссудъ, по 5 процентовъ въ продолженіи первыхъ 10 лѣтъ и по два процента впослѣдствіи.

28-го мая 1870 г., по Высочайшему повелѣнію, акціонерный капиталъ втораго отдѣленія дороги, опредѣленный концессіею въ 3.009,000 мет., переложенъ на кредитные рубли, причемъ онъ опредѣленъ въ 3.493,900 руб.

Обращаясь къ финансовымъ результатамъ дороги за прошедшіе 11 лѣтъ, подкоммисія считаетъ нужнымъ привести прежде всего сравнительную таблицу доходовъ и расходовъ за означенное время.

	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.
Средняя длина линіи въ эксплоатаціи.	35 в.	103 в.	283 в.	283 в.	283 в.	283 в.
		Въ	руб	ляхъ.		
Валовой доходъ.	85,687	318,381	870,969,82	1.345,052,24	1.406,900,52	1.732,765,46
Расходъ	92,921	307,868	797,834,88	1.337,500.07	1,372,321,11	1.619,590,24
Избытокъ дохода предъ расходомъ	— 7,234	10,513	73,134,94	7,552,17	34,579,41	113,175,22
% отношеніе расхода къ валовому доходу . . .	108,44	96,71	91,60	99,44	97,40	93,47

	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.
Средняя длина линіи въ эксплоатаціи.	283 в.	283 в.	283 в.	283 в.	283 в.
		Въ	руб	ляхъ.	
Валовой доходъ	2.150,350,19	1.867,417,92	1.974,585,47	2.697,508,84	3.126,628,95
Расходъ	1.878,887,39	1.814,026,60	2.407,066,00	2.744,979,00	2.949,380,35
Избытокъ дохода предъ расходомъ	271,462,80	53,391,32	— 432,480,53	— 47,470,16	177,248,60
% отношеніе расхода къ валовому доходу . . .	87,38	97,14	121,90	101,39	94,33

Результаты эксплоатаціи за 1879 годъ еще не приведены въ извѣстность, но можно ожидать, что они будутъ благопріятны.

Изъ вышепредставленной таблицы не трудно усмотрѣть, что валовой доходъ изслѣдуемой дороги ежегодно значительно увеличивался противъ предъидущаго года, но что, вмѣстѣ съ тѣмъ, и расходы по эксплоатаціи росли тоже постоянно и дошли даже до такой неимовѣрной высоты, что 1876 и 1877 года дали значительный дефицитъ, который даже не могъ быть покрытъ избыткомъ дохода надъ расходомъ эксплоатаціи 1878 года.

Что приэтомъ долгъ общества правительству долженъ былъ также рости значительно, ясно само собою.

Для образованія оборотнаго капитала правительствомъ были выданы ссуды:

въ 1874 г.	2.125,000 р. метал.		
и	243,017 „ кред.	Цифры эти взяты изъ доклада ревизіонной комиссіи въ 1878 г.	
„ 1876 г.	495,000 „ метал.		
„ 1877 г. подвижной составъ на	527,120 „ кред.	Цифры взяты изъ отчета правленія общества за 1878 годъ.	
	503,244 „ кред.		
„ 1878 г.	411,423 „ кред.		
а всего . . .	2.620,000 р. метал.		
	1.684,805 р. кред.		

Независимо отъ сего, сумма выданныхъ правительствомъ по 1-е января 1877 года ежегодныхъ полныхъ гарантій достигла до 8.670,813 р., а къ 1-му января 1879 г. превысила даже $9^1/_2$ милліоновъ.

Въ виду постоянно все болѣе и болѣе развивавшагося движенія по орловско-грязской дорогѣ и значительно увеличивавшихся ежегодныхъ доходовъ дороги, слѣдовало бы ожидать, что дорога, дѣйствующая уже болѣе 10 лѣтъ, должна бы быть въ состояніи существовать безъ поддержки отъ правительства; противоположный результатъ, оказавшійся въ дѣйствительности, нельзя не приписать неправильному веденію въ прежніе годы всего хозяйства дороги, какъ на это, впрочемъ, указала уже въ своемъ докладѣ ревизіонная коммисія, которая была назначена въ 1878 г. для повѣрки оборотовъ общества по соглашенію между министерствами путей сообщенія и финансовъ.

Подкоммисія имѣла случай убѣдиться, на сколько это было

возможно въ теченіи того далеко непродолжительнаго времени, которое она была въ состояніи посвятить на мѣстное изслѣдованіе каждой отдѣльной дороги, что на орловско-грязской дорогѣ нынѣ положено начало къ лучшему хозяйству; о нѣкоторыхъ подробностяхъ далѣе будетъ рѣчь; но только одна будущность можетъ показать, приведутъ ли новыя начала хозяйства къ желаемому результату, ибо успѣхъ зависитъ не только отъ однихъ началъ, положенныхъ въ основаніе дѣла, но и отъ совѣстливаго примѣненія оныхъ.

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

3. Расположеніе дороги.

Орловско-грязская желѣзная дорога соединяетъ желѣзныя дороги, сходящіяся въ г. Орлѣ, т. е. московско-курскую и орловско-витебскую, со станціею Грязи козлово-воронежско-ростовской, на которой къ нимъ примыкаетъ и грязе-царицынская желѣзная дорога. Она образуетъ такимъ образомъ важное звѣно въ рижско-царицынской желѣзно-дорожной цѣпи, соединяющей, посредствомъ р. Волги, Каспійское море съ Балтійскимъ.

Кромѣ того, къ орловско-грязской дорогѣ примыкаетъ съ юга ливенская узкоколейная желѣзная дорога (на ст. Верховье) а ефремовская вѣтвь (примыкающая къ Ельцу) соединяетъ ее съ ряжско-вяземскою дорогою.

Линія орловско-грязской дороги, отходя отъ г. Орла, пересѣкаетъ р. Оптуху, слѣдуетъ вдоль большой дороги изъ Новосиля въ Орелъ, пересѣкаетъ р. Неручь, переходитъ двѣ большія дороги, одну почтовую изъ Ельца въ Орелъ, а другую — новосильско-ливенскую, подымается на водораздѣлъ рр. Труды и Зуши, пересѣкаетъ р. Любовшу, на водораздѣлѣ рѣчекъ Варголы и Чернавы пересѣкаетъ ливенско-ефремовскую большую дорогу, спускается внизъ по теченію р. Варголы, пересѣкаетъ сію послѣднюю, переходитъ потомъ р. Сосну у самаго г. Ельца, обходитъ городъ съ юго-восточной стороны, близь Засосницкой слободы, поднимается на водораздѣлъ между рѣками Сосною и Дономъ, спускается въ долину р. Дона, перейдя его близъ д. Матюшкиной, вступаетъ изъ Орловской въ Воронежскую губернію, направляется между оврагами, слѣдуя направленію р. Студенца на 231 верстѣ отъ Орла переходитъ въ губернію Тамбовскую, приближается къ г. Липецку съ сѣверной его стороны у слободы Студенки, переходитъ рр. Во-

ронежъ и Мотырь, слѣдуетъ далѣе долиною р. Мотырь и на 283 верстѣ отъ Орла подходитъ къ станціи Грязи козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги.

Станція Орелъ выше станціи Елецъ на 32 саж. и выше станціи Грязи на 36 саж.; наиболѣе возвышенная точка дороги находится подъ станціею Архангельскъ на 47 верстѣ отъ Орла, т. е. на водораздѣлѣ рр. Неручь и Оптухи; самая низшая на переходѣ чрезъ р. Донъ.

4. Земляное полотно.

Профиль главной линіи показываетъ предѣльные уклоны въ 0,0092 на участкѣ Орелъ-Елецъ; на другомъ же участкѣ Елецъ-Грязи не болѣе 0,008; самый неудобный сплошной девятитысячный подъемъ находится на шестидесятыхъ верстахъ, между станціею Залегощъ и полустанціею Каменная, на разстояніи болѣе восьми верстъ и въ кривыхъ радіусахъ не болѣе трехъ сотъ саженъ; во вниманіе именно къ сему подъему и выстроена впослѣдствіи означенная полустанція Каменная на серединѣ между станціями Залегощъ и Туровка, хотя разстояніе между ними всего 17 верстъ. Полустанція Каменная расположена ровно въ концѣ вышеуказаннаго сильнаго подъема.

0,008-й уклонъ оказывается неоднократно примѣненнымъ на обоихъ участкахъ дороги.

Столь часто повторяющіеся сильные уклоны въ профили дороги (результатъ невѣрной экономіи постройки) не могутъ не проявлять постоянно крайне вреднаго вліянія на экономическую сторону эксплоатаціи, частію вызывая увеличенный расходъ на топливо, частію дѣлая необходимымъ усиленный ремонтъ бандажей подвижнаго состава.

Земляное полотно устроено подъ два пути, а рельсовый путь уложенъ одиночный, за исключеніемъ одного двадцати-верстнаго перегона между станціями Хомутово и Россошное; тутъ, ради сплошнаго 0,008-го уклона съ одной стороны и такого же подъема съ другой стороны, изъ долины рѣки Любовши, а равно и вслѣдствіе невозможности устроить горизонтальную площадку для полустанціи, гдѣ поѣзда могли бы скрещиваться, уложенъ, два года тому назадъ, второй путь.

Предѣльный радіусъ кривизны вообще 300 саженъ, но на двухъ мѣстахъ встрѣчается даже радіусъ 200 саж., а именно на 35-й

верстѣ отъ Орла, около полустанціи Моховой, гдѣ кривая, впрочемъ, почти совпадаетъ съ горизонтальною площадью и оттого менѣе опасна и на 63-й верстѣ, на вышеупомянутомъ 0,009-мъ подъемѣ; въ послѣднемъ случаѣ кривая представляетъ, понятнымъ образомъ, несравненно болѣе опасности и потому служитъ существеннымъ тормазомъ для нормальнаго движенія поѣздовъ. Впослѣдствіи правленіе общества представило подкоммисіи другой экземпляръ профили, на которомъ эти радіусы показаны въ 1,500 саж. и 350 саж.; но въ отвѣтахъ его о какомъ-либо переложеніи пути не говорится. Состояніе землянаго полотна на орловско-грязской дорогѣ посредственное, но и то только благодаря тѣмъ многочисленнымъ улучшеніямъ, которыя были сдѣланы въ послѣдніе два года. На участкѣ отъ Орла до Ельца грунтъ плохой, много водоносныхъ слоевъ, глины и рыхлые мергели, подверженные постояннымъ размывамъ и требующіе потому постоянно повторяющихся работъ для исправленія причиняемаго водою вреда; отъ Ельца до Грязей грунтъ песчаный и всѣ земляныя работы менѣе подвержены разрушенію.

На станціи Старый Орелъ (пути на ней глухіе и станція служитъ для перемѣны направленія поѣзда) концы главныхъ путей лежатъ въ глубокой выемкѣ, откосы коей образованы изъ глинистой легкопловучей почвы; откосы ежегодно съѣзжаютъ и угрожаютъ засыпать собою всѣ оконечные пути; въ 1879 году было приступлено къ устройству въ самыхъ откосахъ серьезныхъ дренажей, глубиною до $1^1/_2$ аршина; надо полагать, что этимъ раціональнымъ способомъ можно будетъ удержать дальнѣйшіе сплывы.

На самой линіи, на которой встрѣчаются весьма значительныя земляныя работы между Орломъ и Ельцемъ, какъ напр. насыпи въ 9_5, 11, 12, 14 и даже 19 сажень и выемки до 4,50 сажень, есть много пучинистыхъ мѣстъ; одно изъ наиболѣе замѣчательныхъ подобныхъ мѣстъ находится на 7-й верстѣ отъ Орла; здѣсь пришлось удлинить каменную трубу, находящуюся подъ насыпью, а самую насыпь уширить и присыпать сильными контрфорсами, чтобы противодѣйствовать сплывамъ и обрывамъ откосовъ насыпи, которые весною образовались отъ воды. Подкоммисія убѣдилась, впрочемъ, что эта насыпь, по всему вѣроятію, уже не была досыпана до настоящей профильной высоты во время самой постройки, что каменная труба не была устроена въ настоящую свою длину, что, кромѣ того, насыпь осѣла и, наконецъ, что въ тече-

ніи всѣхъ 10 лѣтъ она никогда не была досыпаема до профильной высоты.

По обѣимъ сторонамъ моста чрезъ р. Оптуху понынѣ находится значительная осадка насыпей; также около полустанціи Знаменской со стороны Орла. Противъ подземныхъ водъ съ успѣхомъ примѣнялся разнородный дренажъ; такъ, напримѣръ, на 25-й верстѣ, гдѣ были сильные сплывы въ выемкѣ, устроили поперечный дренажъ; на 27-й верстѣ, немедленно за чугунною трубою, дренажъ сдѣланъ въ выемкѣ вдоль оси дороги; наконецъ третій способъ, примѣненный противъ сплыва—дренажные колодцы.

Всѣ эти работы произведены были лѣтомъ 1879 г.; ихъ частію подкоммисія нашла еще въ производствѣ, такъ что о результатѣ означенныхъ работъ пока нельзя сказать ничего положительнаго. Можно сказать только, что весьма желательно, чтобы цѣль была достигнута, такъ какъ до сихъ поръ, вслѣдствіе постоянныхъ сплывовъ, нерѣдко приходилось передвигать путь въ сторону отъ оси дороги, для огражденія его отъ засыпки валившимися на него массами плывучей земли; отъ этого самый путь замѣтно пострадалъ и принялъ неакуратный видъ.

На 39-й верстѣ было замѣчено движеніе высокой насыпи, имѣющей 4,70 сажень; отвести воду изъ довольно глубокихъ резервовъ было трудно, по причинѣ глубины ихъ, а въ резервы стекало, кромѣ того, еще много луговой воды. Эти обстоятельства побудили управленіе прибѣгнуть къ устройству поглощающаго колодезя, глубиною 24 саж., который принимаетъ всю воду изъ водоносныхъ слоевъ подъ насыпью. Мѣра эта оказалась удачною: насыпь стала и болѣе не двигается; луговую же воду отвели, въ открытой деревянной трубѣ, чрезъ резервы и сквозь насыпь.

На 76-й верстѣ опять продольные дренажи на $8^1/_2$ сажень; вода выходила изъ источниковъ, находящихся подъ самымъ путемъ, и портила полотно; теперь она отведена дренажемъ и полотно сухо.

На 165-й верстѣ на 8-ми-саженной насыпи сдѣлана присыпка значительныхъ контрфорсовъ. На этомъ мѣстѣ подошва насыпи была подмыта водою, выходящею изъ оврага, до того, что насыпь обрушилась; теперь оврагъ частію засыпанъ и вдоль него, съ боку насыпи, вода отведена въ сторону, сперва двумя сходящимися деревянными трубами, а потомъ открытою канавою, длиною въ 90 сажень. Вся работа обошлась до 2,000 р. сер.

Вообще видно, что въ послѣдніе годы всѣми средствами стара-

лись отвратить дальнѣйшіе сплывы откосовъ въ выемкахъ и въ насыпяхъ и отстранить такимъ образомъ пагубныя послѣдствія разрушающихъ водъ; на многихъ мѣстахъ откосы теперь сдѣланы болѣе пологіе; прежде они были полуторные; на другихъ канавы выложены камнемъ и т. д.

Слѣдуетъ, впрочемъ, замѣтить, что движеніе никогда не было прерываемо на дорогѣ вслѣдствіе поврежденія полотна.

У мостовъ дѣлаются наблюденія надъ измѣняемостью русла рѣкъ и эти наблюденія привели къ полезнымъ результатамъ. У моста чрезъ р. Воронежъ они доказали необходимость ежегодныхъ обсыпокъ камнемъ быковъ и устоевъ, которыя дѣйствительно и производятся нынѣ.

5. Мостовыя сооруженія.

На изслѣдуемой дорогѣ находятся девять значительныхъ мостовъ, отверстіемъ болѣе 20°; изъ нихъ значительнѣйшій—Варгольскій віадукъ, чрезъ рѣку и долину Варголу, длиною 112°; быки его внизу каменные, а выше изъ желѣза; каменные части выстроены для двухъ путей; желѣзныя части и ферма сама для одного пути; устой на елецкомъ концѣ моста показываетъ вертикальную трещину съ сѣверной стороны, которая, какъ видно по сдѣланнымъ наблюденіямъ, увеличивается; пока еще опасности нѣтъ, но подкоммисія пришла къ убѣжденію, что только тщательнѣйшія и частыя наблюденія могутъ отвратить опасность и въ будущемъ; эти наблюденія дѣйствительно производятся управленіемъ дороги совмѣстно съ инспекціею; высота быковъ до 12 саж.; на грязскомъ устоѣ находится сторожевая будка, которая въ плачевномъ состояніи и давно требуетъ не только ремонта, но совершенной смѣны. Заставлять жить человѣка зимою, при холодныхъ, сильныхъ вѣтрахъ, на этой высотѣ, въ этой полупогнившей и разрушившейся хижинѣ, по мнѣнію подкоммисіи, непростительно.

Мостъ чрезъ р. Неручь, около станціи Залегощъ, съ ѣздою по верху (конструкція, которая, впрочемъ, на орловско-грязской дорогѣ примѣнена почти на всѣхъ мостахъ, вслѣдствіе достаточной высоты ихъ устоевъ); имѣетъ быки, высотою 8 сажень; въ устоѣ на орловской сторонѣ образовались двѣ весьма значительныя трещины; но уже приступлено къ ихъ исправленію. Подкоммисія нашла работу въ полномъ разгарѣ. Земля извнутри устоя вынималась и предполагалось затѣмъ все пространство забутить; въ на-

стоящее время ѣзда происходитъ по клѣткамъ изъ шпалъ, совершается довольно тихо и опасности не представляетъ.

Мостъ чрезъ р. Любовшу, 21° сажень длиною, имѣетъ вполнѣ благонадежные устои; мостъ этотъ лежитъ на участкѣ между станціями Хомутово и Россошное, гдѣ уложенъ второй путь; по немъ недавно уложена вторая желѣзная ферма для втораго пути.

Мостъ чрезъ р. Донъ, съ 4 отверстіями, 87 сажень длиною, казался подкоммисіи тоже въ полной исправности. Донъ — рѣка тихая. По отзыву лицъ, сопровождавшихъ подкоммисію, постройка фундамента быковъ затрудненія не представляла и нынѣ подмывовъ не бываетъ.

Самый опасный мостъ—воронежскій; онъ имѣетъ два отверстія по 20 сажень и одно отверстіе въ 24 сажени, всего 64 сажени длины; направленіе струи рѣки къ устоямъ и быкамъ самое невыгодное; весною 1869 года одинъ быкъ былъ снесенъ и въ ту же самую весну разорвало, тѣми же водами, въ 2-хъ верстномъ отъ сего моста разстояніи, желѣзнодорожную дамбу, переходящую старое русло р. Мотыря, которое находится въ соединеніи съ р. Воронежъ и при разливахъ питается ея водами; вслѣдствіе того и на этомъ мѣстѣ былъ построенъ 30-ти-саженный мостъ взамѣнъ дамбы; но хотя весеннимъ водамъ и былъ данъ такимъ образомъ отводъ, подмывы сооруженій моста чрезъ р. Воронежъ избѣгаются только благодаря тщательнымъ укрѣпленіямъ и ежегоднымъ исправленіямъ руслонаправляющихъ дамбъ.

Кромѣ того камень на устояхъ и быкахъ неодинаково хорошаго качества, частію крѣпкій песчаникъ, частію, кажется, рыхлый известнякъ, цѣлые слои котораго крошатся въ облицовкѣ на значительномъ пространствѣ. На мосту чрезъ старое русло р. Мотырь облицовочный камень въ обоихъ устояхъ также сильно крошится; подферменные же камни въ обоихъ мостахъ—крѣпки.

Вода въ старомъ руслѣ р. Мотырь такъ сильно разливается, что есть нѣкоторый поводъ опасатся, что и втораго отверстія едва ли будетъ достаточно въ случаѣ высокихъ водъ; наблюденія и изысканія по сему предмету продолжаются и вопросъ о томъ, какія именно дальнѣйшія мѣры слѣдуетъ предпринять для защиты обоихъ мостовъ въ будущемъ долженъ былъ рѣшиться въ 1880 г.

Произведенныя на этихъ двухъ мостахъ исправительныя работы обошлись до 200,000 руб. и были отнесены на счетъ строительнаго капитала, какъ сказано въ отвѣтахъ Правленія.

Фермы всѣхъ мостовъ желѣзныя и достаточно высоко подняты

надъ уровнемъ высокихъ водъ; судоходныхъ рѣкъ на дорогѣ не имѣется.

Устои и быки всѣ устроены подъ 2 пути; фермы же уложены для 1-го пути, за исключеніемъ упомянутаго моста чрезъ р. Любовшу.

Кромѣ означенныхъ большихъ мостовъ, на линіи находятся еще разные открытые мосты въ 0,50 саж. до 4 саж. отверстія; чугунныя трубы 0,33 и 0,50 саж. діаметромъ и каменныя трубы отъ 1—2 саж. отверстіе.

При постройкѣ дороги, должно быть, слишкомъ мало обратили вниманія на весеннія воды, такъ что проходы для нихъ чрезъ полотно были сдѣланы слишкомъ узкими; неизбѣжныя послѣдствія не замедлили проявиться. Въ разные годы на этихъ мелкихъ сооруженіяхъ происходили поврежденія отъ подмыва; но, къ счастію, они были всегда скоро исправляемы; работы эти производились за счетъ эксплоатаціонныхъ суммъ.

6. Верхнее строеніе.

При постройкѣ дороги весь путь былъ уложенъ желѣзными рельсами, а съ 1874 года означенные рельсы замѣняются сплошными участками — стальными; Подкоммисія нашла всего около 40 верстъ съ желѣзными рельсами.

Болѣе чѣмъ 200 верстъ уложены рельсами, вѣсъ коихъ въ погонномъ футѣ 20 фунтовъ; потомъ былъ утвержденъ другой типъ и нынѣ укладываютъ только такіе рельсы, вѣсъ коихъ въ погонномъ футѣ $21^2/_3$ фунта.

Стальные рельсы разныхъ заводовъ, большая часть завода Геста. Управленіе указываетъ на нихъ какъ на самые лучшіе хотя они вѣсятъ только 20 фунтовъ; остальныя—фирмы Диксона, Бѣжецкаго завода и разныхъ другихъ. Къ сожалѣнію въ отчетахъ орловско-грязской дороги, отличающихся отъ отчетовъ другихъ дорогъ, своимъ громаднымъ ежегодно возрастающимъ количествомъ таблицъ, приложенныхъ къ отчету, крайне необходимыя таблицы о срокахъ службы или смѣнѣ рельсовъ совсѣмъ не включены.

Управленіе показываетъ, что рельсы Бѣжецкаго завода оказались не особенно хорошими; головки ихъ на стыкахъ уже разбились, хотя самые рельсы всего только годъ уложены въ путь.

Подкоммисія позволяетъ себѣ замѣтить, что эти результаты не совпадаютъ съ результатами, достигнутыми относительно рельсовъ

Бѣжецкаго завода на другихъ дорогахъ. Во всякомъ случаѣ нельзя не упомянуть здѣсь, что рельсы Бѣжецкаго завода, которые были уложены на орловско-грязской дорогѣ, принадлежали къ первой прокаткѣ сего завода; слѣдующія за тѣмъ произведенія его, по отзывамъ другихъ дорогъ, оказались очень хорошей доброты.

Вообще объ изнашиваемости стальныхъ рельсовъ, вслѣдствіе еще недавняго употребленія ихъ, судить трудно. На Орловско-Грязской дорогѣ замѣчено, что изломы стальныхъ рельсовъ бываютъ болѣе всего въ зимніе мѣсяцы, при переходѣ отъ холода къ теплу и въ сильные морозы.

Стыки всѣ уложены на вѣсу; во избѣжаніе прогибовъ стыковъ, происходившихъ при прежнихъ плоскихъ накладныхъ, нынѣ вводятъ прочныя угловыя накладки.

На орловско-грязской дорогѣ, по указанію управленія ея, остается еще много прежде уложенныхъ стальныхъ рельсовъ, въ которыхъ прорублены шпунты для воспрепятствованія угона рельсовъ; хотя шпунты прорѣзаны только въ концахъ рельсовъ противъ мѣстъ укладки ихъ на шпалахъ, этой прорѣзки не слѣдовало бы болѣе допускать на будущее время. Какъ теорія такъ и практика доказали, что шпунты въ стальныхъ рельсахъ окончательно вредны, потому что уменьшаютъ ихъ силу сопротивленія; въ новѣйше уложенныхъ рельсахъ шпунтовъ болѣе не дѣлаютъ, а довольствуются вышеупомянутыми угловыми накладками. Накладки привинчены о четырехъ болтахъ, изъ которыхъ, пара имѣетъ гайку снаружи пути и головку внутри пути, а другая пара наоборотъ; какъ служащіе дороги объясняютъ, это сдѣлано, во избѣжаніе отрѣзки всѣхъ 4-хъ гаекъ, въ случаѣ схода поѣзда съ рельсовъ и движенія колесъ внутри пути.

Шпалы на дорогѣ употребляются дубовыя, сосновыя и еловыя; сосновывыя обходятся въ Орлѣ орловско-грязской дорогѣ 48—51 коп., дубовыя въ 60—62 коп.

Послѣднія служатъ 6—8 лѣтъ; первыя отъ 3—5 лѣтъ (согласно указанію управленія). Нельзя не удивляться, что при такихъ среднихъ срокахъ службы и такихъ цѣнахъ вообще еще пріобрѣтаются другія, т. е. не дубовыя шпалы, такъ какъ послѣднія очевидно самыя выгодныя; если принимать за средніе сроки 7 лѣтъ для дубовыхъ и 4 года для сосновыхъ шпалъ, то годъ службы дубовой шпалы будетъ стоить $^{62}/_{7}$, т. е. менѣе 9 копѣекъ, а годъ службы сосновой шпалы $^{51}/_{4} = 12^{3}/_{4}$ коп. Въ послѣднее время

былъ сдѣланъ въ небольшихъ размѣрахъ опытъ обугливанія шпалъ; результаты еще неизвѣстны.

Зарубка шпалъ дѣлается отъ руки. Балластъ на орловско-грязской дорогѣ не представляетъ ничего особеннаго; нижній его слой состоитъ изъ песку, верхній — изъ битаго щебня, который впрочемъ, на многихъ мѣстахъ слишкомъ крупенъ; верхній балластъ положенъ вообще на 200 верстахъ, щебень обходится отъ 15—20 руб., а песокъ отъ 4—6 руб. съ кубической сажени, т. е. цѣны невысокія въ сравненіи съ другими дорогами.

Путь вообще, за исключеніемъ нѣкоторыхъ мѣстъ, гдѣ онъ недостаточно выпрямленъ, находится въ удовлетворительномъ состояніи, особенно на первыхъ 50 верстахъ отъ Орла. Онъ расположенъ, большею частію, въ срединѣ двойнаго полотна; но на тѣхъ частяхъ дороги, гдѣ встрѣчаются пучинистыя мѣста, его передвигаютъ въ бокъ; вслѣдствіе часто повторяющихся перемѣнъ, онъ получилъ въ тѣхъ мѣстахъ—некрасивый видъ.

Стрѣлки на орловско-грязской дорогѣ, большею частію, обыкновенной, такъ называемой англійской системы; только на нѣсколькихъ станціяхъ положены одноперыя, наприм. на станціи Хомутово три таковыхъ; они уже лежатъ третій годъ и оказались очень хорошими.

На станціи Верховье устроенъ для поворота паровоза треугольникъ; онъ расположенъ на сѣверной сторонѣ, противоположной ливенской дороги. Мѣстное управленіе видитъ преимущество треугольника въ томъ, что это устройство менѣе подвержено порчѣ, чѣмъ поворотный кругъ. По мнѣнію подкоммисіи, нельзя, однако, упускать изъ вида, что треугольникъ, длина котораго доходитъ до $2^1/_2$ верстъ, требуетъ для своего расположенія много мѣста, пропадающаго безъ пользы, что поворотъ паровоза поглащаетъ много времени и, наконецъ, что чистка рельсовъ отъ снѣга тоже не легка. Треугольники могутъ быть съ пользою допущены развѣ только въ степныхъ мѣстностяхъ, гдѣ много пространства и земля не представляетъ особой цѣнности.

7. Принадлежности пути, переѣзды и т. д.

Противъ снѣжныхъ заносовъ до сихъ поръ большею частію употреблялись переставныя щиты изъ драни, очень легкой работы и съ большими зазорами; мѣстами употребляются старыя шпалы, однимъ концомъ вкопанныя въ землю; онѣ держатся довольно хо-

рошо; въ другихъ мѣстахъ старыя шпалы примѣнены иначе: въ разстояніи длины шпалы одна отъ другой, нѣсколько шпалъ вкопано вертикально въ землю; на нихъ горизонтально положены другія, прикрѣпленныя въ концахъ шипами; къ этимъ перекладинамъ приставлены шпалы въ наклонномъ положеніи; устройство такихъ защитъ требуетъ менѣе работы и потому обходится дешевле. Наконецъ, приступлено къ устройству защитъ насажденіемъ живыхъ изгородей. Осенью 1877 года, по приглашенію правленія общества орловско-грязской дороги, извѣстный садоводъ Н. Срединскій устроилъ замѣчательный по своимъ размѣрамъ древесный питомникъ вблизи станціи Залегощъ; этотъ питомникъ содержитъ различныя породы деревьевъ: илимъ, остролистный кленъ, желтую акацію, лещину, тернъ, черноклен, кизильникъ, снѣгоплодникъ, ель и лиственницу и много др., которые всѣ произошли изъ сѣянцевъ; ими предполагается произвести семирядовыя посадки вдоль дороги, для защиты ея отъ снѣговъ, а также и посадки на станціяхъ, для украшенія сихъ послѣднихъ.

Отличительная черта системы г. Срединскаго заключается въ томъ, что онъ разводитъ деревья и кустарники безъ поливки ихъ водою, что́ было бы трудно исполнимо въ степяхъ и даже вредно, а исключительно взрыхленіемъ земли, съ тою цѣлью, чтобы влага сама сохранялась въ землѣ вокругъ саженцевъ.

Верстовые столбы изъ старыхъ рельсовъ, вкопанные однимъ концомъ на $1^1/_2$ фута въ землю; дощечки съ номерами верстъ—металлическія и привинчены къ рельсу болтами.

Уклоноуказатели также частію изъ старыхъ рельсовъ.

Вообще и на этой дорогѣ примѣненіе старыхъ рельсовъ къ разнымъ сооруженіямъ очень значительно.

Такимъ образомъ подкоммиссія нашла куски старыхъ рельсовъ, употребленные на столбики подъ проволочные проводы къ разнымъ сигналамъ: дискамъ, семафорамъ и т. д.

Старые рельсы еще весною 1879 года продавались по 35 к. съ пуда; при такой низкой цѣнѣ, кажется, дѣйствительно выгоднѣе примѣнять ихъ на разныя собственныя дорожныя постройки, чѣмъ продавать; но врядъ ли при нынѣ послѣдовавшемъ возвышеніи цѣнъ, до 80 коп., примѣненіе этой системы останется выгоднымъ.

Переѣзды на линіи, въ уровнѣ рельсовъ, большею частію шлагбаумы или воротообразные; многіе изъ нихъ очень ветхи и требуютъ ремонта.

8. Водоснабженіе.

Водоснабженіе поѣздовъ на изслѣдуемой дорогѣ казалось подкоммисіи не особенно обезпеченнымъ; при существовавшемъ въ 1879 году движеніи, воды было достаточно, но при усиленномъ движеніи, управленіе должно будетъ серьезно позаботиться о лучшемъ снабженіи паровозовъ водою.

Изъ рѣкъ вода берется всего только на четырехъ мѣстахъ, т. е. въ Орлѣ изъ р. Оки, на станціи Залегощъ изъ р. Неручь, на станціи Елецъ изъ р. Сосны и между станціями Хомутово и Россошное изъ р. Любовши.

На остальныхъ 12 станціяхъ пользуются или сборною водою изъ колодцевъ, или ставами; на нѣкоторыхъ мѣстахъ, напримѣръ на станціи Архангельскъ, вода собирается такъ медленно, что вообще можно качать ее не болѣе 3—6 часовъ въ сутки.

47969

На станціяхъ Туровка, Хомутово и Таволожанка ставы образованы изъ ручейковъ; на станціяхъ Россошное, Казинки и др. просто сборная вода. На станціи Липецкъ, во время проѣзда коммисіи, углублялся колодезь, имѣющій глубины 31,5 сажень; стѣны его обдѣланы желѣзнымъ скелетомъ изъ старыхъ рельсовъ; ожидаютъ, что послѣ углубленія онъ будетъ давать достаточно воды.

Разстояніе источниковъ отъ водоемнаго зданія доходитъ до $2^1/_4$ верстъ; только на одномъ мѣстѣ, на станціи Хомутово, сдѣлано сообщеніе между водоемнымъ зданіемъ и водокачкою, посредствомъ колокола; а то большею частію приходится сторожу изъ бака бѣгать на водокачку, чтобы дать знать о томъ, что воды въ бакѣ накопилось достаточно. На станціи Елецъ было телеграфное сообщеніе, но оно давно испорчено и не возобновлено.

Всѣ зданія обыкновенныхъ типовъ: водоемныя — внизу каменныя, во второмъ этажѣ изъ деревяннаго сруба; водокачки—одноэтажныя, кирпичныя, состоящія изъ помѣщенія для котла, комнаты для паровой машины и насоса и жилой комнаты для машиниста. Зданіе для водокачки въ Ельцѣ въ плохомъ состояніи; оно стоитъ очень близко къ рѣкѣ, сильно осѣло и показываетъ опасныя трещины.

За исключеніемъ Архангельска, машины были вездѣ въ довольно хорошемъ порядкѣ; машинисты стараются содержать въ возможной чистотѣ не только свою жилую комнату, но и машинную комнату и котельное помѣщеніе, потому что семейство ихъ частію живетъ въ машинной комнатѣ.

Штатъ служащихъ при водокачкѣ состоитъ изъ машиниста, одного или двухъ кочегаровъ и одного сторожа при бакѣ на станціи. Такъ какъ на всѣхъ станціяхъ мало помѣщеній для нижнихъ служащихъ, то сторожа живутъ подъ бакомъ, почти безъ исключенія на всѣхъ станціяхъ; на нѣкоторыхъ, подъ бакомъ живутъ даже семейные сторожа съ женою и дѣтьми; легко себѣ представить, до какой степени подобная квартира сыра и вообще неудовлетворительна въ гигіеническомъ отношеніи.

Подкоммисія полагаетъ, что въ виду того, что на другихъ дорогахъ находятъ же возможность отпускать сторожамъ помѣщеніе въ жилыхъ зданіяхъ станцій, и на орловско-грязской дорогѣ можно бы было не заставлять ихъ жить подъ бакомъ.

Для отопленія водокачекъ отпускается самое скверное топливо; третьи высѣвки отъ свѣжаго антрацита и просѣянные остатки изъ поддувалъ паровозовъ; а такъ какъ весь этотъ матеріалъ трудно горитъ, то отпускается въ прибавку самый мелкій курной уголь, Дувановскій. Многіе изъ машинистовъ обращались съ жалобою въ подкоммисію на негодное топливо, которое имъ затрудняетъ работу.

Водоснабженіе станцій вообще раздѣлено на 4 участка, соотвѣтственно числу депо; машинистъ и кочегаръ находятся подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ начальника депо.

9. Расположеніе путей и ихъ принадлежностей.

Для болѣе удобнаго изложенія системы расположенія станціонныхъ путей на орловско-грязской желѣзной дорогѣ, подкоммисія признала полезнымъ болѣе значительныя, по своимъ мѣстнымъ условіямъ, станціи, какъ: Орелъ, Верховье, Елецъ и Таволжанка, описать отдѣльно; промежуточныя же станціи подвести подъ два основные типа, распадающіеся на нѣсколько разновидностей, представляющихъ собою нѣкоторыя усложненія первоначальнаго типа, а именно:

1-й типъ.

Архангельская, Измалково.

Разновидности:

Туровка, Казаки, Донъ и Чириково.

Золотарева.
Залегощъ.
Россошное.

2-й типъ.

Всѣ полустанціи орловско-грязской желѣзной дороги.

Разновидности:

Казинки.
Хомутово.
Липецкъ.

Станція Орелъ.

Расположеніе путей на станціи Орелъ, орловско-грязской желѣзной дороги, включая сюда и полустанцію Орелъ *), представляетъ собою три совершенно отдѣльныя другъ отъ друга группы. Первая, состоящая изъ семи путей, предоставлена для нагрузки и выгрузки отправляемыхъ и прибывающихъ грузовъ на станцію Орелъ орловско-грязской дороги и расположена около товарной платформы. Соединяется эта группа съ главнымъ путемъ обѣими своими сторонами. Съ сѣверной стороны около пассажирской платформы, а съ южной на полустанціи Орелъ. Нѣкоторая часть этихъ путей служитъ также для пріема и сдачи прибывающихъ и отправляемыхъ грузовъ *съ* и *на* московско-курскую дорогу и расположена около передаточной съ этою дорогою платформы.

Вторая группа, состоящая изъ 11 путей, лежитъ между первой и путями орловско-витебской дороги. Эта группа служитъ спеціально для сортировки, пріема и сдачи вагоновъ *съ* и *на* орловско-витебскую дорогу, соединяясь съ главнымъ путемъ, также какъ и первая группа, съ одной стороны на полустанціи Орелъ, а съ другой около пассажирской платформы. И, наконецъ, третья группа путей расположена возлѣ полустанціи Орелъ и около паровознаго зданія, служа спеціально для постановки паровозовъ и вагоновъ, подлежащихъ починкѣ. Сообщеніе этой послѣдней группы, съ

*) Послѣдняя не можетъ быть разсматриваема отдѣльно, такъ какъ составляетъ со станціею Орелъ одно цѣлое.

остальными двумя совершается только чрезъ полустанцію Орелъ, отстоящую отъ нихъ въ разстояніи около $1^1/_2$ версты.

Главный путь, начинаясь на полустанціи Орелъ, проходя между первой и второй группами, оканчивается около пассажирскаго зданія московско-курской дороги при деревянной пассажирской платформѣ, принадлежащей орловско-грязской дорогѣ. Въ концѣ главнаго пути паралельно ему расположенъ короткій разъѣздный путь, соединяющійся съ главнымъ двумя съѣздами а съ путями второй группы своимъ продолженіемъ.

Раздѣленіе путей на группы, спеціализируя работу на станціи, при сообщеніи въ этомъ пунктѣ съ двумя дорогами, представляетъ большія удобства и выигрышъ времени для маневрированія. Разсматривая же каждую группу отдѣльно, замѣчаются нижеслѣдующія неудобства: Паровозы, слѣдуемые при пассажирскихъ поѣздахъ, какъ прибывающихъ, такъ и отправляющихся со станціи Орелъ, должны объѣзжать таковые на полустанціи Орелъ. По прибытіи на эту послѣднюю они должны объѣхать поѣздъ и, взявъ его съ хвоста, слѣдовать на станцію Орелъ въ головѣ поѣзда;— достигнувъ пассажирской платформы, по имѣющемуся тамъ разъѣздному пути, опять объѣхать поѣздъ и, ставъ снова въ головѣ его, взять, по высадкѣ пассажировъ, порожніе вагоны и поставить ихъ на запасный путь. Чтобы попасть, послѣ привода поѣзда, въ паровозное зданіе паровозъ долженъ прослѣдовать всего 3 версты до полустанціи Орелъ и еще $^1/_2$ версты до паровознаго сарая; кромѣ того, чтобы имѣть право отправиться на сказанную полустанцію, машинисту необходимо получить разрѣшающую депешу, но которую ему всегда приходится ждать. При отправленіи же пассажирскихъ поѣздовъ со станціи Орелъ, паровозъ беретъ поѣздъ отъ пассажирской платформы съ хвоста и такимъ способомъ слѣдуетъ до полустанціи Орелъ въ головѣ его. На этой послѣдней паровозъ объѣзжаетъ поѣздъ и, становясь, въ дѣйствительности, въ головѣ, слѣдуетъ уже по линіи. Составленіе поѣздовъ и постановка вагоновъ въ поѣздъ производится такимъ образомъ на станціи Орелъ въ обратномъ порядкѣ. Въ точно такомъ же положеніи находятся всѣ паровозы слѣдуемые и съ товарными поѣздами.

Отдѣльныхъ путей для маневровъ по составленію пассажирскихъ поѣздовъ не замѣчается. При образѣ расположенія путей первой и второй группъ является неизбѣжная совмѣстность производства маневровъ: по сортировкѣ вагоновъ, составленію поѣздовъ и постановкѣ вагоновъ для нагрузки, выгрузки и перегрузки; кромѣ

того замѣчается недостаточная длина, со стороны пассажирской платформы, вытяжнаго пути.

Въ общемъ, расположеніе путей крайне растянуто, что весьма дурно вліяетъ на современность и успѣшность работы. Вагоны, подлежащіе починкѣ, должны слѣдовать три версты до мастерскихъ, находящихся при паровозномъ зданіи и потому могутъ отправляться не иначе, какъ по телеграфному разрѣшенію.

Поворотные круги, расположенные около паровознаго зданія, представляютъ весьма значительное затрудненіе; вслѣдствіе отдаленности ихъ отъ мѣста маневрированія и составленія поѣздовъ оборотъ вагона или паровоза поглощаетъ огромное количество времени; постановка же поворотныхъ круговъ на тупыхъ не даетъ возможности поворачивать одинъ за другимъ нѣсколько вагоновъ или паровозовъ за разъ.

Расположеніе путей въ отношеніи города можно признать неудобнымъ по той причинѣ, что товарная контора и платформа расположены съ противуположной стороны отъ города, вслѣдствіе чего является постоянное движеніе постороннихъ лицъ по путямъ. Для отстраненія этого весьма опаснаго обстоятельства нѣтъ ни тоннеля, ни переходныхъ мостовъ.

Вторая и первая группы путей орловско-грязской желѣзной дороги соединяются чрезъ главный путь съ путями московско-курской дороги при пассажирской платформѣ, а съ путями орловско-витебской дороги въ двухъ пунктахъ: въ сѣверной оконечности путей второй группы и въ южной. Барьерныхъ брусьевъ въ этихъ пунктахъ не устроено; было бы цѣлесообразно, кромѣ барьерныхъ брусьевъ, устроить еще дисковые фонари на соединительныхъ стрѣлкахъ.

Подкоммисія не можетъ не замѣтить окончательно, что расположеніе путей на станціи Орелъ должно служить одною изъ главныхъ причинъ къ постоянному опаздыванію поѣздовъ.

Станція Елецъ.

Въ расположеніи путей на ст. Елецъ усматриваются три группы. Первая, въ числѣ семи путей, расположена около товарной платформы, въ сторону къ Орлу; вторая, въ числѣ шести, при паровозномъ зданіи, и третья, въ числѣ семнадцати, при мастерскихъ и вагонномъ сараѣ.

Главное неудобство расположенія путей первой группы заключается, прежде всего, въ томъ, что вытяжнымъ путемъ этой группы служитъ разъѣздный (пріемочный) путь, пролегающій около товарной и пассажирской платформъ,—это самое неудобное расположеніе.

Всѣ передвиженія, какія только должны производиться на этой группѣ, неминуемо задерживаются проходящими поѣздами, занимающими пути при пассажирской платформѣ, а также нагрузкой и выгрузкой, производящейся на товарной платформѣ; или же, наоборотъ, передвиженіе вагоновъ должно задерживать поѣзда, а также и нагрузка и выгрузка, ибо маневрирующій паровозъ во все время производства передвиженій необходимо долженъ держать при себѣ вагоны, въ которые или изъ которыхъ должна производиться нагрузка или выгрузка.

Маневры, производящіеся на путяхъ, расположенныхъ при товарной платформѣ, на противуположной сторонѣ пассажирскаго зданія, при значительномъ числѣ передвигаемыхъ вагоновъ, должны вытягиваться на главный путь.

Расположеніе стрѣлокъ, ведущихъ съ главнаго на запасные пути, также не можетъ быть признано вполнѣ удобнымъ, такъ какъ при отцѣпкѣ вагоновъ отъ проходящихъ поѣздовъ въ обоихъ направленіяхъ не избѣгается излишнее число рейсовъ.

Паровозы должны слѣдовать или по путямъ, на которыхъ производятся маневры, задерживая послѣдніе, или же по разъѣзднымъ путямъ, задерживаясь сами проходящими поѣздами.

Поворотный кругъ, расположенный на короткомъ тупомъ пути, представляетъ тѣ же неудобства, кои уже оговорены при описаніи станціи Орелъ.

Расположеніе товарной платформы (по отправленію грузовъ) на противуположной сторонѣ отъ пассажирскаго зданія, въ которомъ помѣщена контора отправленія товаровъ, вынуждаетъ товароотправителей постоянно ходить чрезъ пути отъ платформы къ конторѣ и обратно; тонеля же или переходнаго моста нѣтъ.

Вторая и третья группы имѣютъ одинъ общій вытяжной путь и по потребностямъ достаточной длины.

Для взятія воды и топлива имѣются особыя пути, расположеніе коихъ довольно удобно.

Въ виду какъ всего вышеизложеннаго, такъ и тѣхъ обстоятельствъ, что станція Елецъ представляетъ собою узловую станцію съ ряжско-вяземскою желѣзною дорогою, что до этой станціи на-

значаются поѣзды, какъ со стороны Орла, такъ и Грязей, вслѣдствіе чего является постоянная потребность въ пересоставленіи поѣздовъ, что на ст. Елецъ существуютъ громадныя мастерскія, куда прибываютъ со всей дороги въ починку паровозы и вагоны, требующіе также усиленныхъ маневровъ и удобнаго для того расположенія путей, нельзя не удивляться распорядительности служащихъ этой станціи, успѣвающихъ, при такихъ неблагопріятныхъ условіяхъ, исполнять всю вышесказанную работу, не говоря уже о пріемѣ и отправленіи всѣхъ поѣздовъ.

Станція Верховье.

Расположеніе путей на станціи Верховье напоминаетъ собою вполнѣ второй типъ, т. е. одинъ главный и одинъ разъѣздной путь съ тупикомъ.

Но какъ узловая станція съ узкоколейною ливенскою дорогою, Верховье является какъ бы отдѣльнымъ типомъ въ виду трехъ путей, составляющихъ группу для производства нагрузки, выгрузки, перегрузки и составленію поѣздовъ.

Группа эта расположена около товарной платформы орловско-грязской дороги и перегрузочной платформы съ ливенскою дорогою. Вытяжнымъ путемъ для этой группы служитъ типичный тупой путь, который для этой потребности имѣетъ достаточную длину.

На противуположной сторонѣ отъ этой группы расположены три сквозныхъ пути, проходящихъ чрезъ паровозное зданіе и два тупыхъ параллельно двумъ сторонамъ имѣющагося тамъ же треугольника; эти пути служатъ для потребностей паровознаго зданія. Треугольникъ же для оборота паровозовъ и вагоновъ. Кромѣ уже упомянутыхъ путей, на сторонѣ треугольника, параллельно главному, проложенъ еще одинъ сквозной запасный путь, соединяющійся съ главнымъ двумя съѣздами, служащій для пропуска и постановки поѣздовъ.

Разсматривая группу путей, расположенную при товарной и перегрузочной платформахъ, нельзя не замѣтить, во-первыхъ, совокупности производства маневровъ по постановкѣ вагоновъ подъ нагрузку, выгрузку и перегрузку, а также и по составленію поѣздовъ; во-вторыхъ, недостаточнаго числа стрѣлокъ, соединяющихъ эту группу съ путями, служащими для отправленія поѣздовъ, и въ-третьихъ, производства маневровъ съ выѣздомъ на разъѣздный

путь, если таковые совершаются паровозомъ, находящимся со стороны пассажирскаго зданія, а въ противномъ случаѣ, недостатка объѣзднаго пути или стрѣлки, выходящей съ конца тупаго типичнаго на главный.

Для снабженія водою паровозы должны прослѣдовать чрезъ главный на разъѣздный путь, что можетъ задерживать ихъ самихъ или маневры, производящіеся на группѣ, и даже поѣзда.

Постановка жилыхъ домовъ на противуположной сторонѣ пассажирскаго зданія вынуждаетъ служащихъ ходить чрезъ пути, что въ ночное время и въ гололедицу не можетъ быть признано безопаснымъ.

Въ будущемъ, при постройкѣ жилыхъ помѣщеній, желательно было бы, чтобы это обстоятельство имѣлось въ виду.

Станція Таволжанка.

Станція Таволжанка, по значительному числу путей, расположенныхъ на ней, а также какъ станція, на которой сортируются передаваемые и принимаемые *съ* и *на* козлово-воронежско-ростовскую, *съ* и *на* грязе-царицынскую дорогу вагоны и какъ оконечная станція орловско-грязской дороги, заслуживаетъ отдѣльнаго описанія.

Расположеніе запасныхъ путей при товарной платформѣ, находящейся на сторонѣ пассажирской, представляетъ удобства, уже описанныя выше.

Запасныхъ путей на станціи Таволжанка, годныхъ для постановки передаваемыхъ, принимаемыхъ и сортируемыхъ вагоновъ, можно насчитать не болѣе 7, ибо остальные, какъ, напримѣръ, главный и разъѣздный, а также путь, пролегающій около пассажирской платформы, и всѣ пути, находящіеся около паровознаго зданія, должны оставаться свободными. Принимая въ соображеніе, что при обмѣнѣ съ грязе-царицынской дорогою до 180 вагоновъ, нужно имѣть путей на трижды 180 вагоновъ, т. е. для комплекта принимаемыхъ, комплекта сдаваемыхъ и въ третьихъ запасы какъ для предстоящаго обмѣна, такъ и на всякіе другіе случаи, приблизительно въ такомъ же размѣрѣ, нельзя не прійти къ заключенію, что количество путей недостаточно, какъ не могущее вмѣстить вышесказаннаго числа вагоновъ.

Маневры при товарной платформѣ, при сортировкѣ вагоновъ и

составленіи поѣздовъ иначе не могутъ производиться, какъ съ выѣздомъ на главный или разъѣздной путь.

Для взятія топлива или поворота на кругу имѣются отдѣльные пути. Для снабженія же водою паровозы должны дѣлать значительное число рейсовъ, съ большой потерей времени и проходомъ на разъѣздный путь чрезъ главный.

Оба поворотные круга, поставленные на тупыхъ, представляютъ уже приведенныя выше неудобства.

Пассажирскіе поѣзды орловско-грязской дороги со станціи Таволжанка слѣдуютъ до станціи Грязи-Воронежскія, по принадлежащему орловско-грязской дорогѣ пути, но на этой послѣдней переходятъ на путь, принадлежащій козлово-воронежско-ростовской дорогѣ; это совмѣстное пользованіе должно быть признано не только неудобнымъ, но опаснымъ и сильно задерживающимъ и затрудняющимъ правильное и своевременное движеніе поѣздовъ. Неудобство это уже сознано правленіями дорогъ и предполагается построить обширный вокзалъ, съ особыми путями для каждой дороги. Проектъ этого вокзала уже представленъ на утвержденіе министерства путей сообщенія.

Окончивъ описаніе расположенія путей на болѣе значительныхъ станціяхъ, можно теперь перейти къ разсмотрѣнію путей на промежуточныхъ станціяхъ, подраздѣливъ таковые, какъ выше было сказано, на два типа.

Типъ первый представляетъ собою: Одинъ главный путь при одномъ разъѣздномъ, прилегающемъ къ пассажирскому зданію, и при одномъ запасномъ, расположенномъ съ другой стороны главнаго и прилегающемъ къ товарной платформѣ. Оба послѣдніе пути соединены съ главнымъ двумя съѣздами, изъ которыхъ для каждаго направленія одна стрѣлка попутная, другая—встрѣчная.

Къ первому типу относится большая часть станцій разсматриваемой дороги. Первымъ варіантомъ этого основнаго типа представляются станціи: Туровка, Казаки, Донъ, Чириково. На этихъ станціяхъ отъ запаснаго пути, находящагося при товарной платформѣ, расположенной на противуположной сторонѣ отъ пассажирскаго зданія, проложенъ тупой путь.

Вторымъ варіантомъ этого типа является станція Золотарево. На этой станціи, кромѣ типичныхъ трехъ путей, въ сторону къ Орлу, параллельно разъѣздному при пассажирской платформѣ, проложенъ еще четвертый путь, соединенный съ первымъ съѣздомъ,

расположеннымъ около товарной платформы, находящейся на той же сторонѣ, какъ и пассажирское зданіе.

Станція Залегощъ можетъ быть названа третьимъ варіантомъ перваго типа. Эта станція, кромѣ своихъ основныхъ трехъ путей, имѣетъ еще одинъ разъѣздный, проложенный между главнымъ и разъѣзднымъ типичнымъ путемъ. Кромѣ сказанныхъ имѣется еще одинъ путь, лежащій между главнымъ и запаснымъ типичнымъ путемъ и еще два тупыхъ, изъ которыхъ одинъ, вполнѣ подобный указанному во второмъ варіантѣ, а другой, расположенный съ противуположнаго конца запаснаго типичнаго пути, ведетъ въ паровозное зданіе.

Къ четвертому варіанту можетъ быть отнесена станція Россошная.

Эта станція отличается отъ своего основнаго типа только тѣмъ, что параллельно главному, между нимъ и запаснымъ, проложенъ еще одинъ путь, а сквозной, пролегающій около пассажирскаго зданія, соединяется съ цѣлою серіею путей, ведущихъ въ паровозное зданіе, на поворотный кругъ и къ угольной платформѣ.

Перечисливъ всѣ эти варіанты перваго типа, обратимся къ общему опредѣленію удобствъ и неудобствъ, представляемыхъ этимъ типомъ.

Запасный путь, пролегающій около главнаго, но съ противуположной стороны отъ пассажирскаго зданія, имѣетъ характеръ сквознаго, соединяясь обоими своими концами съ главнымъ. Такое расположеніе стрѣлокъ хотя и можетъ назваться удобнымъ на случай скрещенія на станціи трехъ поѣздовъ, но, въ то же время, путь этотъ, находясь около товарной платформы, служитъ для постановки вагоновъ подъ нагрузку и этимъ своимъ спеціальнымъ назначеніемъ теряетъ свое хорошее качество сквознаго пропускнаго пути на то время, когда на немъ находятся вагоны.

Недостатокъ этотъ, надо полагать, имѣлось въ виду устранить устройствомъ тупыхъ придатковъ, какъ это замѣчается въ первой разновидности. Эти тупики служатъ для установки на нихъ вагоновъ, по окончаніи работъ, около товарной платформы, освобождая тѣмъ этотъ запасный путь, который такимъ способомъ является сквознымъ и можетъ служить для пріема поѣздовъ или на случай маневровъ для объѣзда.

Во второмъ варіантѣ этотъ недостатокъ вполнѣ уничтоженъ перенесеніемъ товарной платформы на сторону пассажирскаго зданія, вслѣдствіе чего явилась возможность запасный типичный путь

вполнѣ предоставить для пропуска поѣздовъ и уничтожилось маневрированіе съ выѣздомъ на главный путь.

Третій варіантъ является какъ бы улучшеніемъ втораго, вслѣдствіе большаго числа путей и изолированія маневровъ, дѣлаемыхъ около товарной платформы, отъ главнаго пути. Но удаленіе стрѣлокъ на довольно значительное разстояніе отъ пассажирской платформы можетъ быть названо большимъ неудобствомъ, во первыхъ потому, что является невозможность слѣдить за правильною ихъ постановкою, довѣряясь стрѣлочнику, а во вторыхъ потому, что этимъ увеличивается время для производства маневровъ и происходитъ непроизводительная задержка поѣздовъ и ихъ опозданіе.

Четвертая разновидность перваго типа отличается отъ третьяго варіанта тѣмъ, что между главнымъ и типичнымъ разъѣзднымъ, параллельнаго пути не проложено. Пути же, расположенныя вправо отъ станціи, соединенные съѣздомъ съ разъѣзднымъ типичнымъ путемъ, служатъ для потребностей имѣющагося на этой станціи паровознаго зданія. Въ этой разновидности маневрированіе при товарной платформѣ неизбѣжно должно производиться съ выѣздомъ на главный путь. Поворотный кругъ расположенъ на сквозномъ пути и представляетъ собою, въ этомъ отношеніи, извѣстное удобство. Но выѣздъ къ нему и водоемному зданію непремѣнно долженъ быть совершаемъ по сквозному типичному пути, на которомъ въ тоже время могутъ находиться поѣзда. Это обстоятельство можетъ быть причиною задержекъ и напрасной потери времени.

Расположеніе товарныхъ платформъ, на противуположной сторонѣ главнаго пути, прямо противъ пассажирскаго зданія, встрѣчается въ описываемомъ типѣ на весьма многихъ станціяхъ орловско-грязской дорогѣ. Такая постановка никакъ не можетъ назваться удобною уже потому, что стѣсняетъ станцію, не даетъ возможности ее расширить и служитъ большимъ препятствіемъ къ лучшему спеціализированію маневровъ.

Второй типъ представляетъ собою одинъ главный при одномъ разъѣздномъ пути, соединяющимся съ первымъ двумя съѣздами и имѣющій съ одной стороны короткій тупой путь.

Первою разновидностью этого типа является станція Хомутово, на которой тупой путь, идущій отъ разъѣзднаго, соединенъ еще съѣздомъ съ главнымъ путемъ и кромѣ того имѣетъ еще свой тупикъ, идущій въ сторону пассажирскаго зданія и расположенный около товарной платформы.

Станція Казинки можетъ быть названа вторымъ варіантомъ опи-

сываемаго типа. На ней, кромѣ типичнаго короткаго тупаго пути, проложенъ отъ разъѣзднаго въ противуположную сторону такой же короткій тупой.

Третьимъ варіантомъ представляется станція Липецкъ. На этой станціи на противуположной сторонѣ типичнаго тупика разъѣздный путь, проходящій около пассажирскаго зданія, имѣетъ продолженіе, соединяясь съ товарной платформой стрѣлкою съ главнымъ путемъ. Параллельно ему, при товарной платформѣ, лежитъ тупой съ обѣихъ концовъ путь, соединенный съ продолженіемъ разъѣзднаго двумя съѣздами. Кромѣ сказанныхъ путей, съ противуположной стороны главнаго усматривается еще два тупыхъ пути, соединяющихся съ главнымъ путемъ двумя съѣздами. За этими послѣдними расположены еще пути, ведущіе въ паровозное зданіе.

Расположеніе путей типа втораго представляетъ собою maximum для свободнаго пріема двухъ поѣздовъ.

Далекая постановка стрѣлокъ отъ пассажирской платформы затрудняетъ наблюденіе за ними, что при весьма ограниченномъ штатѣ служащихъ на полустанціяхъ получаетъ особое значеніе. А такъ какъ полустанціи эти служатъ единственно только какъ пункты для разъѣзда поѣздовъ, то измѣненіе означеннаго недостатка положительно желательно, также какъ и увеличеніе числа путей для свободнаго принятія безъ задержекъ и излишнихъ маневрированій трехъ поѣздовъ, такъ какъ скрещеніе трехъ поѣздовъ на полустанціяхъ можетъ встрѣчаться при опозданіяхъ.

Улучшеніе сказаннаго типа видно въ послѣдующихъ варіантахъ, гдѣ, постановкой товарной платформы на сторонѣ пассажирскаго зданія, нѣсколько отдалена операція по нагрузкѣ и выгрузкѣ отъ пріема пропускаемыхъ поѣздовъ. Маневры же по прицѣпкѣ и отцѣпкѣ вагоновъ все же должны производиться съ выѣздомъ на главный путь, и съ крайней медленностью, по случаю весьма длинныхъ объѣздовъ.

Расположеніемъ путей на станціи Липецкъ представляющей собою послѣдній варіантъ втораго типа, надо полагать, желалось улучшить этотъ типъ; проложеніемъ же на противуположной сторонѣ отъ пассажирскаго зданія около главнаго пути, двухъ значительной длины тупыхъ путей, предполагалось увеличить пріемочную способность.

Къ сожалѣнію стрѣлки, находящіяся съ правой стороны пассажирскаго зданія и соединяющія сказанные два пути съ главнымъ, расположены такимъ образомъ, что поѣздъ, прибывающій съ пра-

вой стороны, можетъ войти на эти пути не иначе, какъ только сдѣлавъ довольно значительное число излишнихъ рейсовъ. Неудобство это могло бы быть легко устранено переложеніемъ стрѣлокъ попутно входящему съ правой стороны поѣзду. Прицѣпка груженыхъ вагоновъ къ поѣздамъ, прибывающимъ съ лѣва, производящаяся большею частію, поѣзднымъ паровозомъ, по той же причинѣ требуетъ также много времени.

Снабженіе паровозовъ водою можетъ производиться, не иначе, какъ съ выѣздомъ на пропускной путь и проходомъ чрезъ главный.

Окончивъ описаніе расположенія путей, на всѣхъ станціяхъ орловско-грязской желѣзной дороги подкоммисія не можетъ не придти, при общемъ взглядѣ на это дѣло, къ нижеслѣдующимъ выводамъ:

Что расположеніе путей, стрѣлокъ и прилегающихъ къ онымъ построекъ было произведено, какъ при конструкціи, такъ и въ послѣдствіи, во время эксплоатаціи, безъ заранѣе обдуманнаго и выработаннаго типа и плана, безъ принятія во вниманіе мѣстныхъ условій и постояннаго прогрессивнаго увеличенія движенія на желѣзныхъ дорогахъ.

Доказательствомъ вышесказаннаго могутъ служить слѣдующія не лишенныя интереса цифры:

Годъ.	Пробѣгъ поѣздо-верстъ.	Время, назначенное на пробѣгъ.		Опозданія часы.	Средняя скорость на версту.	
		Положенные часы.	Дѣйствительные часы.		Положенныя минуты.	Дѣйствительныя минуты.
1876 . . .	752,065	29,492 ч. 40 м.	34,649 ч. 54 м.	5,157 ч. 14 м.	2 м. 19 с.	2 м. 47 с.
1877 . . .	966,771	50,005 ч. 20 м.	54,989 ч. 26 м.	4,984 ч. 16 м.	3 м. 06 с.	3 м. 24 с.
1878 . . .	955,644	46,616 ч. 45 м.	59,981 ч. 18 м.	6,364 ч. 33 м.	2 м. 57 с.	3 м. 25 с.

Къ сожалѣнію подкоммисія не имѣетъ таковыхъ свѣдѣній за прежніе года. Но изъ этой таблицы ясно видно, что съ увеличеніемъ поѣздо-верстъ увеличиваются и часы опозданія; вмѣстѣ

съ тѣмъ увеличивается разница между скоростію дѣйствительнаго движенія поѣздовъ и положенною скоростію. Для болѣе рельефнаго изображенія увеличенія числа часовъ опозданія одного года противъ другаго, принимая въ соображеніе и увеличеніе движенія на дорогѣ, которое выражается въ пробѣгѣ поѣздо-верстъ, слѣдовало бы показать это въ процентномъ отношеніи, но имѣющіяся у подкоммисіи свѣдѣнія, только за три года, не даютъ точнаго понятія, хотя и за эти года процентъ опозданія увеличился уже на 1 и 0,5%.

Для уясненія причинъ этого явленія подкоммисіею были затребованы свѣдѣнія, указывающія какія обстоятельства задерживали своевременное слѣдованіе поѣздовъ. Свѣдѣнія эти также доставлены за 1876, 1877 и 1878 годы.

Разбивая ихъ по категоріямъ оказывается: 1) что составленіе поѣздовъ, отцѣпка, прицѣпка, нагрузка, выгрузка, неимѣніе паровозовъ и снабженіе паровозовъ водою и топливомъ, ожиданіе удаленія предшествующихъ и не пріемъ станціями послѣдующихъ поѣздовъ и другія причины; составляли въ 1876 г. средній процентъ 10,92, въ 1877 г. 11,67 и въ 1878 г. 13,23; 2) что сходы съ рельсъ, порча подвижнаго состава, ремонтъ пути и медленный ходъ составляли: въ 1876 г. 8,59, съ 1877 г. 7,39 и въ 1878 г. 5,19.

Причины, поименованныя въ первой категоріи, являющіяся прямымъ послѣдствіемъ неудобнаго расположенія путей, постоянно увеличиваются, поднимаясь съ 10,92 до 13,23%, между тѣмъ какъ % причинъ второй категоріи падаетъ за то же время съ 8,59 до 5,19. Какое еще требуется лучшее доказательство вышесказанному.

Принимая въ соображеніе, что движеніе по дорогѣ грузовъ съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе будетъ увеличиваться, весьма желательно потому, чтобы на улучшеніе расположенія путей на станціяхъ было обращено необходимое вниманіе, такъ какъ, не говоря уже объ опасности, происходящей отъ опаздыванія поѣздовъ, маневры, производимые съ большимъ числомъ рейсовъ, обходятся, какъ по истрачиваемому матеріалу, такъ и по употребляемому на нихъ времени, гораздо дороже.

10. Сигналы.

Всѣ служащіе на орловско-грязской желѣзной дорогѣ, имѣющіе непосредственное отношеніе къ сигналамъ, снабжены подробною инструкціею относительно значенія и употребленія сигналовъ, кромѣ смазчиковъ, исполняющихъ должность кондукторовъ на товарныхъ поѣздахъ *).

Инструкція составлена управляющимъ дорогою 25-го марта 1875 года и утверждена инспекторомъ дороги 21-го августа 1876 года.

Дневные и ночные ручные сигналы.

Дневные и ночные ручные сигналы, т. е. флаги и фонари, употребляются согласно положенію о сигналахъ, утвержденному Министромъ Путей Сообщенія. Смазчики и артельщики, исполняющіе должность кондукторовъ, сигналами не снабжены.

Путевые сигналы.

Изъ путевыхъ сигналовъ въ употребленіи обычные сигналы, т. е. духовые рожки, петарды, паровозные свистки и т. п. Веревки употребляются только на пассажирскихъ поѣздахъ, но дѣйствуютъ весьма ненадежно, особенно зимою и при большомъ составѣ поѣздовъ. На паровозахъ буферные фонари съ отражателями; на паровозахъ серій: А, Б, В, Г и Ж, по два фонаря спереди надъ буферомъ, а на паровозахъ серій Д, Е, Б—по одному американскому фонарю monstre.

Подкоммисія имѣла случай убѣдиться, что денные и ночные ручные сигналы употребляются и понимаются не всегда вѣрно и согласно положенію; такъ при остановкѣ на 75-й верстѣ экстреннаго съ подкоммисіею поѣзда было замѣчено, что мѣсто прорытія

---

*) Такъ, напримѣръ, во время пребыванія подкоммисіи на станціи Туровка туда прибылъ товаропассажирскій поѣздъ № 6-й. Находящійся на переднемъ тормазѣ смазчикъ, исполняющій должность тормознаго кондуктора, не имѣлъ ни инструцкіи, ни одного изъ подлежащихъ сигналовъ, и на предложенные вопросы объ употребленіи таковыхъ, не могъ вѣрно отвѣтить.

тонеля подъ полотномъ желѣзной дороги было ограждено съ обѣихъ сторонъ двумя флагами, отстоявшими одинъ отъ другаго не болѣе какъ на 50 сажень, т. е. мѣсто остановки для поѣзда находилось отъ опаснаго мѣста не болѣе какъ сажень на 5—8. Подъѣзжая къ станціи Залегощъ, тотъ же поѣздъ проѣхалъ мимо выставленнаго съ лѣвой его стороны краснаго флага; по мнѣнію даже высшихъ служащихъ орловско-грязской дороги, сигналъ, выставленный съ лѣвой стороны, не имѣетъ значенія, какое толкованіе неправильно. § 6-й Положенія о сигналахъ говоритъ безъ всякихъ комментарій, что красный сигналъ выражаетъ требованіе немедленной остановки, не прибавляя къ этому никакихъ поясненій о его положеніи.

Станціонные сигналы.

Станціонные сигналы — зеленые диски установлены на разстояніи 300 саж. отъ входныхъ стрѣлокъ, а красные на разстояніи отъ 70 до 100 саж. отъ тѣхъ же стрѣлокъ. Такая постановка согласна съ положеніемъ; но по новымъ требованіямъ желательно бы было, чтобы разстояніе между входной стрѣлкой и краснымъ дискомъ равнялось длинѣ поѣзда при первомъ его составѣ, т. е. было бы нѣсколько значительнѣе настоящаго. Красные диски на дорогѣ 4-хъ типовъ, изъ которыхъ у 36-ти (2-хъ типовъ) фонари поворачиваются вмѣстѣ съ дискими, а у другихъ 2-хъ типовъ, на 16-ти дискахъ, фонари неподвижные. Красные диски приводятся въ движеніе младшимъ стрѣлочникомъ, по личному приказанію начальника станціи или старшимъ стрѣлочникомъ, посредствомъ передаточнаго механизма, рычагъ коего находится возлѣ входной стрѣлки. Такихъ передаточныхъ механизмовъ не имѣется на станціяхъ Знаменской, Золотарево и полустанціи Орелъ; неудобство этого сознано управленіемъ, которое выразило намѣреніе устроить передаточные механизмы на означенныхъ двухъ станціяхъ.

На станціяхъ Знаменской и Хомутово, на первой со стороны Орла, а на второй—съ правой стороны, по случаю сильнаго закругленія, красный дискъ начальнику станціи съ платформы не видѣнъ. Контрольныхъ приспособленій, передающихъ начальнику станціи свѣдѣнія о положеніи диска, не существуетъ.

Положеніе краснаго диска перпендикулярно къ пути т. е. по-

лемъ, выкрашеннымъ красной краской въ противоположную отъ станціи сторону, служитъ требованіемъ для входящаго поѣзда — немедленной остановки, поставленный же ребромъ, т. е. параллельно пути, означаетъ входъ свободнымъ. Первому соотвѣтствуетъ ночью красный огонь, а второму — бѣлый. Примѣненіе этихъ положеній не на всѣхъ станціяхъ понимается одинаково; на нѣкоторыхъ красный дискъ ставится ребромъ, какъ при дозволеніи входа, такъ и выхода поѣзда, что не соотвѣтствуетъ ни смыслу § 30 Положенія о сигналахъ, ни самому значенію этого сигнала. Ночные сигналы, выставляемые на красныхъ дискахъ, т. е. фонари, почти на всѣхъ станціяхъ орловско-грязской дороги не имѣютъ правильно и сотвѣтственно вставленныхъ стеколъ; для примѣра можно назвать станціи Казинка, Чириково, Патріаршая платформа, гдѣ фонарь на красныхъ дискахъ, при параллельномъ положеніи своемъ къ пути, показываетъ бѣлый свѣтъ какъ на станціи, такъ и въ противоположную сторону. Бѣлый огонь, выражая собою свободный путь, ни подъ какимъ видомъ не можетъ быть выставляемъ навстрѣчу поѣздамъ въ обѣ стороны такая постановка бѣлыхъ огней какъ будто дозволяетъ движеніе поѣздовъ одного противъ другаго. Кромѣ неправильностей въ употребленіи красныхъ дисковъ и сигналовъ, показанныхъ на нихъ, нельзя умолчать также и о томъ, что на исправное содержаніе этого сигнала, имѣющаго весьма важное для станціи значеніе, не всегда обращается надлежащее вниманіе; такъ подкоммисіею было замѣчено, что на станціяхъ Донъ и Липецкъ красные диски на обѣихъ станціяхъ со стороны Грязей дѣйствовали неудовлетворительно.

На участкахъ въ два пути, какъ, напримѣръ, между станціями Хомутово и Россошное, движеніе поѣздовъ по несоотвѣтствующему пути воспрещено, почему для таковаго движенія никакихъ сигналовъ на дорогѣ не установлено.

Сигналы, подаваемые станціоннымъ звонкомъ, примѣняются правильно. На ливенской желѣзной дорогѣ примѣненіе сигнализаціи вполнѣ согласно съ положеніемъ о сигналахъ, утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія отъ 31-го января 1872 г. за № 42. Единственное исключеніе — установка красныхъ дисковъ около самыхъ входныхъ стрѣлокъ, возлѣ рычага послѣднихъ; на неудобство такого положенія подробно указано въ описаніи сигнализаціи на грязе-царицынской дорогѣ. Звонковъ для соединенія переѣзда съ домомъ сторожа ни въ одной изъ осмотрѣнной подкоммисіею

какъ на орловско-грязской, такъ и на ливенской желѣзной дорогѣ сторожевой будкѣ не оказалось.

11. Станціонныя зданія.

На орловско-грязской дорогѣ находится всего 16 станцій и 12 полустанцій; на двухъ станціяхъ, а именно Грязи-Елецкіе или Таволожанка и Орелъ-Елецкій или Орелъ-Товарный, также Орелъ-Старый, совершенно нѣтъ пассажирскаго зданія. Послѣдняя станція служитъ только для перемѣны направленія поѣздовъ, идущихъ со станціи Орелъ московско-курской на грязскую дорогу. Трудно себѣ представить соединеніе болѣе неудобное между двумя дорогами, чѣмъ между орловско-грязскою дорогою и московско-курскою; просто непонятно, какъ во время постройки могли допустить такое расположеніе путей. Измѣненіе существующаго устройства потребовало бы значительныхъ расходовъ; но, съ другой стороны, проѣздъ каждымъ поѣздомъ лишнихъ 2—3 верстъ и увеличеніе на 50% количества маневровъ обходится также не дешево службѣ эксплоатаціи.

На станціи Орелъ-Елецкій короткая каменная пассажирская платформа и небольшое каменное двухъ-этажное зданіе; обѣ постройки прежде имѣли назначеніе служить для отправки пассажировъ по орловско-грязской дорогѣ; нынѣ же пассажирскіе поѣзда отправляются со станціи Орелъ-Московскій, а на станціи Старый Орелъ пассажирскихъ билетовъ болѣе не продается. Пассажирское помѣщеніе въ зданіи передѣлывается теперь въ жилое, для служащихъ; пассажиры, только что сѣвшіе въ поѣздъ на станціи Орелъ-Московскій, рѣдко даже и выходятъ изъ вагоновъ на платформу, такъ что увеличенія послѣдней ни въ какомъ случаѣ не требуется.

На станціи Орелъ-Старый, кромѣ этого каменнаго зданія, въ которомъ наверху живетъ начальникъ I-й дистанціи, находится еще четыре хорошо содержимыхъ жилыхъ дома, складъ матеріаловъ и кузня начальника дистанціи.

Станція Грязи-Елецкія или Таволожанка состоитъ только изъ деревяннаго домика для товарной конторы и деревянной пассажирской платформы, въ 50 сажень длиною; другаго пассажирскаго помѣщенія на ней не имѣется, такъ какъ главная отправка пассажировъ происходитъ съ пассажирской станціи Грязи, принадлежащей козлово-воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ. Въ Таволожанкѣ, кромѣ того, три жилыхъ дома для служащихъ.

На полустанціяхъ, кромѣ елецкой городской платформы, вездѣ одно небольшое одноэтажное деревянное станціонное зданіе, въ которомъ устроены помѣщенія для пассажировъ, для продажи билетовъ и т. д. На елецкой городской платформѣ только деревянный навѣсъ для пассажировъ (ветхость котораго доходитъ до безобразія) и въ концѣ навѣса небольшое помѣщеніе для билетнаго кассира.

На всѣхъ другихъ станціяхъ, кромѣ Ельца, находятся деревянныя двухъ-этажныя пассажирскія зданія разной величины, содержащія всѣ необходимыя для пассажировъ помѣщенія.

На станціи Липецкъ пассажирское зданіе до проѣзда подкоммисіи сгорѣло лѣтомъ 1879 г., вслѣдствіе чего станціонная служба, какъ и пассажиры, помѣщаются временно въ одномъ изъ жилыхъ домовъ. Жители города Липецка обратились въ подкоммисію съ ходатайствомъ побудить общество орловско-грязской дороги выстроить новое станціонное зданіе ближе къ городу, который теперь отстоитъ отъ станціи до четырехъ верстъ, соединивъ его вѣтвью съ главною линіей. Впослѣдствіи даже липецкая земская управа увѣдомила предсѣдателя подкоммисіи, что общее засѣданіе рѣшило уступить всю землю, въ неограниченномъ количествѣ, нужную подъ полотно вѣтви и подъ площадь самой станціи Липецкъ безвозмездно.

Въ виду того обстоятельства, что при постройкѣ сдѣлана ошибка проведенія линіи въ такомъ разстояніи отъ города, подкоммисія полагаетъ, что ходатайство жителей г. Липецка не лишено разумнаго основанія. Вообще на орловско-грязской дорогѣ ни одна станція не лежитъ близко къ городу или къ деревнѣ; при постройкѣ линія была ведена, какъ будто бы городовъ и деревень совершенно не существовало.

На станціи Елецъ единственное каменное пассажирское зданіе; оно значительныхъ размѣровъ и содержитъ порядочныя помѣщенія для служащихъ, но ремонтъ его плохо содержится. При немъ высокая деревянная пассажирская платформа. На этой станціи около 15 жилыхъ домовъ, въ которыхъ помѣщаются служащіе въ елецкихъ главныхъ мастерскихъ, школѣ, лазаретѣ и т. д.

На станціи Верховье деревянное пассажирское зданіе, общее съ съ ливенской узкоколейной дорогою; пассажирскую же платформу каждая дорога имѣетъ свою.

Вода въ станціонныхъ зданіяхъ нигдѣ не проведена, кромѣ ст. Елецъ; оттого всѣ ватерклозеты на станціяхъ выносные и содержатся неопрятно.

Существующее устройство станцій при небольшомъ пассажирскомъ движеніи можно считать вообще удовлетворительнымъ. Исключеніе составляетъ ст. Грязи, общая всѣмъ тремъ сходящимся на ней дорогамъ; къ перестройкѣ ея, впрочемъ, будетъ приступлено въ непродолжительномъ времени, по утвержденіи министерствомъ денежныхъ на то средствъ.

Въ Ельцѣ станціонное зданіе отапливается калориферами, всѣ другія деревянныя станціонныя зданія—голландскими печами.

При станціонныхъ мелкихъ зданіяхъ, службахъ, заборахъ и т. д. съ успѣхомъ примѣнены въ дѣло старые рельсы.

12. Товарныя платформы. Вѣсы.

Товарныя платформы на орловско-грязской дорогѣ, съ немногими исключеніями, достаточны для помѣщенія товара. Крытыхъ со сторонъ платформъ (пакгаузовъ) на орловско-грязской дорогѣ не существуетъ. Всѣ платформы дѣлятся на два рода: на крытыя сверху, и на совершенно открытыя. Крыши на крытыхъ платформахъ широкія и отвѣсныя, такъ что отчасти покрываютъ товаръ и съ боковъ, но недостаточно; при боковомъ дождѣ и вѣтрѣ товаръ сильно страдаетъ и потому въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, какъ дальше будетъ указано, были сдѣланы подкоммисіи заявленія о необходимости огражденія отъ непогоды товаровъ, сложенныхъ на платформахъ, не только сверху, но и съ боковъ.

Полы платформъ большею частію грунтовые, мощеные, въ немногихъ мѣстахъ деревянные. На срединѣ полы значительно подняты, съ сильными скатами по сторонамъ, что облегчаетъ стеченіе воды. Въ послѣднее время стали покрывать мощеные полы деревянною настилкою. Эта послѣдняя система несомнѣнно самая лучшая. Каменные полы, какъ извѣстно, рвутъ мѣшки, высокіе деревянные полы ссыхаются и между досками образуются большія щели, въ которыя проваливается хлѣбное зерно, мука и разный другой мелкій товаръ. Но полы, настланные сверхъ мощенаго грунта, не представляютъ большею частью ни того ни другаго неудобства. Они также мягки и эластичны какъ обыкновенные полы и если въ нихъ и образуются щели, то такъ какъ эти щели не сквозныя, онѣ скоро засыпаются и затѣмъ уже не представляютъ никакого неудобства. Минимумъ размѣра какъ крытыхъ, такъ и открытыхъ платформъ на орловско-грязской дорогѣ составляетъ 65 фут. длины

на 25 фут. ширины. Такихъ размѣровъ платформы, по одной крытой и по одной открытой, находятся на станціяхъ: Золотарево, Архангельское, Залегощъ, Туровка, Донъ и Казаки, на послѣдней только одна платформа крытая. Только на станціи Казинка совершенно нѣтъ товарной платформы. Впрочемъ груза отправляется съ нея не болѣе двухъ вагоновъ въ мѣсяцъ, туда же совсѣмъ не приходитъ. Изъ всѣхъ этихъ платформъ по количеству подвозимаго товара только платформа въ Залегощѣ оказывается недостаточною. О необходимости увеличенія ея и устройства пакгауза въ Залегощѣ подкоммисіи между прочимъ было заявлено со стороны Новосильскаго городскаго головы.

На всѣхъ остальныхъ станціяхъ платформы болѣе значительны, и о нихъ можно замѣтить слѣдующее:

Въ Орлѣ обращаетъ на себя вниманіе перегрузочная платформа, которая, несмотря на свое значительное протяженіе, оказывается не вполнѣ достаточною. Во время проѣзда подкоммисіи она была завалена товаромъ. Притомъ она крайне узка, что составляло бы своего рода удобство, еслибы эта платформа служила только для перегрузки товара изъ одного поѣзда въ другой,—но такъ какъ товаръ на ней складывается и лежитъ нѣкоторое время, то это является большимъ недостаткомъ,—ибо товаръ лежащій на узкой платформѣ менѣе можетъ быть защищаемъ крышей отъ дождя чѣмъ на болѣе широкой платформѣ, средина которой остается всегда сухою. Кромѣ того не имѣется особаго склада для керосина, прибывающаго въ значительномъ количествѣ. Таковой помѣщается на общей платформѣ, рядомъ со всякимъ другимъ товаромъ, даже сахаромъ.

Въ Верховьѣ, гдѣ примыкаетъ ливенская узкоколейная дорога, находятся двѣ перегрузочныя платформы: одна крытая, мощеная 210 фут. длины и 25 фут. ширины, другая крытая съ деревяннымъ поломъ 245 фут. длины и 17 фут. ширины и, кромѣ того, одна открытая мощеная платформа, для погрузки въ Верховьѣ, того же размѣра какъ и первая, т. е. 210 на 25 фут. Величина перегрузочныхъ платформъ совершенно соотвѣтствуетъ потребности,—то же можно сказать и о платформѣ предназначенной для мѣстной нагрузки, только послѣдняя чрезвычайно неудобно расположена, потому что возамъ, для того чтобы добраться до нея, приходится проѣзжать чрезъ рельсовый путь, проложенный къ паровозному са-

раю, по которому часто происходитъ ранжировка, задерживающая такимъ образомъ подвозъ товара.

Впрочемъ уже существуетъ проектъ перестройки, долженствующій отстранить это неудобство.

На слѣдующихъ затѣмъ станціяхъ: *Хомутово*—двѣ крытыхъ платформы: одна мощеная въ 130 фут. длины и 25 ширины и одна съ досчатымъ поломъ въ 195 фут. длины и 25 фут. ширины; *Россошное*—также двѣ платформы: одна мощеная 350 фут. длины и 30 ширины и одна съ досчатымъ поломъ 250 фут. длины и 25 ширины; *Измалково*—одна крытая мощеная платформа длиною въ 325 фут. шириною 25 фут.

Станція Елецъ, по множеству возбужденныхъ на ней вопросовъ, требуетъ нѣсколько болѣе подробнаго разсмотрѣнія. Главная пассажирская станція, при которой находятся и товарныя платформы *) отдѣлена отъ города Ельца рѣкою Сосною, на правомъ берегу которой она расположена. Хотя станція соединена съ городомъ посредствомъ довольно хорошаго шоссе, но все же это сообщеніе представляетъ большія неудобства: во первыхъ при съѣздѣ на деревянный пловучій мостъ черезъ Сосну и подъемѣ съ него приходится довольно круто опускаться и подниматься; но главное, во время весеннихъ а еще чаще зимнихъ поводковъ, за неимѣніемъ постояннаго моста, сообщеніе города со станціей совершенно прекращается. Вотъ почему по необходимости пришлось устроить по ту сторону Сосны, т. е. у самаго города, отдѣльную товарную платформу, при ней отдѣленіе товарной конторы и отдѣльную пассажирскую платформу, которая впрочемъ находится въ доходящемъ до безобразія ветхомъ состояніи.

Вслѣдствіе всего этого въ Ельцѣ былъ заявленъ цѣлый рядъ требованій, изъ которыхъ многія можетъ быть были бы давно уже удовлетворены, еслибы управленіе орловско-грязской дороги не находилось въ процессѣ и потому въ борьбѣ съ елецкимъ городскимъ обществомъ, по отчужденію участка земли, отведеннаго подъ желѣзную дорогу.

Въ 12 п. своихъ заявленій елецкіе товаро-отправители по этому поводу пишутъ слѣдующее:

„Необходимо предложить обществу окончить вопросъ объ экс-

---

*) Двѣ для отправляемаго товара, одна въ 400, другая 525 футъ длины на 25 ширины, мощеныя,—и одна выгрузная платформа съ деревяннымъ поломъ 325 фут. длины на 20 фут. ширины.

пропріаціи земель, занятыхъ полотномъ желѣзной дороги и разными постройками и сооруженіями дороги. Общество орловско-грязской дороги до сихъ поръ не получило актовъ отчужденія участковъ земель, занятыхъ имъ изъ владѣнія елецкаго городскаго общества, и ведетъ объ этомъ переговоры уже болѣе десяти лѣтъ. Вслѣдствіе чего городъ исходатайствовалъ право сломки разныхъ зданій и сооруженій станціи . . . . . , но городская управа пріостановила свои дѣйствія, ожидая мирнаго исхода этого дѣла".

Съ другой стороны управленіе дороги жаловалось на городское общество, что, когда уже все было условлено на счетъ цѣны за отчужденную землю и оставалось только покончить дѣло, городъ внезапно возвысилъ требуемую цѣну.

Не въ задачѣ подкоммисіи было изслѣдовать сущность этого дѣла, но несомнѣнно, что въ этомъ спорѣ заключается одна изъ причинъ неисполненія желѣзнодорожнымъ обществомъ нѣкоторыхъ изъ желаній, заявленныхъ городомъ.

Всѣ вагоны, идущіе съ грузомъ отъ товарной платформы, лежащей на сторонѣ города, прежде всего направляются къ главной станціи, лежащей за рѣкою, и оттуда уже идутъ по линіи даже въ тѣхъ случаяхъ, когда грузъ назначается въ Орелъ (главное направленіе), причемъ ему приходится пробѣгать вторично по главной линіи пройденное по вѣтви пространство. За пробѣгъ вагона отъ товарной станціи по сю сторону рѣки Сосны до главной Засосенской станціи, около двухъ верстъ, взыскивается по положенію дополнительная плата за 6 верстъ или 80 коп. съ вагона.

Елецкіе отправители просятъ объ отмѣнѣ этой платы, ибо дополнительный пробѣгъ вагона дѣлается, по ихъ словамъ, „не для товаро-отправителей, а для самой дороги".

Съ этимъ нельзя согласиться безусловно, ибо еслибы не существовало товарной платформы близь города, то имъ приходилось бы возить весь грузъ на возахъ на главную Засосенскую станцію; нельзя также требовать, чтобы дорога возила эти двѣ версты даромъ. Но съ другой стороны, нельзя не согласиться также, что положеніе главной станціи, отдѣленной рѣкою отъ города, крайне неудобное. Еслибы не значительный расходъ на перенесеніе такихъ капитальныхъ строеній, то самое лучшее было бы перенести еще теперь всю станцію черезъ рѣку къ городу. Затѣмъ, при неисполнимости сего послѣдняго, существуетъ другое средство покончить съ вопросомъ о приплатѣ. Для этого слѣдовало бы городскую товарную платформу соединить прямо съ главною линіею, по направле-

нію къ Орлу, и тогда отпала бы необходимость направлять поѣзда предварительно черезъ рѣку въ противоположную сторону, т. е. на главную станцію, а вмѣстѣ съ тѣмъ и обязанность приплаты.

Для этого потребовалось бы выпланировать мѣстность для проложенія предполагаемаго пути, что, однако, вызвало бы значительныя земляныя работы, сопряженныя съ большою денежною затратою.

До сихъ поръ можно было адресовать грузъ только на главную станцію, гдѣ приходилось переадресовывать грузъ назначенный на городскую станцію, называемую обыкновенно „Елецъ“ (товарный), точно также при отправкѣ груза съ послѣдней приходилось поступать въ обратномъ смыслѣ. Это было не только причиною задержки товара, но и прямо расхода, потому что за перекартировку на станціи „Елецъ“ (главный) приходилось платить разнымъ коммисіонерамъ. Вслѣдствіе заявленія о томъ подкоммисіей управленію дороги, послѣдняя съ большою готовностью согласилась сдѣлать распоряженіе о допущеніи впредь адресованія прямо на „Елецъ товарный“ и съ него *).

Товарная платформа, находящаяся у города, имѣетъ 560 саж. длины и 25 саж. ширины. Елецкіе товароотправители просили объ увеличеніи товарной платформы и о прикрытіи ея съ боковъ. Во время проѣзда подкоммисіи существующая платформа была наполнена товаромъ, такъ что можно дѣйствительно предположить, что помѣстительность ея не всегда оказывается достаточною. Вблизи ея находится перегрузочная платформа для перегрузки товара изъ вагоновъ и въ вагоны ряжско-вяземской дороги.

При осмотрѣ кулей, лежавшихъ на товарной платформѣ, подкоммисія не могла не замѣтить на нихъ множество такихъ отверстій, которыя, очевидно, происходили отъ употребленія крюковъ. Это дало поводъ товароотправителямъ заявить новыя жалобы по

---

*) Приказъ по орловско-грязской дорогѣ отъ 24-го октября 1879 года за № 203.

„На ввѣренной моему управленію дорогѣ находятся двѣ Елецкія станціи: первая Елецъ, а вторая, Елецкая городская станція.

Для доставленія большаго удобства товарополучателямъ, я, согласно ихъ желанію, предлагаю гг. начальникамъ станцій принять къ руководству, чтобы при отправленіи груза на ст. Елецъ орловско-грязской дороги въ накладныхъ всегда проставлялось, до какой изъ этихъ станцій товаръ долженъ слѣдовать.

Причемъ въ случаѣ адресованія грузовъ на Елецкую городскую станцію, взимается особая плата за вѣтвь, означенная въ тарифѣ орловско-грязской дороги.

Приказъ этотъ прошу вывѣсить въ товарныхъ конторахъ, для свѣдѣнія гг. отправителей и получателей грузовъ“.

Объ этомъ же со стороны орловско-грязской дороги были поставлены въ извѣстность управляющіе другихъ дорогъ, находящихся съ нею въ сношеніяхъ.

этому предмету. Между тѣмъ начальникъ станціи утверждалъ, что сами рабочіе товарохозяевъ употребляютъ крюки. Для отстраненія, сколько возможно, этого неудобства, управляющій дорогой рѣшился вслѣдствіе того издать постановленіе, на основаніи котораго желѣзнодорожные артельщики за употребленіе крючьевъ будутъ штрафоваться денежными пенями, а объ употребленіи крюковъ рабочими товарохозяевъ на желѣзной дорогѣ будутъ составляться акты и такія партіи товара будутъ отмѣчаться, какъ имѣющія худую тару *).

Кромѣ того, вслѣдствіе ходатайства товароотправителей какъ въ Ельцѣ, такъ и въ Липецкѣ, заявлявшихъ, что желательно, чтобы, въ случаѣ принятія желѣзною дорогою на платформу товара съ подложными или попорченными мѣстами, въ роспискахъ, выдаваемыхъ артельщиками, прямо обозначалось, сколько подмоченныхъ или испорченныхъ мѣстъ, а не писалось вообще: „тара худая или товаръ подмоченъ“, управленіе дороги обѣщало сдѣлать надлежащее распоряженіе.

Наконецъ, было заявлено еще ходатайство, чтобы срокъ освобожденія отъ платы за полежалое отправляемаго товара, въ случаѣ непогрузки, увеличить съ одного дня на два.

Помѣстительность платформъ, находящихся у главной станціи, отдѣленной рѣкою отъ города, достаточна, но только выгрузная

---

*) Распоряженіе это доведено до всеобщаго свѣдѣнія нижеслѣдующимъ объявленіемъ:

„Нѣкоторыми товароотправителями заявлены были жалобы, что артельщики дороги, при нагрузкѣ и выгрузкѣ мучнаго и зерноваго товара, употребляютъ крючья, допускаемые по условіямъ перевозки лишь для громоздскихъ предметовъ, къ которымъ ни въ какомъ случаѣ не могутъ быть причислены хлѣбные грузы въ мѣшкахъ, вѣсомъ въ 5 пуд. Съ другой стороны замѣчено, что отправители товаровъ и ихъ рабочіе сами допускаютъ употребленіе крючьевъ при ввозѣ грузовъ на станціи и складываніи ихъ на платформы. Поэтому, во избѣжаніе возникающихъ вслѣдствіе сего недоразумѣній, управленіемъ дороги сдѣлано вновь подтвержденіе о строгомъ воспрещеніи грузить и выгружать негромоздскій товаръ посредствомъ крючьевъ, причемъ съ артельщиковъ, замѣченныхъ въ отступленіяхъ отъ этого порядка, установлены прогрессивныя денежныя взысканія (въ размѣрѣ за первый разъ 1 руб. сер., за второй разъ—къ 3 р. сер., а въ третій разъ—къ 5 р. сер.; при повтореніи же тѣмъ же артельщикомъ или при допущеніи имъ того же дѣйствія въ четвертый разъ — представлять о томъ для исключенія его изъ артели и увольненія вовсе отъ службы). Но въ то же время предложено служащимъ дороги и артели слѣдить за тѣмъ, чтобы отправители и получатели товаровъ не дозволяли себѣ, какъ при выгрузкѣ, такъ и при нагрузкѣ, употребленія крючьевъ. О случаяхъ, когда это будетъ замѣчено и доказано свидѣтелями, предложено станціоннымъ служащимъ составлять акты въ присутствіи жандармской желѣзнодорожной полиціи, и, въ то же время, въ накладныхъ и дорожныхъ вѣдомостяхъ отмѣчать, что тара худая.

„О чемъ управленіе орловско-грязской желѣзной дороги имѣетъ честь довести до свѣдѣнія отправителей и получателей товара“.

платформа, имѣющая 325 фут. длины и 25 ф. ширины, слишкомъ высока для пріема товаровъ на телѣги. Бочки и короба, спускаемыя съ нея на телѣгу, нерѣдко оттого разбиваются. Необходимо выпланировать и поднять прилегающую къ ней часть двора. Деревянный полъ платформы совершенно разсохся, образуя большія щели, чрезъ которыя сыплется всякое зерно, особенно макъ и клеверъ, становясь, какъ сказано въ запискѣ елецкихъ отправителей, „добычею невѣдомыхъ силъ".

Въ Липецкѣ находится одна крытая мощеная платформа, длиною въ 400 и шириною въ 25 фут. и одна открытая 225 ф. длины и 25 фут. ширины. Послѣдняя въ полуразрушенномъ состояніи.

Липецкіе товароотправители ходатайствуютъ объ устройствѣ со всѣхъ сторонъ крытыхъ платформъ для предохраненія товаровъ отъ порчи, такъ какъ въ Липецкъ прибываетъ ежедневно до 8 вагоновъ цѣннаго товара изъ Москвы, Саратова и другихъ мѣстъ, о замѣнѣ каменныхъ половъ деревянными и объ устройствѣ отдѣльной платформы для склада легковоспламеняющихся веществъ и особенно керосина, который нынѣ лежитъ рядомъ съ медомъ, воскомъ, хлѣбомъ и другимъ товаромъ.

На остальныхъ станціяхъ не было сдѣлано никакихъ особыхъ замѣчаній.

Вѣсы на орловско-грязской дорогѣ въ довольно удовлетворительномъ состояніи; видно, что наблюденіе за ними лучше, чѣмъ на грязе-царицынской дорогѣ. На каждой станціи багажные и товарные вѣсы, на нѣкоторыхъ есть еще третьи вѣсы, а на большихъ станціяхъ въ Орлѣ пять вѣсовъ, а въ Ельцѣ всего семь. Кромѣ того, для станцій Орелъ, Залегощь, Россошное и Елецъ-товарный выписано еще четверо товарныхъ вѣсовъ, взамѣнъ переданныхъ въ службу топлива. Вѣсы заводовъ Листа, Бутенопа, Falcot, Breslau, Мишель. Предѣльная нагрузка отъ 75 — 200 пуд. изъ 45 вѣсовъ около семи сотенные, остальные десятичные. Кромѣ того, на станціяхъ Орелъ и Грязи имѣются вагонные вѣсы, сотенные, 1,200 пуд. нагрузки: одни Falcot, а другіе неизвѣстнаго завода. Вѣсы эти хорошо содержатся; въ особенно блестящемъ положеніи содержаніе вагонныхъ вѣсовъ въ Грязяхъ (Таволожанкѣ). Подкоммисія дѣлала провѣрку ихъ, вывѣшивая два вагона, и оказалась разница противъ тары, отмѣченной на брусѣ, самая незначительная.

Кромѣ того на станціи Верховье тоже установлены вѣсовые

помосты, но такъ какъ путь къ нимъ снятъ, то ими пользоваться нельзя. Имѣлось въ виду ихъ переставить въ ближайшемъ будущемъ на другое мѣсто.

Контролеръ группы повѣряетъ періодически вѣсы на орловско-грязской линіи. Кромѣ того ежемѣсячно каждый начальникъ станціи обязанъ провѣрять вѣсы своей станціи и въ присутствіи вѣсовщика, артельщика, жандарма и кого либо изъ отправителей составлять о томъ актъ.

Для примѣра приводится здѣсь *копія* съ акта Архангельско-Московской станціи.

Актъ № 9.

1879 года Августа 1-го дня на станціи Архангельская были подробно осмотрѣны станціонные багажные вѣсы которые оказались въ исправности и совершенно точны; гири отъ ржавчины очищены.

Начальникъ станціи подп. Свѣчкинъ.

Отправитель подп. Миркушинъ.

Жандармъ подписалъ Егоровъ.

Вѣсовщикъ артельщ. подп. Кисловъ.

Не смотря на хорошее состояніе вѣсовъ на орловско-грязской дорогѣ, елецкими товароотправителями было заявлено желаніе, которое подкомиссія слышала уже и въ Орлѣ,—чтобы на ряду съ десятичными вѣсами при станціяхъ были допущены обыкновенные вѣсы для провѣрки первыхъ, такъ какъ случается „что артельщикъ, пользуясь незнакомствомъ съ десятичными вѣсами товароотправителей, злоупотребляетъ вѣсами“.

Принимая въ соображеніе неточность вывѣски на десятичныхъ вѣсахъ, подкоммисія не можетъ не согласиться съ раціональностью такого желанія.

13. Телеграфъ.

На изслѣдуемой дорогѣ служба телеграфа образуетъ независимую отъ службы движенія отдѣльную службу, глава коей, начальникъ телеграфа, находится въ непосредственныхъ служебныхъ сношеніяхъ съ управляющимъ дорогою.

На него возложена полнѣйшая отвѣтственность за правильное веденіе административнаго и техническаго дѣла телеграфа и для этого при немъ находится мастерская съ механикомъ во главѣ и контролеръ для наблюденія за телеграфистами и ихъ работами;

кромѣ того у него контора, въ которой производится повѣрка телеграфной корреспонденціи и составляется отчетность по сбору.

На механикѣ лежитъ отвѣтственность за исправное содержаніе батарей, аппаратовъ и линейныхъ проводовъ; на контролерѣ обязанность наблюдать за исправнымъ дѣйствіемъ телеграфистовъ. Механикъ имѣетъ при себѣ надсмотрщика для исправленія линейныхъ проводовъ. Затѣмъ въ составъ служащихъ входятъ еще старшіе и младшіе телеграфисты, обязанности коихъ изложены въ инструкціи телеграфистамъ, приложенной правленіемъ общества при отвѣтахъ въ подкоммисію. Лица женскаго пола въ извѣстномъ 15-ти-процентномъ отношеніи допускаются на службу старшихъ какъ и младшихъ телеграфистовъ; онѣ служатъ вполнѣ удовлетворительно.

Дежурство телеграфистовъ, согласно ихъ собственному желанію, опредѣлено въ 24 часа и опытъ на орловско-грязской дорогѣ показалъ, что суточное дежурство телеграфистовъ не приносила службѣ никакого вреда.

Аппараты—системы Морзе, чернопишущіе, а батареи—Мейдингера. Проводовъ на дорогѣ три: 1-ый проводъ введенъ на всѣ станціи и раздѣленъ для циркулярнаго дѣйствія на 7 круговъ; второй введенъ на станціяхъ I и II классовъ и на нѣсколькихъ III класса для раздѣленія круговъ, а третій на станціяхъ I класса для прямаго сообщенія этихъ станцій.

Проводы орловско-грязской дороги сообщаются съ правительственными: въ Орлѣ, Ельцѣ и Грязяхъ; изъ нихъ въ Орлѣ чрезъ посредство соединительной вѣтви, принадлежащей обществу московско-курской дороги, въ Грязяхъ чрезъ посредство станціи Грязи, принадлежащей обществу козлово-воронежско-ростовской ж. дорогѣ, а въ Ельцѣ телеграфъ орловско-грязской ж. дороги находится въ непосредственномъ сообщеніи съ государственнымъ телеграфомъ. Къ столбамъ, принадлежащимъ обществу орловско-грязской дороги привѣшаны правительственные проводы—отъ Орла до Грязей—одинъ и отъ Ельца до станціи Донъ на разстояніи 25 верстъ—два.

Дѣйствіе на всѣхъ проводахъ производится постояннымъ токомъ.

На всѣхъ станціяхъ и полустанціяхъ открытъ пріемъ частныхъ депешъ.

На каждомъ пассажирскомъ или товаро-пассажирскомъ поѣздѣ отправляется кондукторъ, умѣющій обращаться съ поѣзднымъ телеграфнымъ аппаратомъ; въ случаѣ остановки поѣзда и потребности

пользоваться аппаратомъ поступаютъ слѣдующимъ образомъ: посредствомъ особыхъ приборовъ, надѣваемыхъ на ноги въ родѣ башмаковъ съ желѣзными крючьями и называемыхъ „лазилками“, кондукторъ поднимается къ верху телеграфнаго столба, прикрѣпляетъ блоки къ двумъ мѣстамъ провода, въ разстояніи около 2-хъ футовъ, и потомъ разрѣзаетъ въ срединѣ проволоку; образующіяся такимъ образомъ двѣ полосы онъ соединяетъ съ проволоками поѣзднаго аппарата.

Подкоммисія убѣдилась, что сообщеніе съ ближайшими станціями, къ которымъ вели разрѣзанные проводы, было достигнуто довольно успѣшно.

Нѣкоторое затрудненіе представляетъ только соединеніе вновь главныхъ проводовъ, по окончаніи работы.

Въ худую же темную погоду вообще исполненіе подобной работы не легко.

Депеши на Орловско-Грязской дорогѣ всѣ записываются въ журналъ, не позже какъ на другія сутки. Журналъ служитъ основаніемъ для разсчета съ правительственнымъ контролеромъ телеграфа.

14. Жилыя помѣщенія.

Жилыя помѣщенія на орловско-грязской дорогѣ находятся въ несравненно худшемъ положеніи чѣмъ на грязе-царицынской.

Что касается во первыхъ пространства помѣщеній, то высшіе служащіе помѣщены вообще довольно просторно, но зато низшіе служащіе и рабочіе часто помѣщены очень тѣсно. Контрастъ между величиною пространства, занимаемаго высшими служащими съ одной стороны и низшими служащими и рабочими съ другой, на орловско-грязской дорогѣ довольно рѣзкій. На нѣсколькихъ станціяхъ замѣчено, что высшіе служащіе расширились прямо на счетъ низшихъ. Въ особенности часто встрѣчается, что дорожный мастеръ занимаетъ сравнительно слишкомъ обширную квартиру, часть которой слѣдовало бы отвести въ пользу рабочихъ. Но тотъ же фактъ случается и съ другими служащими.

Въ отношеніи свѣта квартиры производятъ не вездѣ благопріятное впечатлѣніе, нерѣдко встрѣчаются темныя подвальныя помѣщенія. Освѣтительный матеріалъ жильцы получаютъ отъ желѣзной дороги безплатно и въ достаточной мѣрѣ.

Жалобы на холодныя квартиры встрѣчались вообще рѣдко;

большею частію только въ такихъ квартирахъ, стѣны коихъ или совсѣмъ не были оштукатурены или были покрыты дурною штукатуркою. Топливо служащіе получаютъ безплатно, и повидимому въ достаточномъ количествѣ. Впрочемъ при переполненіи квартиръ низшихъ служащихъ жильцами, въ нихъ является теплота совершенно естественная. Жалобъ на сырость было заявлено подкоммисіи не много.

Воздухъ въ квартирахъ вообще не столь дурной, какъ это слѣдовало бы ожидать при тѣснотѣ помѣщенія; относительно удовлетворительное качество воздуха достигается благодаря тщательной вентиляціи. Вмѣсто форточекъ въ окнахъ вставлены продыравленные вентиляторные доски изъ жести.

Столь вредное для нравственности людей совмѣстное жительство женатыхъ съ холостыми нерѣдко встрѣчается на квартирахъ орловско-грязской дороги. Этотъ недостатокъ слѣдуетъ поставить отчасти въ вину самимъ жильцамъ, которые, по старой дурной привычкѣ, любятъ тѣсниться и въ такихъ случаяхъ, когда пространство для отдѣльнаго помѣщенія достаточно. Во многихъ же случаяхъ совмѣстное жительство женатыхъ и холостыхъ происходитъ вслѣдствіе недостатка помѣщенія и тѣсноты квартиръ, предоставленныхъ рабочимъ на орловско-грязской дорогѣ, и потому можетъ быть поставлено въ вину управленію дороги.

Вообще тѣснота квартиръ представляетъ на орловско-грязской дорогѣ главный недостатокъ жилыхъ помѣщеній.

Въ подробности объ отдѣльныхъ станціяхъ можетъ быть еще замѣчено слѣдующее:

Квартиры высшихъ служащихъ:

Высшіе служащіе, какъ то: начальники дистанцій, отдѣленій, начальники станцій, помощники ихъ, телеграфисты и пр. получаютъ, большею частью на самыхъ станціяхъ, квартиры съ освѣщеніемъ и отопленіемъ. Квартиры ихъ вообще удовлетворительны, за исключеніемъ квартиръ телеграфистовъ, которые часто помѣщены очень дурно. Изъ отдѣльныхъ станцій для примѣра можно привести слѣдующія: Каменная, гдѣ въ одной совершенно тѣсной комнаткѣ кромѣ 4 стрѣлочниковъ и 1 сторожа помѣщаются еще 2 телеграфиста, всѣ вмѣстѣ, такъ что люди дѣйствительно находятся въ крайне дурномъ положеніи; Россошное, на которой 3 телеграфиста

расположены вмѣстѣ въ одной маленькой и холодной комнатѣ и одинъ женатый телеграфистъ имѣетъ крайне тѣсную квартиру; Верховье, Казинки, Грязи, на которыхъ слѣдуетъ признать квартиры телеграфистовъ равнымъ образомъ неудовлетворительными.

Квартиры низшихъ служащихъ:

О квартирахъ низшихъ служащихъ, какъ то: дорожныхъ мастеровъ, рабочихъ, сторожей, стрѣлочниковъ, машинистовъ, осмотрщиковъ, смазчиковъ, дровокладовъ, угольщиковъ, артельщиковъ, жандармовъ и пр. на отдѣльныхъ станціяхъ *) можно сказать слѣдующее:

Въ *Орлѣ* стрѣлочники помѣщены очень дурно. Въ одной комнатѣ помѣщаются 1 стрѣлочникъ, его жена, трое дѣтей, и кромѣ того еще 2 холостыхъ; въ другой небольшой комнатѣ: 2 семейства стрѣлочниковъ, состоящія вмѣстѣ изъ 4 взрослыхъ и 7 человѣкъ дѣтей. Далѣе, оберъ-кондукторъ имѣетъ очень тѣсную квартиру, а именно при дежурной комнатѣ кондукторовъ 1 комнату, въ которой должны помѣщаться мужъ, жена и 6 человѣкъ дѣтей; въ ней же готовятъ кушанье. Равнымъ образомъ и комната жандарма оказалась слишкомъ тѣсною для 6 человѣкъ (мужа жены и 4 дѣтей).

Вообще всѣ квартиры тѣсны и потому содержатся грязно.

Въ *Знаменской* помѣщенія вообще въ очень неудовлетворительномъ состояніи. Стрѣлочники вовсе не помѣщаются на станціи, а проживаютъ въ селеніяхъ, довольно отдаленныхъ (2 версты) отъ станціи.

Впрочемъ надо замѣтить, что эта станція передѣлывается.

При мостѣ, между станціями Знаменской и Золотаревской, находится обыкновенная стрѣлочная будка съ желѣзной печкой для мостоваго сторожа, которая служитъ ему жилищемъ вмѣстѣ съ женой.

Въ *Золотаревѣ* и *Моховой* помѣщенія для рабочихъ оказались тѣсными; въ отношеніи другихъ квартиръ не замѣчено ничего особеннаго.

---

*) На нѣкоторыхъ мелкихъ станціяхъ какъ то: Лопатина, Пажень, Елецкая Платформа и Извалы жилыя помѣщенія не были спеціально осмотрѣны.

Въ *Архангельской* стрѣлочники помѣщаются очень тѣсно и дурно. Равнымъ образомъ и жандармская квартира неудовлетворительная.

Въ *Залегощи* казарма и квартиры рабочихъ при мастерской оказались удовлетворительными. Напротивъ того квартиры прочихъ служащихъ отвратительны, въ особенности стрѣлочники имѣютъ тѣсное, сырое и темное помѣщеніе.

Для садовниковъ строится особенный домъ.

Въ *Каменной* помѣщены въ одной совершенно тѣсной комнаткѣ: 4 стрѣлочника, 1 сторожъ и кромѣ того еще 2 телеграфиста. Комната до того тѣсна, что люди не знаютъ куда дѣваться. Подкоммисіи было замѣчено, что это лишь временная станція, но едва ли подобное соображеніе можетъ служить оправданіемъ такой неудовлетворительности помѣщеній, тѣмъ болѣе, что станція эта существуетъ уже три года.

Въ *Туровкѣ* квартиры обыкновенныя.

Въ *Верховьѣ* осмотрщики помѣщены чрезвычайно дурно, а именно 3 человѣка въ столь маленькой комнатѣ, что трудно понять, какъ они могутъ тамъ расположиться. При томъ же неимѣется кладовой, такъ что люди принуждены складывать всѣ свои пожитки въ одномъ тѣсномъ пространствѣ. Равнымъ образомъ стрѣлочники помѣщены очень тѣсно, а именно: 12 человѣкъ въ 2 совершенно маленькихъ комнаткахъ. Зимою, по отзыву людей, едва возможно дышать. Вообще здѣсь квартиры низшихъ служащихъ очень неудовлетворительны.

Въ *Хомутовѣ* квартиры обыкновенныя. Заявлена была жалоба относительно жандармской квартиры и дѣйствительно она могла бы быть получше.

Въ *Россошномъ* дорожный мастеръ имѣетъ для себя 4 комнаты, между тѣмъ какъ рабочіе, 6 человѣкъ, помѣщены всѣ вмѣстѣ въ одной маленькой комнатѣ.

Въ *Шатиловѣ* помѣщенія вообще удовлетворительны.

Въ *Измалковѣ* люди жили подъ бакомъ. Вообще надо замѣтить, что на орловско-грязской дорогѣ это происходитъ по всей линіи.

Будки для стрѣлочниковъ гнилыя, покосились на сторону.

Въ *Казакахъ* заявлены были жалобы на холодныя квартиры.

На пути къ Ельцу осмотрѣна была будка сторожа, которая оказалась *въ ужасномъ* состояніи — съ разломанными деревянными

стѣнами, такъ что въ нее со всѣхъ сторонъ продуваетъ вѣтеръ. Въ ней проживаютъ мужъ и жена; трудно понять какъ они могутъ въ ней помѣститься.

Въ *Ельцѣ* многія квартиры нештукатурены и потому должны быть холодными; дорожный мастеръ имѣетъ для себя 4 комнаты, *между тѣмъ какъ рабочіе, 18 человѣкъ, помѣщены всѣ вмѣстѣ въ одной комнатѣ.* Воздухъ здѣсь истинно прескверный. Вообще низшіе служащіе помѣщены большею частью очень дурно.

На станціи Донъ квартиры вообще удовлетворительны.

Вблизи за станціею, подлѣ моста черезъ р. Донъ, была осмотрѣна будка мостоваго сторожа, которая оказалась неудовлетворительною.

Въ *Чириковѣ* встрѣчаются низкія, темныя подвальныя помѣщенія, которыя, по всей вѣроятности, содержатъ сырость.

Въ *Липецкѣ* осмотрѣна была казарма, въ которой предназначенное для 8 рабочихъ пространство содержитъ въ себѣ 3 саж. длиною и 2 саж. шириною. Дорожный мастеръ имѣетъ для себя 3 комнаты.

Будокъ для стрѣлочниковъ со стороны Грязей вовсе не имѣется.

Въ *Казинкахъ* квартиры вообще обыкновенныя. Стрѣлочныя будки отъ гнилости разваливаются.

Въ *Грязяхъ* предназначенное для рабочихъ (maximum 12 челов.) пространство въ казармѣ такой же величины какъ и въ Липецкѣ, гдѣ оно расчитано на 8 человѣкъ. Котельщикъ просилъ устроить въ квартирѣ его полъ. Нѣкоторыя квартиры оказались съ неоштукатуренными стѣнами и вслѣдствіе сего холодными.

Остальныя квартиры въ Грязяхъ вообще удовлетворительны.

Изъ всего вышеизложеннаго оказывается, что жилыя помѣщенія для низшихъ служащихъ только на немногихъ станціяхъ орловско-грязской дороги могутъ быть признаны удовлетворительными, между тѣмъ какъ на всѣхъ остальныхъ они представляютъ весьма значительные недостатки.

На ливенской узко-колейной дорогѣ жилыя помѣщенія дѣлаютъ вообще благопріятное впечатлѣніе. Разумѣется, что и здѣсь замѣ-

чены нѣкоторые недостатки: на станціи Русскій Бродъ, наприм. стрѣлочники помѣщаются очень дурно; но за то въ остальныхъ мѣстахъ жилыя помѣщенія вполнѣ удовлетворительны особенно же на обѣихъ конечныхъ станціяхъ—въ Верховьѣ и въ Ливнахъ. Само станціонное зданіе въ Ливнахъ весьма не велико, комната для пріема багажа общая съ помѣщеніемъ для продажи билетовъ; особаго помѣщенія для храненія багажа и товара большой скорости неимѣется. Все пассажирское зданіе требуетъ вообще ремонтировки и увеличенія.

Б. Подвижной составъ и движеніе.

15. Паровозы.

Всего на орловско-грязской жел. дор. нынѣ 91 паровозъ, девяти различныхъ типовъ; изъ нихъ 13 товаро-пассажирскихъ и 78 товарныхъ или 3,2 паровоза на 10 верстъ дороги; въ 1877 году на дорогѣ было 75 паров. или 2,6 паровоза на 10 верстъ; но по недостатку паровозныхъ силъ для отправленія всего движенія по дорогѣ были заказаны еще 16 сильныхъ паровозовъ, которые въ маѣ 1878 г. и поступили на линію.

На грязе-царицынской дорогѣ 1,5 паровоза на 10 верстъ и недостатка тяги въ паровозной силѣ не замѣчается; здѣсь же 2,6 паровоза на 10 верстъ оказываются недостаточными, хотя на грязе-царицынской дорогѣ въ 1876 г. *) сдѣлано около 8.000 милліоновъ пудоверстъ, а на орловско-грязской только 5.000 милліоновъ, въ 1877 г. на грязе-царицынской дороги 11.000 мил., на орлов.-грязск. 7.500 мил., наконецъ въ 1878 году сдѣлано на грязе-цариц. 13.500 мил., а на орлов.-грязск. 8.000 мил.

Кромѣ того на грязе-царицынской дорогѣ средній пробѣгъ паровоза былъ въ 1876, 1877 и 1878 годахъ почти одинаковый, около 30.000 верстъ въ годъ; а если бы грязе-царицынскою дорогою не были приняты въ разсчетъ негодные паровозы волго-донской дороги, то цифра эта за 1878 г. превзошла бы даже 30.000 верстъ.

На орловско-грязской жел. дор. средній пробѣгъ паровоза былъ:

въ 1876 году	. . . . .	26.000 верстъ.
„ 77 „	. . . . .	25.000 „
„ 78 „	. . . . .	22.500 „

цифры явно показывающія невыгодное пользованіе паровозами.

---

*) См. Сборникъ М—ва П. Сообщ.

Причина такого большаго различія въ правильномъ пользованіи подвижнымъ составомъ на двухъ смежныхъ дорогахъ кроется въ различныхъ обстоятельствахъ, изъ которыхъ главныя, повидимому, заключаются въ слѣдующемъ:

1. Невыгодная профиль полотна орловско-грязской дороги и какъ прямое послѣдствіе сего—небольшой составъ поѣздовъ, т. е. отъ 24—30 вагоновъ лѣтомъ и отъ 20—24 вагоновъ зимою;

2. Несвоевременный ремонтъ паровозовъ и долговременная стоянка ихъ въ ожиданіи ремонта и, наконецъ,

3. Большіе маневры, вызванные большею частію мѣстными обстоятельствами передаточныхъ станцій Орелъ и Грязи.

О первомъ обстоятельствѣ подкоммисія уже говорила въ статьѣ о земляномъ полотнѣ; о послѣднемъ была рѣчь въ статьѣ о станціонныхъ путяхъ.

Остается разсмотрѣть вопросъ о несвоевременномъ ремонтѣ, но для этого необходимо коснуться предварительно самой конструкціи паровозовъ.

Изъ всѣхъ 91 паровоза построены въ Россіи только 6, въ Америкѣ—16, остальные въ Европѣ.

Самые сильные Балдвинскіе, Зигля и Гартмана.

На всѣхъ паровозахъ существуетъ по два инжектора для питанія котла, независимые другъ отъ друга.

Искроудержательныхъ аппаратовъ въ 75 паровозахъ не имѣется, на 16-ти американскихъ въ дымовой трубѣ есть сѣтка для удержанія искръ.

Всѣ тендера снабжены обыкновенными винтообразными тормазами, съ колѣнчатыми валами и деревянными тормазными подушками; 22 паровоза, т. е. 16 Балдвина и 6 Русскаго Общества Механическихъ и Горныхъ заводовъ, снабжены приборами Лешателье для дачи контръ-пара. Управленіе полагаетъ снабдить и остальные паровозы этими аппаратами по мѣрѣ поступленія ихъ въ большой ремонтъ. Уменьшать при этихъ приборахъ число поѣздныхъ тормазовъ, опредѣленное Министерствомъ Путей Сообщенія, Управленіе считаетъ неудобнымъ, по причинѣ длинныхъ, сплошныхъ, крутыхъ спусковъ на дорогѣ и вреднаго механизму паровоза дѣйствія аппаратовъ.

Товарные паравозы, за исключеніемъ 16 Балдвинскихъ, не имѣютъ короволововъ; на товаропассажирскихъ они устраиваются по мѣрѣ поступленія паровозовъ въ большой ремонтъ; 6 снабжены

ими въ теченіи 1879 года; короволовы желѣзные. Въ виду послѣдняго циркуляра Техн. Ин. Комитета М—ва П. С. о семъ предметѣ *) Подкоммисія полагала бы болѣе полезнымъ не вдаваться въ этотъ расходъ, ассигнуемыя же для постройки короволововъ деньги и рабочую силу употребить вмѣсто того на болѣе существенный ремонтъ паровозовъ.

Исключеніе составляютъ Балдвинскіе паровозы **), на которыхъ короволовъ образуетъ своимъ вѣсомъ существенную часть паровоза, нагружающую переднюю ось, которая безъ него легко могла бы сойти съ рельсовъ отъ препятствій на пути.

Всѣ паровозы снабжены, съ обѣихъ сторонъ, упругими буферами и тяговыми приборами обыкновенной конструкціи; Управленіе орловско-грязской дороги желаетъ замѣнить обыкновенныя сцѣпленія двойными стяжками системы Улингуда или Агта, причемъ боковыя запасныя цѣпи становятся безполезными и могутъ быть уничтожены. Подкоммисія не можетъ не согласиться вполнѣ съ этимъ взглядомъ Управленія.

---

*) Циркуляръ совѣтамъ управленій, правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ, гг. управляющимъ и инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, отъ 9 декабря 1878 г. за за № 15.495,—объ отмѣнѣ устройства отбрасывающихъ снарядовъ при паровозахъ, по типу устройства которыхъ означенные снаряды могли бы имѣть вредное вліяніе на безопасность движенія.

Для предупрежденія несчастныхъ случаевъ съ пассажирскими поѣздами отъ попадающихъ подъ нихъ различныхъ предметовъ, циркулярами отъ 9 августа 1877 г. № 6.293, отъ 22 ноября того же года № 11.854 и отъ 23 мая 1878 г. № 6.666, предписано было употребленіе отбрасывающихъ снарядовъ при паровозахъ, сопровождающихъ пассажирскіе поѣзды, и указаны общія основанія ихъ устройства.

Нынѣ, въ виду того, что примѣненіе означенныхъ снарядовъ къ нѣкоторымъ типамъ паровозовъ встрѣтило затрудненіе, по случаю увеличенія колебанія при движеніи паровоза вслѣдствіе измѣненія въ распредѣленіи грузовъ на осяхъ сего послѣдняго, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію г. Министра, разрѣшаетъ не устраивать отбрасывающихъ снарядовъ при такихъ паровозахъ, на колебанія которыхъ снаряды эти могли бы имѣть вредное и опасное вліяніе.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ поручаетъ инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, совмѣстно съ управляющимъ и начальникомъ подвижнаго состава и тяги дороги пересмотрѣвъ типы всѣхъ имѣющихся на дорогѣ паровозовъ и обсудивъ степень безопасности примѣненія къ каждому изъ нихъ отбрасывающаго снаряда, составить за общей подписью вѣдомость паровозовъ, къ которымъ примѣненіе отбрасывающихъ снарядовъ будетъ признано ими опаснымъ или вреднымъ, съ подробнымъ изложеніемъ доводовъ, приведшихъ къ такому заключенію, и вѣдомость эту, съ приложеніемъ чертежей типовъ, представить комитету къ первому января будущаго года.

**) Балдвинскіе паравозы на 4 осяхъ, изъ которыхъ первые, бѣгущіе, находятся впереди дымовой трубы, другія же три пары сдвоены. Преимущество этихъ паровозовъ—стальная топка, устроенная для отопленія антрацитомъ. Колосники въ трубахъ—желѣзныя трубки; наполненныя водою, что хорошо противудѣйствуетъ ихъ разрушенію.—Недостатокъ Балдвинскихъ паровозовъ то, что у нихъ чугунныя колеса и что вообще въ нихъ много чугуна, но это ихъ и дѣлаетъ дешевле.

Котлы поступающихъ изъ большаго ремонта паровозовъ, испытываются тщательно пробнымъ давленіемъ 50% болѣе дѣйствительнаго, въ присутствіи инспектора дороги; котлы же новыхъ паровозовъ подвергаются испытанію только въ томъ случаѣ, когда такой пробы не было сдѣлано на заводѣ.

Сроки повторительныхъ испытаній котловъ не зависятъ отъ пробѣга; испытанія производятся не далѣе какъ чрезъ каждые три года.

Шины надѣваются нагрѣтыми на колеса, причемъ minimum толщины паровозныхъ колесъ допускается 30 мил. или 1 1/4 дюйма.

Паровозы топятся антрацитомъ и курнымъ углемъ, который въ порядочныхъ запасахъ находится около всѣхъ депо и мастерскихъ. Онъ подается въ деревянныхъ бадьяхъ, мѣрою, вѣсъ коей опредѣленъ въ 5 пудовъ, посредствомъ деревяннаго треножнаго переставнаго крана; жалобъ машинистовъ на недостачу въ вѣсѣ въ подкоммисію не поступало.

На тендерахъ помѣщаются 400 пудовъ угля и 1/4 куб. саж. дровъ; емкость тендера частію 300 куб. ф. и частію 380 куб. фут.

Обращаясь теперь къ вопросу о ремонтѣ нужно прежде всего замѣтить, что паровозы на изслѣдуемой дороги чинятся вообще очень много; въ 1878 г. въ ремонтѣ были среднимъ числомъ въ мѣсяцъ изъ 13 товаропассажирскихъ паровозовъ—23,6%, а изъ остальныхъ, къ которымъ въ маѣ мѣсяцѣ прибавлено 16 совершенно новыхъ, — 11,3%; первые находились въ ремонтѣ больше всего въ іюнѣ и іюлѣ мѣсяцахъ, на которые приходится 38,4% менѣе же всего въ ноябрѣ, т. е. 15%. Наибольшій ремонтъ товарныхъ паровозовъ въ сентябрѣ мѣсяцѣ, 15,3% а наименьшій въ іюнѣ, 8,9%.

Эти послѣднія цифровыя свѣдѣнія получены отъ управленія; но они находятся въ прямомъ противорѣчіи съ опытомъ другихъ дорогъ. Обыкновенно наибольшій ремонтъ происходитъ въ тѣ мѣсяцы, когда менѣе всего движенія по дорогѣ, въ эпохи же наибольшаго движенія по дорогѣ, стараются по возможности избѣгать ремонта.

Если допустить, что ремонтъ паровозовъ дѣйствительно былъ такой, какимъ его показываетъ правленіе общества въ отвѣтахъ на вопросы подкоммисіи, то это доказывало бы только большую нераспорядительность по службѣ подвижнаго состава и тяги. Подкоммисія склоняется однако болѣе къ предположенію о неточности сообщенныхъ ей правленіемъ свѣдѣній, тѣмъ болѣе, что, къ сожа-

лѣнію, подобную же неточность она имѣла случай замѣчать неоднократно.

Не разъ подкоммисіи давались совершенно различные отвѣты по одному и тому же предмету. Такъ напримѣръ въ таблицѣ паровозовъ на линіи орловско-грязской дороги и т. д. въ 1878 г., представленной при отношеніи правленія общества отъ 5 января 1879 г. въ подкоммисію, показано, что изъ 13 товаро-пассажирскихъ паровозовъ въ іюнѣ и іюлѣ мѣсяцахъ 1878 г. всего было въ ремонтѣ три и то: 1 —оба мѣсяца, т. е. 60 дней, а оба другіе— всего 15 дней. 13 паровозовъ даютъ за два мѣсяца $13 \times 60 = 780$ паровозо-дней, изъ коихъ $60 + 2 \times 15 = 90$ дней составили бы $\frac{90 \times 100}{780}$ =около 11,5%, а совершенно не 38,4%, какъ показано въ письменныхъ отвѣтахъ дороги на вопросы программы; чему вѣрить?

Далѣе въ упомянутыхъ таблицахъ показано, что 16 Балдвинскихъ паровозовъ поступили въ работу въ іюлѣ и въ августѣ мѣсяцахъ; въ отвѣтахъ же правленія, — что они поступили въ маѣ 1878 г. Что же соотвѣтствуетъ болѣе дѣйствительности?

Подкоммисія не была въ состояніи въ теченіи того малопродолжительнаго времени, которое она могла удѣлить спеціально на орловско-грязскую дорогу, собрать вполнѣ точныя свѣдѣнія о количествѣ паровозовъ, находившихся въ ремонтѣ въ 1879 г., но она могла убѣдиться, что немало паровозовъ стояли въ разныхъ депо, въ ожиданіи ремонта въ холодномъ состояніи.

Такъ, напримѣръ, въ орловскомъ депо стоялъ 1 паровозъ 5-й мѣсяцъ, а другой 3-й мѣсяцъ въ ожиданіи отправки его въ большую елецкую мастерскую, когда въ ней освободиться мѣсто. Служащіе орловско-грязской дороги старались объяснить этотъ безполезный простой тѣмъ, что управленіе нехотѣло тратить на ихъ исправленіе лишнихъ денегъ, такъ какъ въ то время паровозы не были нужны на дорогѣ.

Въ справедливости этого показанія Подкоммисія имѣетъ однако тѣмъ болѣе поводъ усомниться, что даже товаро-пассажирской паровозъ № 14 А, везшій экстренный поѣздъ съ подкоммисіей, былъ паровозъ настолько слабосильный, что онъ не могъ даже собирать достаточно паровъ, чтобы сразу взять со станціи поѣздъ изъ семи вагоновъ; это повторилось на станціи Ельцѣ и на станціи Извалахъ.

Одинъ изъ паровозовъ, ожидавшихъ очереди, былъ Бальдвинскій паровозъ съ лопнувшимъ колесомъ; подъ 16 Бальдвинскими

паровозами, работавшими всего $1^1/_2$ года на линіи, успѣли лопнуть 6 колесъ въ одинъ послѣдній годъ.

Въ одномъ изъ ремонтируемыхъ паровозовъ, кажется Гартманскомъ, прогорѣла дымовая труба; въ другомъ топка была не въ порядкѣ; нѣсколько другихъ находились въ мастерскихъ для пробы котловъ.

16. Вагоны.

На изслѣдуемой дорогѣ числилось по инвентарю въ 1879 г. 2037 товарныхъ вагоновъ, которые отличаются довольно большимъ разнообразіемъ конструкціи; изъ нихъ платформъ и полувагоновъ 266 штукъ, а крытыхъ товарныхъ ваг. 1771 шт.

Они построены на 11 разныхъ заводахъ, изъ коихъ находятся въ Россіи . . . . . 7 и
за границею остальные 4

По числу вагоновъ внутренняго производства—1156 шт. или около 57% всего количества, а заграничнаго производства—881 шт. или около 43%.

По заводамъ они распредѣляются, какъ ниже показано:

Отъ Бреме Левестамъ Москва	96	шт.
„ Коломенскаго завода	2	„
Изъ мастерскихъ Коммисаровскаго училища . . .	100	„
Отъ Мальцова	450	„
„ Лильпонъ Рау въ Варшавѣ	150	„
Изъ Сормовскихъ заводовъ	328	„
Отъ акціонернаго общества	30	„
Итого русскаго производства . .	1,156	шт.

Отъ Деля Бюира	437	шт.
„ Ольбери	176	„
„ Флюга	50	„
„ Бремасе	218	„
Итого заграничнаго производства . .	881	шт.

472 вагона или 23% всего количества приспособлены тормазами; это представляетъ обычный процентъ; но на изслѣдуемой дорогѣ, въ виду сильныхъ сплошныхъ уклоновъ, можно было бы

ожидать болѣе тормазовъ. — Тормазовъ спеціальнаго устройства не имѣется.

По вѣдомости, доставленной въ подкоммисію завѣдующимъ движеніемъ, о количествѣ вагоновъ, находившихся на орловско-грязской дорогѣ 21 мая 1879 г., значится 2039 вагоновъ, изъ коихъ разбитыхъ и сгорѣвшихъ — 69 и въ большомъ ремонтѣ — 151, всего значитъ въ ремонтѣ — 220 или 10,8%.

По письменнымъ даннымъ, полученнымъ подкоммисіею впослѣдствіи отъ управленія дороги на основаніи генеральной провѣрки отъ 6 ноября 1879 г. изъ 2039 вагоновъ, находящихся на линіи, окончательно разбиты и сгорѣло — 40 вагон., а именно сгорѣли 18 вагоновъ орловско-грязской дороги и разбиты 15 вагон. той же дороги и 7 принадлежащихъ чужимъ дорогамъ.

По отвѣтамъ же Правленія Общества на вопросы подкоммисіи, однихъ сгорѣвшихъ товарныхъ вагоновъ было вообще — 51, и изъ нихъ уже возобновлено — 10; слѣдовательно осталось — 41 сгорѣвшій вагонъ.

Наконецъ подкоммисія получила въ концѣ 1879 г. изъ управленія дороги еще новую вѣдомость всего наличнаго подвижнаго состава на линіи, составленную счетоводомъ пробѣга вагоновъ, на которой съ 14 іюля по 16 сентября находились въ ремонтѣ всего отъ 315 до 363 вагоновъ.

Эти свѣдѣнія, какъ видно, отличаются значительнымъ разнообразіемъ и никакъ не могутъ дать ясной картины о положеніи подвижнаго состава на орловско-грязской дорогѣ.

Подкоммисія же не была въ состояніи лично провѣрить подвижной составъ, потому что ежедневные рапорты о наличіи, въ извѣстный часъ дня, всего подвижнаго состава на станціяхъ, обычные на многихъ другихъ дорогахъ, Начальниками станцій изслѣдуемой дороги не велись. Начальникъ движенія, признавая полезность этихъ рапортовъ, имѣлъ намѣреніе ввести ихъ съ осени 1879 года.

По его словамъ, рапорты эти на линіи прежде уже существовали, но, вѣроятно по невѣрному веденію ихъ, разницы въ отмѣчаемой въ нихъ численности подвижнаго состава оказывались ежедневно столь значительными, что вся работа не приносила пользы и что изъ нея ничего нельзя было извлечь. Вслѣдствіе того ихъ перестали вести, производя въ замѣнъ 2 или 3 раза въ годъ генеральную провѣрку всего подвижнаго состава; при послѣднихъ, по словамъ начальника движенія, весь подвижной составъ — оказывался всегда налицо.

Относительно немалаго числа разбитыхъ и сгорѣвшихъ вагоновъ,—которые можно принять во всякомъ случаѣ не менѣе сорока, — подкоммисія полагаетъ, что обществу слѣдовало бы ихъ или возобновить по возможности скоро или исключить изъ инвентаря дороги, съ отнесеніемъ въ обоихъ случаяхъ расхода на эксплоатаціонный счетъ —какъ дѣйствительную потерю, которую общество потерпѣло. Считая въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ, несуществующіе болѣе предметы по инвентарю дороги, общество составляетъ ежегодно невѣрный балансъ своего имущества, превышающій по этой одной статьѣ на сумму около 40.000 руб. дѣйствительную наличность.

Всѣ крытые товарные вагоны поднимаютъ грузъ въ 600 пудовъ, а платформы — въ 700 пудовъ, причемъ крытые имѣютъ среднюю тару—400 пудовъ, а платформы 315 пудовъ.

Спеціально устроенныхъ вагоновъ на дорогѣ вовсе нѣтъ.

Сцѣпныя приборы вагоновъ орловско-грязской дороги не отличаются отъ обще-принятыхъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ Россіи. Они для изслѣдуемой дороги недостаточно прочны; особенно для поѣздовъ, идущихъ двойною тягою; оттого нынѣ у всѣхъ вагоновъ, поступающихъ въ мастерскія, стяжные приборы замѣняются другими большихъ размѣровъ, но той же системы. Выше, при паровозахъ, было уже сказано, что управленіе предпочитало бы двойныя стяжки по системѣ Улингуда или Агта.

Крытые вагоны имѣютъ всѣ требуемыя Министерствомъ надписи.

Крюки для сигнальныхъ фонарей находятся только на тормазныхъ вагонахъ; крюки для сигнальной веревки на части товарныхъ вагоновъ. Ремонтъ товарныхъ вагоновъ дѣлается главнымъ образомъ въ Елецкихъ мастерскихъ, но частію и въ грязскомъ депо. Въ 1878 г., по свѣдѣніямъ правленія общества, были въ ремонтѣ среднимъ числомъ:

Изъ крытыхъ вагоновъ . .	9%
„ полувагоновъ	15%
„ платформъ	19%

Самое большое число полувагоновъ было въ ремонтѣ въ сентябрѣ мѣсяцѣ, т. е. 21,1%, а самое большое число платформъ въ январѣ, февралѣ, мартѣ и августѣ, т. е. между 23 и 34%, процентъ ремонтируемыхъ же крытыхъ вагоновъ остался круглый годъ почти одинаковъ, около 9%.

Разница въ количествѣ процентовъ ремонтируемыхъ крытыхъ вагоновъ и платформъ объяснима тѣмъ, что платформы и полувагоны менѣе сдаются на чужія дороги, чѣмъ крытые, и вслѣдствіе этого на своей дорогѣ болѣе ломаются и чинятся, чѣмъ чужіе крытые, обращающіеся по орловско-грязской дорогѣ и принимаемые только послѣ тщательнаго осмотра; кромѣ того платформы чинились въ зимніе мѣсяцы по окончаніи лѣтней работы.

Во время обратнаго проѣзда подкоммисіи по свѣдѣніямъ, собраннымъ на словахъ, было въ ремонтѣ 287 вагоновъ—что составляетъ вообще изъ 2000 вагоновъ, такъ какъ около 40 совершенно разбитыхъ, $\frac{287 \times 100}{2000} = 14,5\%$ всего наличнаго количества.

По другимъ свѣдѣніямъ, 19 сентября во время проѣзда подкоммисіи на югъ было:

больныхъ вагоновъ	331
бракованныхъ на передаточныхъ станціяхъ .	86
всего. . .	417

въ состояніи, не позволяющемъ имъ быть принятыми въ поѣздъ, что составляетъ до 21%.

Относительно пассажирскихъ вагоновъ орловско-грязской дороги остается еще упомянуть нѣсколько словъ: ихъ всего 91 шт. Въ 1878 году ихъ было постоянно въ ремонтѣ—18%.

Всѣ пассажирскіе вагоны американскаго типа, т. е. со сквознымъ проходомъ, который расположенъ съ боку.

Въ вагонахъ II класса завода Рейферта и III класса завода Деля-Бюира, размѣры сидѣньевъ и проходовъ немного малы; въ остальныхъ вагонахъ достаточны; при ремонтѣ вагоновъ II класса завода Рейферта размѣры сидѣньевъ увеличиваются.

Спеціальныхъ спальныхъ вагоновъ на дорогѣ нѣтъ; но всѣ вагоны I и II классовъ снабжены спальными приспособленіями.

Отопленіе вагоновъ до послѣдняго времени дѣлалось посредствомъ древеснаго угля или дровъ въ чугунныхъ печкахъ; нынѣ приступили къ устройству въ вагонахъ I и II классовъ несравненно лучшаго водянаго отопленія, которое равномѣрнѣе нагрѣваетъ вагоны и безопаснѣе.

Бывшую прежде простую вентиляцію, состоящую изъ досчечекъ

надъ окнами съ закрывающимися отверстіями, нынѣ тоже замѣняютъ вентиляторами Фохта (трубами снизу).

Освѣщеніе вагоновъ производится по прежнему способу—стеариновыми свѣчами.

Ретирады въ вагонахъ очень узки; при большемъ ремонтѣ вагоновъ ихъ увеличиваютъ.

Въ новопередѣланныхъ вагонахъ I класса умывальникъ неудобно устроенъ, онъ приступенъ только съ общей залы.

Концы вагоновъ I класса открытыя площадки.

Нельзя здѣсь не упомянуть еще объ одномъ обстоятельствѣ: на путяхъ орловско-грязской дороги стоятъ уже 5-й годъ около 400 вагоновъ Струсбергскихъ.

Они занимаютъ пути на 3 станціяхъ: Орелъ, Елецъ и Липецкъ; болѣе половины стоятъ въ Ельцѣ. Въ виду нерѣшеннаго вопроса кому именно вагоны эти принадлежатъ, вслѣдствіе конкурса Струсберга, управленіе дорогою предоставило ихъ на произволъ судьбы: почти во всѣхъ стекла въ окнахъ разбиты, наружныя гайки сняты съ болтовъ, желѣзныя щеколды или засовы оторваны, краска полиняла, лѣсъ ихъ гніетъ; пользы они никому не приносятъ.

Исторія этихъ вагоновъ подкоммисіи съ точностію неизвѣстна, но подкоммисія полагаетъ, что изъ значительнаго капитала въ 400,000 руб., который они представляютъ, осталось налицо можетъ быть только половина, 50%. Такая непроизводительная растрата столь значительнаго капитала представляетъ прямой ущербъ для народнаго хозяйства и, чѣмъ бы она ни вызывалась, заслуживаетъ, чтобы на нее было обращено серіозное вниманіе правительства. Съ другой стороны и общество орловско-грязской дороги, въ виду того обстоятельства, что цѣнность вагоновъ представляетъ для него гарантію той весьма серіезной суммы, которую слѣдуетъ получить дорогѣ за простой вагоновъ на ея путяхъ, должно бы, повидимому, имѣть интересъ позаботиться нѣсколько болѣе объ охранѣ этихъ вагоновъ.

17. Движеніе.

На изслѣдуемой дорогѣ пассажирскому движенію удовлетворяетъ вполнѣ одна пара почтовыхъ и другая пара товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, причемъ высшіе классы въ этихъ поѣздахъ ходятъ большею частію порожними. Правленіе общества въ отвѣ-

тахъ своихъ на вопросы подкоммисіи, говоритъ, что пробѣгъ вагоновъ I класса въ пассажирскихъ поѣздахъ бываетъ очень непроизводителенъ, по причинѣ малаго количества пассажировъ; тоже самое можно сказать и относительно вагоновъ смѣшанныхъ (mixte) I и II классовъ въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ. Раздѣленіе вагоновъ на 3 класса увеличиваетъ безполезный пробѣгъ вагоновъ въ пассажирскихъ поѣздахъ на 15 — 20% и въ товаро-пассажирскихъ на 30—40%.

Въ виду того, что подобные результаты получались и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ, подкоммисія полагаетъ, что вопросъ о прекращеніи I пассажирскаго класса и объ оставленіи только 2-хъ пассажирскихъ: одного съ мягкими сидѣньями и другаго съ необитыми скамейками на всѣхъ южно-россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, пролегающихъ чрезъ малонаселенныя степныя мѣстности,—заслуживаетъ вполнѣ вниманія желѣзнодорожной коммисіи и достоенъ быть разсмотрѣнъ особо.

Товарное движеніе по орловско-грязской дорогѣ значительно превышаетъ пассажирское; осенью 1879 г. отправлялось ежедневно изъ Грязей 6 сквозныхъ поѣздовъ, а изъ Верховья, станціи примыканія ливенской узкоколейной дороги, еще 1—2 поѣзда. Сквозные поѣзда находились въ дорогѣ отъ 25—30 часовъ, причемъ средняя скорость съ остановками была 11 верстъ въ часъ; продолжительность стоянки обусловлена преимущественно проведеніемъ наибольшаго числа поѣздовъ различной скорости въ извѣстный часъ на конечныя станціи. Этими поѣздами были передвигаемы по линіи въ сутки до 190 вагоновъ, изъ нихъ около 30 вагоновъ разгружались по линіи и отчасти передавались на III группу для перегрузки, остальные же 160 ваг. передавались въ обмѣнъ на орловско-витебскую дорогу; получались же эти 190 вагоновъ: съ грязе-царицинской — 125 ваг., въ Верховьѣ до 35 вагоновъ и съ собственныхъ станцій орловско-грязской дороги до 30 вагоновъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда на собственныхъ станціяхъ грязской дороги нагрузка оставалась ниже сей нормы, принималось большее количество вагоновъ съ грязе-царицынской дороги.

Такое движеніе неудовлетворяетъ однако потребностямъ торговли. Грязе-царицынская дорога могла бы сдавать постоянно 150 ваг. ежедневно, по крайней мѣрѣ, а по временамъ и болѣе—до 200 вагоновъ; кромѣ того для предупрежденія залежей въ Ливнахъ желательно бы отправлять со станціи Верховье не 35 ваг. ежедневно, а 50, наконецъ сама дорога могла бы отправлять нерѣдко со

своихъ станцій вмѣсто 30 до 50 вагоновъ. Такимъ образомъ для удовлетворенія всѣмъ требованіямъ торговли и для избѣжанія залежей на станціяхъ было бы необходимо отправлять по орловско-грязской дорогѣ не менѣе 250 и до 300 вагоновъ ежедневно, изъ коихъ около 50 ваг. выгружались бы по линіи или были бы певедаваемы на III группу для перегрузки, а остальные 200—250 вагоновъ были бы отправляемы далѣе по орловско-витебской дорогѣ.

Для такого движенія нужно бы было, при существующемъ небольшомъ составѣ товарныхъ поѣздовъ — состоящихъ приблизительно изъ 25 вагоновъ, 11 или 12 поѣздовъ; если же принять во вниманіе, что товаро-пассажирскій поѣздъ беретъ тоже нѣсколько товарныхъ вагоновъ, то можно предположить, что 11 товарныхъ поѣздовъ въ направленіи отъ Грязей къ Орлу, т. е. 9 сквозныхъ и 2 изъ Верховья, могли бы удовлетворить надолго потребностямъ торговли.

Спрашивается теперь: удовлетворяютъ ли всѣ техническія условія дороги такому требованію, т. е. ежедневному пропуску 11—12 товарныхъ поѣздовъ, каждый по 25 вагоновъ при одномъ пассажирскомъ и другомъ товаро-пассажирскомъ поѣздѣ?

1) По представленному управляющимъ подкоммисіи графику наибольшаго числа поѣздовъ, оказывается, что кромѣ 2 паръ пассажирскихъ поѣздовъ можно пропустить 9 паръ товарныхъ сквозныхъ между Грязями и Орломъ, 2 товарныхъ отъ Верховья до Орла и 1 товарный (съ порожними вагонами) отъ Орла до Верховья; значитъ можно пропустить 11 товарныхъ поѣздовъ со стороны Грязей и 10 таковыхъ со стороны Орла, но такъ какъ Военное Министерство даже въ мирное время часто требуетъ одинъ сквозной воинскій поѣздъ по орловско-грязской дорогѣ, то этотъ расчетъ не всегда будетъ вѣренъ, ибо останутся только 10 поѣздовъ съ одной и 9 съ другой стороны.

2) Описаннымъ графикомъ занятъ весь путь орловско-грязской дороги до крайности; остановка любаго поѣзда, не согласная съ графикомъ произвела бы большую неправильность во всѣхъ поѣздахъ какъ встрѣчныхъ, такъ и идущихъ вслѣдъ за остановившимся; возвращаться же въ такихъ случаяхъ къ правильному росписанію было бы очень трудно и стоило бы нѣсколькихъ дней. Вотъ почему зимою, когда случайныя поврежденія паровозовъ и вслѣдствіе того остановки поѣздовъ происходятъ чаще, подобный графикъ былъ бы совершенно неисполнимъ.

3) При вышеописанномъ слабомъ состояніи паровозовъ и сильныхъ уклонахъ пути, средній составъ поѣзда въ 25 вагоновъ принятъ слишкомъ великимъ; не только зимою составъ поѣзда приходится уменьшать иногда до 20 вагоновъ, но и лѣтомъ, при частой порчѣ паровозовъ въ пути, течи трубъ и подобныхъ препятствіяхъ.

4) Техническія условія дороги слѣдовательно не удовлетворяютъ требованію торговли. Необходимо или увеличеніе графика приблизительно на два поѣзда или увеличеніе поѣздовъ свыше 25 вагоновъ. Такой результатъ можетъ быть достигнутъ или: а) значительнымъ увеличеніемъ силы тяги слабосильныхъ паровозовъ или б) укладкою 2-го пути на самыхъ тяжелыхъ, въ отношеніи къ профилю, участкахъ дороги. При болѣе сильныхъ паровозахъ могущихъ брать до 30 вагоновъ, можно бы было перевести 250 вагоновъ въ 8—9 поѣздахъ. Уложеніе же втораго пути на упомянутыхъ участкахъ позволило бы пустить лишнихъ 1—2 поѣзда въ обыкновенномъ составѣ.

а) Увеличеніе силы половины существующаго числа слабосильныхъ паровозовъ, т. е. около 40 штукъ, можетъ быть достигнуто перестройкою ихъ. Подобная перестройка, сопряженная съ совершеннымъ изъятіемъ значительнаго числа паровозовъ изъ работы и весьма значительными расходами, потребовала бы кромѣ того столько времени и заняла бы столько мѣста въ мастерскихъ,—мѣста нужнаго для обычнаго ремонта другихъ работающихъ по линіи паровозовъ, что она оказывается практически непримѣнимою. Увеличеніе силы тяги можетъ быть достигнуто также продажею 40 слабосильныхъ паровозовъ и пріобрѣтеніемъ на мѣсто ихъ столькихъ же новыхъ сильныхъ паровозовъ;—это легче исполнимо, если только не будетъ затруднительно найти покупателя для старыхъ паровозовъ. Половину всѣхъ паровозовъ, т. е. до 40 штукъ, нетрудно было бы замѣнить въ одинъ годъ и отъ этого провозоспособность дороги увеличилась бы сразу.

б) Укладку втораго пути, по мнѣнію управленія, нужно было бы произвести между станціями Архангельскъ и Туровка—на 29 верстахъ и между станціями Казаки и Елецъ на 18 верстахъ, всего же на 47 верстахъ, что уже и было проектировано. На этихъ участкахъ находятся сильнѣйшіе уклоны. Означенную работу можно было бы тоже произвести въ одинъ годъ. Она имѣетъ то преимущество передъ увеличеніемъ силы паровозовъ, что можетъ быть сдѣлана независимо отъ продажи какого либо имущества, и что

она увеличиваетъ провозоспособность дороги даже выше нынѣ желаемаго предѣла, на случай дальнѣйшаго развитія движенія; наконецъ она значительно облегчила бы проложеніе по всему протяженію дороги втораго пути, если когда либо таковой потребуется.

Если же сравнить расходы, вызываемые примѣненіемъ каждаго изъ вышеуказанныхъ двухъ способовъ усиленія провозоспособности дороги, то оказывается слѣдующее: По приблизительному разсчету пріобрѣтеніе 40 новыхъ сильныхъ паровозовъ обойдется около $40 \times 25{,}000 = 1.000{,}000$ руб., а за вычетомъ выручки за старые паровозы, считая за каждый только по 10,000—всего 400,000, дѣйствительный расходъ составитъ 600,000 руб.; укладка же втораго пути на 47 верстахъ $47 \times 12{,}000 = 564{,}000$ руб., т. е. почти тоже самое, съ небольшою разницею въ пользу втораго способа.

Въ виду вышеизложеннаго подкоммисія приходитъ къ убѣжденію, что для увеличенія пропускной способности дороги до размѣровъ необходимыхъ для удовлетворенія нуждамъ торговли послѣднее средство заслуживаетъ предпочтеніе.

Обсудивъ пропускную способность дороги, обратимся теперь къ подвижному составу и постараемся выяснить вопросъ: достаточно ли существующее на линіи количество подвижнаго состава,—какъ вагоновъ такъ и паровозовъ,—для выполненія нужнаго графика; для сего необходимо исчислить, во-первыхъ, сколько сутокъ приблизительно необходимо вагону для полнаго оборота на орловско-грязской дорогѣ между Грязями и Орломъ и между Верховьемъ и Орломъ, и во-вторыхъ, сколько вагоновъ потребуется при передвиженіи ежедневно до 300 вагоновъ къ Орлу.

Вагонъ, отправленный изъ Грязи въ Орелъ потребуетъ на полный оборотъ, для начатія новаго рейса, 6 сутокъ, а именно:

На пріемъ въ Грязяхъ	1	сутки.
„ дѣйствительный пробѣгъ въ товарн. поѣздѣ до Орла.	$1^1/_2$	сутокъ.
„ сдачу или выгрузку и пріемъ новыхъ вагоновъ	1	сутки.
„ обратный пробѣгъ	$1^1/_2$	сутокъ.
„ сдачу или выгрузку вновь въ Грязяхъ.	1	сутки.
Итого . .	6	сутокъ.

Такимъ же образомъ вагонъ, идущій между Верховьемъ и Орломъ, потребуетъ на 1 рейсъ съ оборотомъ—4 сутокъ, такъ какъ самый

пробѣгъ онъ совершаетъ въ $^1/_2$ сутокъ, а остальное время расходуетъ такое же, какъ и въ вышеприведенномъ разсчетѣ.

И такъ, чтобы быть въ состояніи отправлять ежедневно около 250 вагоновъ, которые вернулись бы только на 7-я сутки, нужно $250 \times 6 = 1{,}500$ вагоновъ, для отправки же 50 вагоновъ изъ Верховья $50 \times 4 = 200$, всего 1,700 вагоновъ; прибавляя къ нимъ 15% на ремонтъ или 255 ваг. получаемъ въ результатѣ 1,955 ваг. для всѣхъ 12-ти поѣздовъ.

На лицо на орловско-грязской дорогѣ около 2,000 вагоновъ; слѣдовательно количество вагоновъ оказывается совершенно достаточнымъ.

Слѣдуетъ еще замѣтить, что на орловско-грязской дорогѣ на версту дороги приходится 7,20 вагоновъ, между тѣмъ какъ на грязе-царицынской 3,37 вагоновъ; эти цифры даютъ рельефное подтвержденіе вышеприведеннаго разсчета, указывающаго на совершенную достаточность числа вагоновъ.

Касательно паровозовъ уже было упомянуто, что для существовавшаго осенью 1879 г. движенія ихъ было достаточно; для выполненія же графика наибольшаго числа поѣздовъ правленіе полагаетъ нужнымъ еще 8 паровозовъ.

Не входя въ подробность службы тяги, провѣрить это требованіе совершенно невозможно. Подкоммисія можетъ только сдѣлать слѣдующее приблизительное соображеніе: линія имѣетъ 3 тяговыхъ участка и каждый поѣздъ мѣняетъ 3 раза свой паровозъ въ дорогѣ отъ Грязей до Орла, изъ Верховья же тотъ же паровозъ ведетъ поѣздъ до Орла; такимъ образомъ одинъ поѣздъ для совершенія рейса изъ Грязей и обратно требуетъ 5 паровозовъ (въ конечныхъ станціяхъ тотъ же паровозъ возвращается съ поѣздомъ), а на 13 сквозныхъ поѣздовъ (2 пассажир., 1 воинск., 10 товарн.) необходимо 65 паровозовъ; 2 поѣзда изъ Верховья и обратно требуютъ 4 паровоза; надо еще прибавить къ этимъ 69 паровозамъ—на маневры и резервы:

Въ Орлѣ.	5
„ Верховьѣ, Ельцѣ по 2	4
„ Грязяхъ.	3
Всего . . .	12

и къ этому числу 15% на ремонтъ или 12 паровозовъ; такимъ образомъ получается $69 + 12 + 12 = 93$ паровоза. Наличный со-

ставъ паровозовъ 91—слѣдовательно было бы нужно прибавить только 2 паровоза.

Но въ виду постояннаго большаго ремонта, доходящаго по разнымъ причинамъ, среднимъ числомъ, до 20%, на изслѣдуемой дорогѣ въ дѣйствительности могутъ быть нужны 69 + 12 + (20% = 16) = 97 паровозовъ, т. е. 6 новыхъ; (необходимость пріобрѣтенія шести новыхъ паровозовъ совершенно не измѣняетъ вышеприведеннаго сравненія—между стоимостью увеличенія силы паровозовъ и стоимостью укладки 2-го пути по указаннымъ участкамъ, потому что такое усиленіе тяги оказывается необходимымъ какъ въ одномъ, такъ и въ другомъ случаѣ).

Причины большаго % ремонта подвижнаго состава нужно искать преимущественно въ невыгодности профиля дороги, которую передѣлать нельзя; частію однако онѣ кроются тоже въ нехозяйственности или нераспорядительности службы, что было бы возможно исправить. Но такъ какъ и это достижимо только современемъ, то подкоммисія полагаетъ, что потребность орловско-грязской дороги въ 6 паровозахъ для выполненія нужнаго для удовлетворенія торговли графика, можно признать въ настоящее время несомнѣнною.

Въ виду же неоспоримой предпочтительности на дорогахъ съ большими уклонами сильныхъ паровозовъ передъ слабыми, было бы желательно перейти на такихъ дорогахъ постепенно къ однимъ тяжелымъ паровозамъ, вслѣдствіе сего и новые паровозы орловско-грязской дороги должны бы быть возможно сильные парововы.

И такъ, сопоставляя все вышесказанное, подкоммисія полагаетъ, что для удовлетворенія торговли, на орловско-грязской дорогѣ необходимы:

1) Укладка 2-го пути на 47 верстахъ и соотвѣтственное тому увеличеніе разъѣздныхъ станціонныхъ путей, числа стрѣлокъ и др. путевыхъ принадлежностей.

2) Пріобрѣтеніе 6-ти сильныхъ паровозовъ, устройство помѣщенія на нихъ и соотвѣтственное увеличеніе мастерскихъ; кромѣ того, очень желательно ввести на дорогѣ болѣе хозяйственный ремонтъ и содержаніе всего подвижнаго состава и болѣе раціональныя распоряженія вагоннымъ паркомъ со стороны службы движенія.

18. Депо и мастерскія.

Паровозныя зданія или депо на орловско-грязской дорогѣ находятся:

Въ Орлѣ	. .	1	зданіе	на	6	паровозовъ.
„ „	. .	1	„	„	9	„
„ Верховьѣ	.	1	„	„	9	„
„ Ельцѣ	. .	2	„	„	9	„ } 24 стойлъ
„ „	. .	1	„	„	6	„ }
„ Грязяхъ	.	1	„	„	9	„

Кромѣ того, находится:

На станціи Залегощъ	. . . . .	1	зданіе	на	2	паровоза.
„ „ Липецкъ	. . . . .	1	„	„	4	„
„ „ Россошное.	. . . . .	1	„	„	6	„

которые, при дѣйствующемъ порядкѣ службы тяги, не служатъ болѣе поѣзднымъ паровозамъ, а въ нихъ стоятъ, какъ подкоммисія нашла напримѣръ въ Россошномъ, паровозы, вышедшіе изъ ремонта, въ бездѣйствіи. Главныя мастерскія дороги на станціи Елецъ имѣютъ 12 стойлъ для паровозовъ; тамъ же и вагонный сарай на 54 вагона.

Въ Орлѣ около депо находится тоже маленькая вагонная мастерская.

Паровозныя зданія, какъ и мастерскія, всѣ массивныя зданія, за исключеніемъ одного депо въ Орлѣ на 6 паровозовъ, которое построено, съ дугообразнымъ разрѣзомъ, изъ деревянныхъ стропилъ и крыто толемъ; это очень ветхое зданіе, которое держится только разными искусственными подпорками и требуетъ скорѣйшей замѣны. Другое паровозное зданіе въ Орлѣ новое, кирпичное. При немъ находится поворотный кругъ, который для балдвинскихъ паровозовъ, обращающихся на орловскомъ тяговомъ участкѣ, слишкомъ малъ; приходится всегда для поворота разцѣплять паровозъ и тендеръ, что стоитъ много лишняго времени.

Управленіе дороги хотѣло еще въ 1879 году установить здѣсь другой большой кругъ, но не новый, а находящійся уже на линіи на другой станціи, съ которой онъ долженъ былъ быть снятъ. Позволительно сомнѣваться въ выгодности подобнаго перевода. Впрочемъ, ни камня, ни извести еще не было приготовлено въ

Орлѣ, не смотря на позднюю осень, такъ что, вѣроятно, и не предполагалось приступить къ установкѣ другаго круга въ непродолжительномъ времени.

Паровозы дороги, во время проѣзда подкоммисіи, были распредѣлены по депо въ слѣдующемъ порядкѣ:

	Въ работѣ.	Въ бездѣйствіи.	Въ ремонтѣ.
Въ Орлѣ . . .	24	1	5
„ Ельцѣ . .	36	5	11
„ Грязяхъ . .	5	—	—
„ Россошномъ .	—	4	—
	65	10	16

16 паровозовъ въ ремонтѣ составляютъ на 91—17,5%.

Орелъ и Елецъ образуютъ главныя депо; Верховье и Грязи—оборотное депо; Россошное—не дѣйствующее, какъ выше сказано.

Елецкія мастерскія хорошо устроены; онѣ имѣютъ большую кузницу въ 28 горней, съ двумя большими паровыми молотами, изъ которыхъ одинъ въ $2^1/_2$ тоннъ, а другой—въ $1^1/_2$ тоннъ.

Работа въ мастерскихъ почти безъ исключенія уплачивается задѣльно.

В. Управленіе и службы.

19. Управленіе дорогою.

Управленіе орловско-грязской желѣзной дороги находится въ Орлѣ, въ самомъ городѣ, и помѣщается въ частномъ наемномъ домѣ.

Оно состоитъ изъ общаго и управленія хозяйственною частію; къ первому принадлежатъ службы ремонта пути и зданій, подвижнаго состава и тяги, движенія, телеграфа и врачебная часть; ко второму—службы топлива, магазинная, счетное отдѣленіе и контроль сборовъ.

Во главѣ каждой изъ этихъ службъ стоитъ начальникъ службы; во главѣ общаго управленія—управляющій дорогой; хозяйственнымъ управленіемъ завѣдуетъ, съ полнымъ, впрочемъ, участіемъ управляющаго дорогою, начальникъ хозяйственной части.

Управляющій дорогою, какъ отвѣтственный распорядитель по административной, коммерческой и хозяйственной частямъ на дорогѣ, распоряжается по первымъ двумъ частямъ, чрезъ посредство начальниковъ отдѣльныхъ службъ, а по хозяйственной части при участіи *„Комитета Управленія дороги“*, который состоитъ, подъ его же управляющаго предсѣдательствомъ, изъ начальника хозяйственной части и начальниковъ отдѣльныхъ службъ: ремонта пути и зданій, тяги, движенія и телеграфа.

Денежная и матеріальная отчетность дороги вся въ непосредственномъ вѣдѣніи начальника хозяйственной части; на его обязанности лежитъ наблюденіе за правильностію поступленія и расходованія суммъ и матеріаловъ и къ нему поступаютъ всѣ отчеты по ихъ расходу и приходу, равно какъ и вся отчетность передъ правленіемъ общества.

На разсмотрѣніе комитета поступаютъ: а) всѣ требованія службъ какъ періодическія, такъ и экстренныя, б) докладъ начальника хозяйственной части о сдѣланныхъ распоряженіяхъ по заготовкамъ

и о расходахъ по службамъ, в) проекты контрактовъ на поставки, г) докладъ хозяйственнаго управленія по счетному отдѣленію о поступающихъ суммахъ и о состояніи открытыхъ кредитовъ.

Начальнику хозяйственной части поручено кромѣ того завѣдываніе личнымъ составомъ и утвержденіе списковъ на жалованье, но окончательное ихъ утвержденіе производится по журналу комитета управленія.

Начальникъ хозяйственной части, по представленію начальника контроля сборовъ, разрѣшаетъ и выдачу переборовъ товароотправителямъ.

Препровожденное правленіемъ въ подкоммисію „Положеніе объ отдѣльномъ управленіи хозяйственною частью“ содержитъ всѣ ближайшія указанія и прилагается въ числѣ матеріаловъ.

Такое раздѣленіе занятій въ мѣстномъ управленіи дороги правленіе признаетъ цѣлесообразнымъ и число служащихъ достаточнымъ.

На подкоммисію все устройство хозяйственной части сдѣлало однако такое впечатлѣніе, что цѣль онаго не достигается. Не смотря на очень большое число служащихъ въ управленіи дороги, имѣющей неполныя 300 верстъ, хозяйственность, насколько она должна находить свое выраженіе въ благоразумной экономіи, далеко не всегда соблюдается; цѣны уплачиваются высокія; матеріаловъ расходуется много; всякое дѣло идетъ тяжелымъ, тихимъ, опоздалымъ ходомъ; много пишется лишняго; много безплодныхъ повтореній; контроль всякаго дѣла занимаетъ столько лицъ, что было бы, можетъ быть, выгоднѣе оставить дѣло безъ этого контроля.

Примѣромъ, къ подтвержденію послѣдняго, могутъ служить такъ называемыя „кредитныя вѣдомости“. Ежемѣсячно составляются въ хозяйственной части, на мѣсяцъ, „кредитныя вѣдомости“, содержащія,—кажется на 38 вертикальныхъ столбцахъ,—весьма детальныя свѣдѣнія, на которыхъ основывается требованіе суммъ по каждой статьѣ смѣты. Составленіе этой вѣдомости, представленіе ея въ правленіе на утвержденіе и возвращеніе ея въ управленіе длится обыкновенно до конца текущаго мѣсяца, за который она составлена. Слѣдовательно, правиломъ расходовъ за тотъ мѣсяцъ она служить уже не можетъ, должна всегда значительно расходиться съ дѣйствительными расходами и пользы никакой не приноситъ. Она безцѣльна и не имѣетъ ни малѣйшаго практичнаго значенія, а между тѣмъ каждая служба посвящаетъ на эту безплодную работу до 5

дней, отвлекая ею нѣсколько человѣкъ служащихъ отъ другихъ занятій по хозяйственной части.

Другимъ примѣромъ непрактичнаго устройства отчетности въ управленіи орловско-грязской дороги можетъ служить тотъ фактъ, что правленіе общества не могло сообщить подкоммисіи, несмотря на этотъ громадный, тяжелый и многочисленный аппаратъ двоеличнаго управленія, какой имѣется въ обществѣ оборотный капиталъ и какая часть капитала находится въ матеріалахъ, а какая въ деньгахъ?

Для достиженія наибольшей исправности по перевозкѣ грузовъ и храненію имущества общества—правленіемъ заключенъ контрактъ съ артелью; по этому контракту артель принимаетъ на себя нагрузку, выгрузку, перегрузку и храненіе въ пути всѣхъ, безъ исключенія, перевозимыхъ обществомъ грузовъ, пріемъ со станцій денежнаго сбора, развозку денегъ служащимъ, храненіе денегъ въ кассѣ управленія и храненіе и отпускъ всѣхъ матеріаловъ. Нынѣ дѣйствующій контрактъ былъ заключенъ на 4 года и пришелъ къ окончанію 15-го февраля 1880 г. Подкоммисія предполагаетъ, что правленіе общества возобновило контрактъ.

Частныя жалобы товароотправителей какъ на орловско-грязской, такъ и на другихъ артельныхъ дорогахъ на разныя злоупотребленія артели, заставляютъ подкоммисію сильно сомнѣваться въ цѣлесообразности и практичности заключаемыхъ съ артелями контрактовъ. Впрочемъ всему этому вопросу подкоммисіею будетъ посвященъ отдѣльный докладъ.

Положеніе и дѣятельность управляющаго дорогою опредѣлена данною ему инструкціею, тождественною съ инструкціею, дѣйствующею на курско-харьково-азовской дорогѣ.

Управляющій представляетъ правленію ежегодно въ октябрѣ мѣсяцѣ смѣту расходовъ по линіи, по установленной формѣ и по каждой службѣ отдѣльно; правленіе же общества составляетъ смѣту приходовъ и расходовъ и представляетъ ее, чрезъ инспектора, въ Министерство въ ноябрѣ или декабрѣ, по утвержденіи ея общимъ собраніемъ акціонеровъ.

Для всѣхъ расходовъ на работы и постройки, не предусмотрѣнныя бюджетомъ, составляются спеціальныя смѣты.

Съ цѣлію предоставить управляющему дорогою возможность распорядиться, въ случаяхъ надобности, совершенно самостоятельно и не теряя времени, ему дано право, во всѣхъ непредвидѣнныхъ смѣтою случаяхъ, когда сооруженіямъ дороги угрожаетъ опасность,

а движенію остановка, для предупрежденія которыхъ необходимы немедленныя мѣропріятія и невозможно ожидать разрѣшенія правленія, — дѣлать по своему личному усмотрѣнію распоряженія въ предѣлахъ единовременно суммы до 10,000 руб., независимо отъ установленнаго порядка расходованія суммъ при обыкновенныхъ обстоятельствахъ.

Расходы по всѣмъ службамъ должны производиться не иначе, какъ согласно разрѣшеннымъ, правленіемъ или управляющимъ, кредитамъ. Кредиты эти открываются ежемѣсячно на мѣсяцъ впередъ. Въ виду однако постояннаго опаздыванія ихъ утвержденія, службы принуждены пользоваться среднимъ мѣсячнымъ кредитомъ, или тѣмъ, который былъ разрѣшенъ на прошедшій мѣсяцъ.

Авансы даются служащимъ по ремонту пути и телеграфа для разсчета рабочихъ; всѣмъ же начальникамъ службъ на пріобрѣтеніе канцелярскихъ принадлежностей.

По отзывамъ служащихъ на дорогѣ, въ силу принятаго нынѣ принципа, всѣ расходы оплачиваются кассою и авансы, по мѣрѣ возможности, совершенно сокращаются.

Между тѣмъ нетрудно убѣдиться изъ балансовъ счетовъ правленія общества, прилагаемыхъ къ годовымъ отчетамъ, что авансовыя суммы, состоявшія за управляющимъ, въ послѣдніе годы были не малозначительныя, такъ напримѣръ:

Къ 1-му января	1876	года	. . . .	81,009 руб.
„ „ „	1877	„	. . . .	103,644 „
„ „ „	1878	„	. . . .	46,809 „
„ „ „	1879	„	. . . .	62,796 „

Если же къ тому принять еще въ соображеніе, что бухгалтерія всякаго правленія всегда старается къ 1-му января каждаго года по возможности регулировать счеты съ управляющимъ дорогою, то надо полагать, что дѣйствительныя авансы были еще гораздо значительнѣе.

Вопросы о тарифѣ, возбуждаемые начальникомъ движенія, разсматриваются непосредственно управляющимъ дорогою.

Отчетъ расходамъ, произведеннымъ управленіемъ, составляется ежемѣсячно, съ указаніемъ произведенныхъ расходовъ съ начала года до отчетнаго мѣсяца, такимъ образомъ отчетъ за декабрь мѣсяцъ со всѣми статистическими и техническими приложеніями представляетъ полный годовой отчетъ.

Контроль расходовъ основанъ на томъ, что никакой расходъ не

можетъ быть произведенъ безъ предварительнаго разрѣшенія правленія общества; поэтому счетное отдѣленіе принимаетъ къ оплатѣ только такіе документы, которые сопровождаются этимъ предварительнымъ разрѣшеніемъ.

Бухгалтерія ведется по обыкновенной двойной итальянской системѣ, но раздѣлена на главную и спеціальную; первая обнимаетъ собою всѣ обороты дороги,—вторая обороты службы со всѣми подробностями. Для каждой службы существуетъ свой журналъ и всякій документъ проходитъ сей журналъ прежде внесенія его въ книги главной бухгалтеріи.

Книга расходовъ по статьямъ смѣты ведется правильно и аккуратно; сводится каждый мѣсяцъ; только отд. III гл. 2 ст. 6 „возобновленіе балласта“ фактируется со стороны тракціи разъ въ годъ, что не даетъ достаточно вѣрнаго понятія о стоимости балластныхъ поѣздовъ.

На мелкія починки служба тракціи представляетъ фактуры ежемѣсячно.

Въ отдѣленіи „контроля сборовъ“ „текущій счетъ станціямъ“ не ведется. Извѣщенія контроля сборовъ посылаются только на тѣ станціи и по тѣмъ отправкамъ, гдѣ найдена разница между разсчетомъ начальника станціи и мнѣніемъ контроля и то, какъ говорятъ, не чаще какъ разъ въ недѣлю, по мнѣнію подкоммисіи скорѣе рѣже.

Договоровъ со служащими не заключается; новопоступающіе пользуются общею инструкціею для всѣхъ служащихъ. Залоговъ не требуютъ.

24-го января 1869 г. въ г. Ельцѣ, при мастерскихъ орловско-грязской жел. дор., учреждено съ Высочайшаго разрѣшенія ремесленное желѣзно-дорожное училище, съ наименованіемъ его: „Александровскимъ“.

Оно служитъ для образованія машинистовъ, дорожныхъ мастеровъ, телеграфистовъ и др. второстепенныхъ техническихъ должностей.

Относительно статистики, которая ведется тоже при управленіи, подкоммисія, осмотрѣвъ лично книги пробѣга вагоновъ, можетъ сказать слѣдующее:

Такъ называемая „контора пробѣга вагоновъ“ состоитъ изъ семи лицъ, кромѣ завѣдующаго.

Такъ какъ орловско-грязская дорога состоитъ въ прямомъ безперегрузочномъ сообщеніи съ 12 дорогами I и II группы, то ве-

дутся 13 особыхъ книгъ, потому что 13-я книга для вагоновъ, самой орловско-грязской дороги.

Книги чужихъ дорогъ, хотя въ черновомъ видѣ, ведутся à-jour т. е. за истекшій мѣсяцъ, на основаніи ежедневно поступающихъ документовъ служащихъ службы движенія.

Книга пробѣга вагоновъ своей дороги,—она разбита на 2 переплета,—далеко не въ удовлетворительномъ порядкѣ; 115 платформъ, большею частію за первые 3 мѣсяца 1879 года, непоказываютъ *никакой записи*, также и много крытыхъ вагоновъ.

Ремонтъ вагоновъ, т. е. время поступленія вагоновъ въ большой ремонтъ и время выхода его оттуда, вовсе не обозначается, такъ что читающему остается сомнительнымъ: почему не записанъ пробѣгъ,—по небрежности или потому что вагонъ былъ въ ремонтѣ.

Нѣсколько номеровъ вагоновъ носили въ главѣ страницъ только слѣдующую отмѣтку: „въ ремонтѣ съ 1877 или 1878 г.“ и болѣе никакой записи. Сгорѣвшіе и разбитые вагоны не получили никакой отмѣтки.

Вагоны, бывшіе на балластной работѣ за весь мѣсяцъ, носятъ запись: „на балластѣ . . . . верстъ“, а не ежедневную запись; хотя эту форму записи при балластныхъ вагонахъ можно допустить для облегченія, но непремѣнно слѣдовало бы точнѣе обозначать по крайней мѣрѣ первый и послѣдній день работы; иначе трудно вѣрить такимъ записямъ «*214 верстъ за весь мѣсяцъ*», когда вагонъ пробѣгаетъ въ день, на балластѣ, это число верстъ!

Вѣдомости о пробѣгѣ *) вагоновъ чужихъ дорогъ изготовляются обыкновенно къ концу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, такъ напримѣръ вѣдомость вагоновъ орловско-витебской дороги была почти готова 2 ноября за сентябрь мѣсяцъ.

Съ другихъ дорогъ впрочемъ орловско-грязская дорога получаетъ вѣдомость пробѣга вагоновъ тоже очень поздно, напримѣръ съ с.-петербурго-варшавской дороги вѣдомость за январь мѣсяцъ не была получена по 2 ноября.

Контора пробѣга вагоновъ находится въ вѣдѣніи статистическаго отдѣленія.

Запись пробѣга вагоновъ дѣлается вообще на основаніи еже-

---

*) Нельзя не упомянуть, что орловско-грязская дорога взыскиваетъ по $^1/_2$ коп. съ вагона и версты за пробѣгъ своихъ вагоновъ по другимъ дорогамъ I-й и II-й группъ, между тѣмъ какъ эти дороги требуютъ только $^1/_{10}$ коп. съ вагоноверсты.

дневно поступающихъ отъ начальниковъ станцій путевыхъ журналовъ (выписокъ изъ журнала движенія), которые, вмѣстѣ съ тѣмъ, и служатъ основаніемъ разсчетовъ въ конторѣ статистики, такъ что контора пробѣга вагоновъ въ послѣднюю никакой вѣдомости не представляетъ.

Найденный въ конторѣ пробѣга вагоновъ порядокъ говоритъ не совсѣмъ въ пользу аккуратности веденія статистики на изслѣдуемой дорогѣ.

20. Управленіе матеріалами и магазинное счетоводство.

Управленіе матеріалами на орловско-грязской желѣзной дорогѣ находится при управленіи въ г. Орлѣ и образуетъ отдѣленіе такъ называемой *хозяйственной части*. Главнымъ дѣятелемъ сего отдѣла считается *начальникъ магазиннаго отдѣленія*, на обязанности коего лежитъ:

1) Составленіе требовательныхъ вѣдомостей по заготовкѣ матеріаловъ, на основаніи требованій службъ и смѣтныхъ назначеній.

2) Надзоръ за своевременнымъ исполненіемъ поставщиками контрактовъ и заказовъ, выдаваемыхъ на поставку матеріаловъ.

3) правильный и своевременный пріемъ поступающихъ матеріаловъ въ количественномъ отношеніи.

4) своевременное снабженіе какъ складовъ, такъ и службъ потребнымъ матеріаломъ.

5) правильное и бережливое храненіе матеріаловъ и имущества и правильное веденіе счетоводства по пріему и отпуску сихъ матеріаловъ.

Разсмотримъ каждую изъ этихъ обязанностей отдѣльно:

1) Начальникъ магазиннаго отдѣленія представляетъ ежемѣсячно начальнику хозяйственной части требовательную вѣдомость съ выставленіемъ на ней справочныхъ цѣнъ и приготовляетъ ему вмѣстѣ съ тѣмъ и заказы поставщикамъ; заказы подписываются начальникомъ хозяйственной части и отправляются по назначенію (образецъ № 1 сер. м.).

Насколько начальникъ хозяйственной части разсматриваетъ эти требовательныя вѣдомости и провѣряетъ: дѣйствительно ли нужны всѣ требуемые матеріалы и вѣрны ли справочныя цѣны,—подкоммисія опредѣлительно сказать не можетъ; но судя по бланку тре-

бовательной вѣдомости, который не носитъ никакой отмѣтки для подписи начальника хозяйственной части, утверждающей требованія, надо заключить, что на практикѣ заказы дѣлаются просто согласно требовательной вѣдомости, не подвергая послѣдней какой либо провѣрки со стороны начальника хозяйственной части.

Начальникъ же магазиннаго отдѣленія не техникъ и отъ него слѣдовательно нельзя требовать, чтобы онъ провѣрялъ требованія техниковъ; кромѣ того (онъ получаетъ 2,400 руб. въ годъ содержанія) ему вообще неловко критиковать требованія начальниковъ службъ, получающихъ отъ 5 – 6,000 руб. и болѣе въ годъ.

Подкоммисія полагаетъ, что этому обстоятельству безконтрольной покупки всѣхъ требуемыхъ начальниками службъ матеріаловъ приходится приписать значительную долю вины въ томъ, что по орловско-грязской дорогѣ, 1) громадный капиталъ затраченъ въ движимомъ имуществѣ и 2) что постоянно дѣйствительный расходъ по эксплоатаціи значительно превышалъ смѣтное назначеніе; такъ напримѣръ:

	Смѣтное назначеніе.	Дѣйствительный расходъ.	Перерасходъ противъ смѣты.
	Въ рубляхъ.		
На 1875 г.	1.598,135	1.814,027	215,892
„ 1876 „	1.781,667	2.407,066	625,399
„ 1877 „	1.951,396	2.744,979	793,583
„ 1878 „	2.490,967	2.949,380	458,413

и это увеличеніе притомъ не всегда совпадаетъ съ *увеличеніемъ* количества сдѣланныхъ поѣздоверстъ противъ предположенныхъ по смѣтѣ, но проявляется и при *уменьшеніи* ихъ числа, такъ напримѣръ:

	Предположено.	Сдѣлано.
	Поѣздоверстъ.	
Въ 1875 году	1.220,043	1.032,046
„ 1876 „	1.220,000	1.217,156
„ 1877 „	990,878	1.298,311
„ 1878 „	1.274,870	1.397,859

Поѣздоверста обходилась всегда дороже, чѣмъ по смѣтѣ; такъ предположенная и дѣйствительная стоимость была:

	1-й поѣздоверсты:	
Въ 1875 году	1 р. 30,99 к.	1 р. 75,77 к.
„ 1876 „	1 „ 46,03 „	1 „ 97,75 „
„ 1877 „	1 „ 96,93 „	2 „ 11,43 „
„ 1878 „	1 „ 95,39 „	2 „ 11,00 „

Между тѣмъ какъ напримѣръ на дорогѣ въ столько же верстъ, варшаво-вѣнской (290 верстъ прямаго пути), поѣздоверста обошлась въ 1877 г. въ 1 р. 21,37 к., а въ 1878 г.—1 р. 25,25 к.

Оборотный капиталъ затраченный на пріобрѣтеніе разнаго имущества составлялъ (за исключеніемъ движимаго имущества, перешедшаго въ общество отъ постройки).

Къ 1 января 1876 г.	1.235,076 р.	въ эту сумму топливо входитъ на	266,774 р.
„ „ „ 1877 „	1.050,259 „	„	282,368 „
„ „ „ 1878 „	958,614 „	„	184,248 „
„ „ „ 1879 „	1.174,811 „	„	208,812 „
къ 1 августу 1879 „	508,119 „	„	132,618 „

Для сравненія приведемъ опять варшаво-вѣнскую жел. дорогу; на ней было имущества:

къ 1878 г. . . . . на 628,215 р.
„ 1879 г. . . . . 648,803 р.

Сравненіе съ сосѣднею грязе-царицынскою дорогою, которая около двухъ съ половиною раза длиннѣе орловско-грязской, даетъ слѣдующіе результаты:

	На грязе-царицынской (701 в.) дорогѣ было матеріаловъ и запасовъ:		На орловско-грязской (288 в.) было на лицо.
	въ рубляхъ.		
	на лицо:	для сравненія 2,4 часть составляетъ:	
Къ 1 января: 1876 г.	1.613,210	672,171	1.235.076
1877 „	1.583,209	659,670	1.050,254
1878 „	1.734,062	722,526	958,614
1879 „	2.101,995	875,831	1.174,811

Сравненія съ смѣтнымъ назначеніемъ въ бланкѣ требовательной вѣдомости вовсе не обозначено.

За то на изслѣдуемой дорогѣ существуютъ кредитныя вѣдомости, о которыхъ была уже рѣчь въ статьѣ объ управленіи, въ которыхъ смѣтныя цифры обозначаются; онѣ однако недостигаютъ своей цѣли, потому что, по своей сложности и слишкомъ большой подробности, постоянно запаздываютъ.

Относительно самаго пріобрѣтенія матеріаловъ можно еще прибавить, что заготовка крупныхъ партій предметовъ, предвидѣнныхъ смѣтою, производится чрезъ подрядчиковъ съ торговъ или, въ случаѣ несостоявшагося торга, съ утвержденія хозяйственнаго комитета дороги, о которомъ уже была рѣчь, и правленія общества.

Заграничные заказы производятся всегда правленіемъ общества; хозяйственнымъ способомъ пріобрѣтаются только тѣ предметы, которые требуются въ самомъ ограниченномъ количествѣ.

2 и 3) Относительно второй и третьей обязанности начальника магазиннаго отдѣленія, надзоръ за своевременнымъ исполненіемъ поставщиками контрактовъ и заказовъ, отдаваемыхъ на поставку матеріаловъ и правильнымъ и своевременнымъ пріемомъ поступающихъ матеріаловъ въ количественномъ отношеніи, можно замѣтить, что всѣ матеріалы принимаются смотрителями двухъ главныхъ складовъ въ Ельцѣ и Орлѣ, въ присутствіи одного агента магазинной службы и агента той службы, для которой пріобрѣтается матеріалъ.

Иногда же пріемъ дѣлается особою коммисіею по назначенію управляющаго дорогою.

Если матеріалы оказываются негодными или несоотвѣтствующими заказу, то они возвращаются для замѣны новыми.

Объ освидѣтельствованіи ихъ составляются протоколы за подписью вышеназванныхъ лицъ (сер. м. образецъ № 2) и эти протоколы пріема представляются въ магазинное отдѣленіе.

Смотрителя магазиновъ принимаютъ матеріалы такимъ образомъ только въ количественномъ отношеніи.

Всѣ другіе склады, т. е. складъ въ Грязяхъ, и склады у трехъ начальниковъ дистанцій, получаютъ матеріалы изъ этихъ двухъ главныхъ складовъ, орловскаго и елецкаго.

Относительно складовъ надо объяснить вообще, что на линіи существуютъ всего 3 большіе склада: въ Орлѣ, Ельцѣ и Грязяхъ; изъ этихъ Елицкій считается главнымъ и до 1879 г. принималъ отчетность отъ другихъ, такъ какъ при немъ состояло счетоводство съ конторою магазиннаго отдѣленія, т. е., другими словами, онъ

былъ магазинъ, а другіе два только склады или отдѣленія его; въ 1879 г. счетоводство переведено въ Орелъ къ управленію и орловскій складъ учрежденъ какъ самостоятельный; это было сдѣлано потому, какъ говорятъ, что большинство матеріаловъ, поступающихъ съ чужихъ дорогъ, проходило чрезъ Орелъ, гдѣ необходимо проводить ихъ чрезъ всѣ бухгалтерскія книги. Въ чемъ тутъ проявляется особая самостоятельность орловскаго склада не вполнѣ понятно, такъ какъ, по словамъ же служащихъ въ магазинномъ отдѣленіи, всѣ склады отсчитываются ежедневно передъ управленіемъ фактурами и матрикулами *). Кромѣ этихъ двухъ и, имѣющаго второстепенное значеніе, большаго грязскаго склада, существуютъ еще склады ремонта пути у каждаго начальника дистанціи и склады смазочныхъ матеріаловъ и запасныхъ частей у всякаго депо, которые отсчитываются также ежедневно передъ конторою своей службы.

Правленіе общества сообщило подкоммисіи, что „магазиновъ „при отдѣльныхъ службахъ не имѣется, кромѣ кладовыхъ, служа„щихъ для храненія принятыхъ матеріаловъ впредь до распредѣ„ленія ихъ по линіи“.... Подкоммисія же убѣдилась въ Орлѣ, что такая кладовая начальника дистанціи есть настоящій магазинъ, въ которомъ хранится много ремонтныхъ предметовъ и ежемѣсячно представляется начальникомъ дистанціи матеріальный отчетъ (сер. Р. форма 164 лит. а и сер. Р. фор. 160) съ правильнымъ показаніемъ остатка къ 1-му числу отчетнаго мѣсяца, приходомъ, расходомъ и остатка къ 1-му слѣдующаго мѣсяца.

4) Снабженіе складовъ службъ дѣлается на основаніи требовательныхъ вѣдомостей, а отпускъ изъ магазина служащимъ на самыя работы, на основаніи требованій (серія с. № 87), состоящихъ изъ четырехъ столбцевъ: корешка, самаго требованія, временной росписки на принятый матеріалъ и дубликата временной росписки.

Рельсы, скрѣпленія и шпалы вообще не хранятся въ главныхъ складахъ; запасы ихъ находятся на отвѣтственности начальниковъ дистанцій, состоя впрочемъ, до фактическаго израсходованія, по счету магазиннаго отдѣленія. Они списываются на основаніи ежемѣсячныхъ представленій.

5) Наконецъ къ 5 пункту можно замѣтить, что всѣ матеріалы,

---

*) Къ сожалѣнію не всѣ бланки магазиннаго отдѣленія носятъ № и серію, чѣмъ затрудняется ихъ описаніе.

и имущества, находящіеся въ складахъ, состоятъ на храненіи и отвѣтственности артели дороги, обезпечивающей цѣлость имущества въ теченіи всего контрактнаго срока денежнымъ залогомъ. Особыхъ пріемщиковъ, вѣсовщиковъ и раздатчиковъ при складахъ не имѣется; обязанности эти возложены на артельщиковъ, которые по вышеупомянутымъ письменнымъ требованіямъ начальниковъ службъ и отдѣльныхъ частей управленія дороги, начальниковъ дистанцій, депо, мастерскихъ, а также машинистовъ,—отпускаютъ матеріалъ по накладной или фактурѣ, записавъ предварительно расходъ по раздаточной книгѣ и на ярлыкахъ.

Лица, получившія матеріалы, представляютъ фактуры, по повѣркѣ ихъ, въ магазинное отдѣленіе, на обязанности коего лежитъ контроль произведеннаго магазиномъ расхода.

Въ виду того, что артельщики завѣдуютъ рѣшительно всѣмъ, естественно является вопросъ: зачѣмъ еще остается должность смотрителя склада?

Въ складахъ службъ находятся кладовщики, не артельщики.

Наблюденіе затѣмъ, чтобы не выходить требованіями изъ разрѣшенныхъ кредитовъ, возложено на отвѣтственность самихъ требующихъ лицъ.

Полная отчетность дается ежемѣсячно изъ магазиннаго отдѣленія въ счетное отдѣленіе, причемъ всѣ матеріалы сопоставляются въ извѣстныя группы для облегченія и большей наглядности бухгалтеріи.

Наличный остатокъ главной ежемѣсячной вѣдомости составляется изъ главной матеріальной книги и остатковъ въ службахъ, что нельзя не признать совершенно правильнымъ.

Главная матеріальная книга, въ которой каждый матеріалъ имѣетъ свой личный счетъ, ведется съ большою акуратностію; въ нее вносятъ и всѣ накладные расходы, увеличивающіе стоимость матеріала до его употребленія въ дѣло, такъ что особой книги калкуляціи не требуется; при новыхъ поступленіяхъ не смѣшиваютъ цѣнъ и не вычисляютъ средней цѣны, а расходуютъ сперва матеріалъ прежней поставки по своей цѣнѣ и потомъ приступаютъ къ матеріалу слѣдующей поставки. Такая система можетъ однако легко приводить къ нѣкоторымъ несообразностямъ, особенно при израсходованіи матеріаловъ, купленныхъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ—такъ напримѣръ: Рельсы стальные 24; (кажется Диксона) фактурованы (извѣстная часть) правленіемъ въ 1879 г. на сумму около 78.000 руб., а оцѣнены управленіемъ при покупкѣ въ 1877

и 1878 гг. только въ 57.100; разница 20.900 р. списана въ расходъ въ 1879 г. и распредѣлена пропорціонально прежнему расходу.

По объясненію служащихъ въ отдѣленіи, плата увеличилась отъ того, что деньги были уплочены только въ 1879 г., а до тѣхъ поръ обращались векселя съ наростающими процентами.

Старые матеріалы, возвращенные съ линіи и отъ разныхъ службъ, списываются со счета матеріаловъ полною своею стоимостію, которая вполнѣ падаетъ на службу, пользовавшуюся ими; потомъ они оцѣниваются и пишутся въ доходъ дороги. Если же они не поступаютъ немедленно въ продажу, какъ это большею частію бываетъ, то они опять вносятся на счетъ матеріаловъ въ суммѣ оцѣненной стоимости, какъ наличный старый матеріалъ, подъ общимъ названіемъ чугунный ломъ, желѣзный ломъ и т. д.; на счету матеріаловъ они остаются до продажи ихъ, т. е. до поступленія наличныхъ денегъ.

Въ случаѣ поступленія меньшей или большей, противъ оцѣнки, суммы денегъ, разница заносится или въ доходъ дороги или на расходъ по службамъ.

Службамъ, которыя иногда требуютъ старые матеріалы, они отпускаются опять той цѣною, какою они записаны въ приходъ дороги.

Системы записыванія старыхъ матеріаловъ въ доходъ дороги никакъ нельзя одобрить. Она имѣетъ своимъ неизбѣжнымъ послѣдствіемъ невѣрное и преувеличенное представленіе валоваго дохода дороги, съ котораго въ концѣ года отсчитываются извѣстныя проценты на содержаніе желѣзнодорожной полиціи, инспекціи и т. д. Кромѣ того, при неизбѣжномъ колебаніи цѣнъ, усложняется значительно и самая работа.

Гораздо проще было бы, при поступленіи старыхъ матеріаловъ въ главный магазинъ, кредитовать сдавшую ихъ службу стоимостью матеріаловъ согласно оцѣнкѣ. Въ случаѣ же продажи ихъ впослѣдствіи дороже сдѣланной оцѣнки излишекъ вырученной противъ оцѣнки суммы можно бы опять заносить въ кредитъ той службы, не увеличивая валоваго дохода, а уменьшая вмѣсто того расходъ по службѣ, что было бы гораздо вѣрнѣе.

Расходныя вѣдомости матеріаловъ представляются за подписью начальниковъ дистанцій, мастерскихъ и т. д. ежемѣсячно и эти матеріальные расходы разносятся довольно быстро по статьямъ смѣты.

Остается еще сказать нѣсколько словъ о топливѣ, употребляемомъ на орловско-грязской дорогѣ.

Служба топлива составляетъ часть общаго управленія дороги и находится въ вѣдѣніи „завѣдующаго отдѣленіемъ топлива“, подчиненнаго тоже начальнику хозяйственной части.

На дорогѣ употребляются минеральное топливо и дрова; паровозы и машины отапливаются антрацитомъ и каменнымъ углемъ; печи въ жилыхъ зданіяхъ большею частію дровами.

Дрова употребляются преимущественно дубовыя и березовыя, но и сосновыя и еловыя и не болѣе 10% осиновыя.

Антрацитъ—Грушевскій; курной каменный уголь—Дувановскій (Дуваново близъ станціи Каменской, козлово-воронежско-ростовской дороги); оба матеріала поступаютъ на дорогу въ Грязахъ.

Другой каменный уголь—Никитовскій, съ курско-харьково-азовской дороги, поступаетъ на дорогу въ Орлѣ.

За каменный уголь платятъ 18,44 коп. съ пуда; за антрацитъ около 21 коп.

Пріемщики взвѣшиваютъ каменный уголь на вѣсовыхъ помостахъ въ вагонахъ; по отзывамъ ихъ недостача случается рѣдко (?) Запасы бываютъ на 4—6 мѣсяцевъ.

Центральные склады минеральнаго топлива имѣются на станціяхъ, гдѣ находятся паровозныя депо: Орелъ, Верховье, Елецъ и Грязи и кромѣ того въ небольшомъ количествѣ на нѣкоторыхъ другихъ станціяхъ, на случай остановки поѣздовъ въ пути во время заносовъ.

Склады же дровъ находятся на всѣхъ станціяхъ въ количествѣ, обезпечивающемъ дѣйствительный расходъ ихъ.

На отопленіе помѣщеній существуютъ нормы.

Вся линія по отношенію къ службѣ топлива раздѣлена на 4 участка; каждымъ участкомъ завѣдуетъ особый смотритель, подчиненный завѣдующему отдѣленіемъ топлива. Храненіе топлива въ складахъ опять лежитъ на обязанности и отвѣтственности артели.

Пріемъ топлива дѣлается также коммисіею, какъ и пріемъ другихъ матеріаловъ.

Обязанности завѣдующаго отдѣленіемъ топлива однообразны съ обязанностями завѣдующаго магазиннымъ отдѣленіемъ по отношенію къ другимъ матеріаламъ; кромѣ того завѣдующій отдѣленіемъ топлива самъ представляетъ правленію проекты о торгахъ и нормальныхъ условіяхъ на поставку топлива.

Смотрители имѣютъ ближайшій надзоръ за дѣйствіями находящихся при складахъ артельщиковъ, за цѣлостью и сохранностью топлива, правильномъ отпускѣ и т. д. — Подкоммисія полагаетъ,

что въ виду отвѣтственности артели денежнымъ залогомъ, постоянные смотрителя оказываются совершенно излишними. Расходные документы и вообще суточныя донесенія точно также могли бы быть представляемы артельщиками завѣдующему отдѣленіемъ топлива, какъ и смотрителями; если же артельщики этого не могутъ исполнить, то они оказываются излишними. Во всякомъ случаѣ, по мнѣнію подкоммисіи, можно было бы въ этомъ дѣлѣ обойтись дешевле.

Устройство особой службы топлива на дорогѣ, неимѣющей полныхъ 300 верстъ, есть роскошь, которую не позволяютъ себѣ другія дороги, болѣе длинныя; соединеніе сей службы съ общимъ магазиннымъ отдѣленіемъ могло бы доставить управленію прямую экономію въ расходахъ.

Въ концѣ же статьи подкоммисія считаетъ нужнымъ прибавить, что данныя объ устройствѣ всей матеріальной части орловско-грязской дороги, доставленныя въ подкоммисію различными путями, устно и письменно, отъ разныхъ лицъ, служащихъ на орловско-грязской дорогѣ, до такой степени отличаются одно отъ другаго разнообразіемъ, что въ соображенія подкоммисіи легко могли вкрастся нѣкоторыя неточности; провѣрить же лично всѣ подробности дѣла подкоммисія была не въ состояніи въ тотъ періодъ времени, который она могла посвятить на изслѣдованіе орловско-грязской дороги.

21. Служба ремонта.

Хотя правленіе отвѣтило, что служба ремонта пути и зданій подраздѣляется на двѣ отрасли: 1) содержаніе пути и зданій и 2) надзоръ за путемъ, но однако подкоммисія въ этомъ никакъ не могла убѣдиться; тотъ же начальникъ дистанціи и тотъ же дорожный мастеръ, который слѣдитъ за содержаніемъ пути и зданій, завѣдуетъ и надзоромъ за путемъ; службы расходятся только на послѣдней ступени, т. е. содержаніе пути поручено непосредственно рабочимъ, надзоръ же за путемъ непосредственно сторожамъ, но такое дѣленіе нельзя считать подраздѣленіемъ службы на отрасли.

Подкоммисія считаетъ службу ремонта пути и зданій на орловско-грязской дорогѣ, насколько она познакомилась съ нею, одною нераздѣльною службой подъ однимъ начальствомъ, и дѣленіе ея въ отчетахъ и смѣтахъ, на основаніи жалованья дорожнымъ мастерамъ и сторожамъ съ одной стороны и наемнымъ рабочимъ съ дру-

гой, недостаточнымъ основаніемъ, чтобы говорить про раздѣльную службу.

Во главѣ же службы стоитъ главный инженеръ; подъ его вѣдѣніемъ и ему въ помощъ назначены 3 начальника дистанціи. Во время болѣзни или отлучки главнаго инженера, его замѣщаетъ начальникъ I дистанціи.

У главнаго инженера канцелярія состоитъ изъ техника, дѣлопроизводителя, бухгалтера, журналиста, смотрителя зданій, 2-хъ чертежниковъ и 2-хъ писарей.

У начальника дистанціи контора состоитъ изъ письмоводителя, кладовщика, разсыльнаго и сторожа.

Длина дистанцій слѣдующая: 93, 88 и 107 верстъ.

Дорожныхъ мастеровъ на линіи 32 человѣка; околотки имѣютъ длину: при большихъ станціяхъ около 3-хъ верстъ главнаго пути; въ пути отъ 8,5—10 верстъ.

Надзоръ за желѣзными частями мостовыхъ сооруженій порученъ на каждой дистанціи особому мостовому слесарю. Дорожному мастеру подвѣдомственны постоянные и экстренные поденные рабочіе, путевые сторожа, переѣздные сторожа и сторожихи, и стрѣлочники, какъ въ техническомъ отношеніи, такъ и въ отношеніи опрятнаго содержанія стрѣлокъ.

Главный инженеръ не имѣетъ особой инструкціи, онъ пользуется предписаніями, данными Министерствомъ Путей Сообщенія для главнаго инженера.

Начальники дистанцій, дорожные мастера, старшіе рабочіе, артель и переѣздные сторожа имѣютъ всѣ обстоятельно писанную инструкцію.

О производствѣ работъ можно сказать слѣдующее: текущія работы по исправленію пути вообще исполняются ремонтными артелями, по распоряженію дорожнаго мастера; но при укладкѣ новыхъ шпалъ, рельсовъ, переводовъ и вообще особыхъ работъ, которыя производятся по указанію начальника дистанціи, нанимаются поденно рабочіе сверхъ артели, и это дѣлается уже по распоряженію сего послѣдняго.

Совершенно новыя работы не могутъ быть начаты иначе, какъ съ согласія главнаго инженера.

Осмотръ пути, сооруженій и зданій долженъ дѣлаться начальникомъ дистанціи разъ въ недѣлю на своемъ участкѣ, а главнымъ инженеромъ разъ въ мѣсяцъ по всей линіи.

Текущій ремонтъ зданій большею частію отдается съ подряда

или вся работа за оптовую цѣну или по задѣльной платѣ за единицу произведенныхъ работъ,—система, которая сама по себѣ очень одобрительна.

Порядокъ отдачи работы съ подряда или хозяйственнымъ образомъ указывается управленіемъ дороги. Работы на значительныя суммы сдаются или извѣстнымъ подрядчикамъ, или съ торговъ, причемъ, въ послѣднемъ случаѣ, съ подрядчиковъ берутся залоги; въ первомъ же случаѣ, съ извѣстныхъ своею благонадежностію подрядчиковъ, *залоги не берутся.* Подкоммисія полагаетъ, что управленію должно быть очень затруднительно рѣшать вопросъ, кто благонадеженъ и кто нѣтъ, съ кого, слѣдовательно, слѣдуетъ брать залоги и съ кого нѣтъ, и что едва-ли возможно избѣгать при такомъ порядкѣ неравныхъ условій, несправедливаго отношенія къ торгующимъ.

Залоги хранятся въ кассѣ управленія.

Всѣ условія утверждаются управленіемъ, если правленіе не сдѣлало особаго распоряженія о представленіи ему извѣстнаго условія, или если правленіе не само заключило условіе.

Постоянные рабочіе получаютъ жалованье ежемѣсячно; экстренные, поденные—по окончаніи работы; если же работа длинная,—то тоже помѣсячно; но иногда начальникъ дистанціи представляетъ табель и за 8 дней.

Плата производится рабочимъ на руки изъ кассы управленія особыми артельщиками — плательщиками, по удостовѣреннымъ и утвержденнымъ табелямъ, дорожные мастера должны при этомъ присутствовать.

Какъ списки на жалованье всѣмъ служащимъ по службѣ ремонта, такъ и табели составляются начальникомъ дистанціи и представляются, чрезъ главнаго инженера, въ управленіе; по провѣркѣ высылаются деньги; иногда назначается лицо изъ управленія для присутствованія при платѣ.

Рабочіе должны работать въ періодъ съ 1-го апрѣля по 15-е августа отъ 5 часовъ утра до 9-ти часовъ вечера, причемъ имѣютъ на завтракъ и на полдникъ полчаса и на обѣдъ 2 часа.

Въ мартѣ мѣсяцѣ и съ 15-го августа по 1-е ноября отъ 6-ти часовъ утра до 7-ми часовъ вечера, причемъ имѣютъ на завтракъ полчаса и на обѣдъ $1^1/_2$ часа. Съ 1-го ноября по 1-е марта отъ 7-ми часовъ утра до 6-ти часовъ вечера, причемъ имѣютъ только на обѣдъ $1^1/_2$ часа.

Понятно, что начало и конецъ работы находятся еще въ нѣ-

которой зависимости отъ погоды; опредѣленіе сего обстоятельства лежитъ вполнѣ въ рукахъ старшаго рабочаго и дорожнаго мастера.

Постоянные рабочіе помѣщаются въ казармахъ и двойныхъ будкахъ по линіи и, на большихъ станціяхъ, въ станціонныхъ жилыхъ домахъ.

Наложеніе штрафовъ устроено такъ, что небольшіе штрафы по представленію дорожнаго мастера могутъ быть утверждаемы начальниками дистанцій, утвержденіе высшихъ предоставлено начальнику ремонта и управляющему.

Для контроля путевыхъ сторожей касательно исполненія ими своихъ обязанностей примѣненъ на изслѣдуемой дорогѣ способъ Гриневецкаго; онъ состоитъ въ перекладываніи сторожами, при ихъ обходахъ, ярлыковъ въ ящики, находящіеся на границахъ переходовъ, штемпелеваніи ихъ, на границахъ околотка, особымъ находящимся тамъ штемпелемъ и провѣрки сихъ дѣйствій дорожными мастерами.

Вообще на линіи находится двойной составъ сторожей, т. е. по два сторожа на 3 версты одиночнаго и на 2 версты двойнаго пути. Продолжительность дежурства ихъ слѣдующая: днемъ 8 часовъ, ночью 4 часа, считая при этомъ день въ 16 часовъ и ночь въ 8 часовъ. Первый дежуритъ съ 4-хъ часовъ утра до 12-ти часовъ, отдыхаетъ 8 часовъ, продолжаетъ дежурство съ 8-ми часовъ до 12-ти ночью, и имѣетъ отдыхъ до 4-хъ часовъ; потомъ работа его начинается снова; второй дежуритъ во время отдыха перваго.

Переѣздныхъ сторожей. . .	52	челов.
„ сторожихъ . .	205	„

22. Служба тяги.

Во главѣ сей службы стоитъ начальникъ подвижнаго состава и тяги безъ помощника; подъ его непосредственнымъ вѣдѣніемъ находятся начальникъ елецкихъ мастерскихъ, два начальника главныхъ депо въ Орлѣ и Ельцѣ и два начальника обратныхъ депо въ Верховьѣ и Грязяхъ; каждый изъ этихъ лицъ имѣетъ свою контору.

Начальникъ службы самъ распредѣляетъ паровозы по депо, назначаетъ ихъ въ ремонтъ, опредѣляетъ способъ и размѣры ремонта ихъ, установляетъ порядокъ службы паровозныхъ бригадъ и имѣетъ

надзоръ вообще за исполненіемъ обязанностей всѣхъ его служащихъ.

Начальникъ мастерскихъ завѣдуетъ большимъ ремонтомъ подвижнаго состава и имѣетъ надзоръ надъ всѣми служащими въ мастерскихъ, какъ-то: мастерами, рабочими и т. д.

Начальники двухъ главныхъ депо, Орелъ и Елецъ, завѣдуютъ каждый на своемъ участкѣ всѣми агентами службы подвижнаго состава, служащими на ввѣренныхъ имъ участкахъ.

Вся дорога раздѣлена на три тяговые участка: Орелъ-Верховье 89 верстъ; Верховье-Елецъ — 93 версты и Елецъ-Грязи — 102 версты; но оба послѣдніе участка ввѣрены начальнику елецкаго депо.

На начальникахъ депо лежитъ обязанность наблюденія за содержаніемъ въ полной исправности какъ всего подвижнаго состава, такъ и водоснабженія на дорогѣ.

Начальники оборотныхъ депо не имѣютъ поѣздныхъ паровозовъ въ своемъ распоряженіи и относительно порядка службы паровозовъ подчиняются указаніямъ начальниковъ главныхъ депо, въ остальномъ же они имѣютъ тѣ же обязанности, какъ и начальники главныхъ депо: производятъ необходимыя исправленія больныхъ вагоновъ и распредѣляютъ работы между служащими въ депо.

Начальники депо Орелъ и Грязи наблюдаютъ, кромѣ того, за техническимъ осмотромъ и пріемкою и передачею вагоновъ на сосѣднія дороги, причемъ имъ непосредственно подчинены техническіе агенты по обмѣну вагоновъ.

Начальникъ тракціи обязанъ устроить и поддерживать правильную организацію всей службы, слѣдить за правильнымъ дѣйствіемъ всѣхъ органовъ службы и за возможно дешевымъ содержаніемъ и ремонтомъ подвижнаго состава и всего имущества, принадлежащаго службѣ тяги; но при этомъ имѣетъ право собственною властію распредѣлять только суммы, согласныя со смѣтными назначеніями. Всѣ мѣры, могущія вліять на безопасность движенія, расходованіе суммъ несогласно со смѣтою или смѣтою непредвидѣнныхъ и вообще измѣненія въ порядкѣ службы могутъ быть предприняты только съ разрѣшенія управляющаго дорогою.

На паровозахъ, которые топятся преимущественно курнымъ углемъ или антрацитомъ, находится машинистъ и его помощникъ. На другихъ, отапливаемыхъ дровами или бурымъ углемъ московскаго бассейна, есть еще третій кочегаръ. Московскій уголь, немедленно по полученіи его изъ копей, оказывается очень хорошимъ; но въ томъ видѣ, въ какомъ подкоммисія видѣла его на станціи Верховьѣ,

годъ спустя по привозѣ (въ видѣ разрыхленнаго и запыленнаго чернаго мусора) его нельзя не признать крайне плохимъ углемъ, и дѣйствительно машинисты неохотно топятъ имъ. Впрочемъ онъ былъ купленъ только на пробу, которая еще не была окончена, какъ подкоммисіи сообщили на мѣстѣ; въ отвѣтахъ же правленія сказано, что этотъ уголь употребляется въ случаѣ недостатка южнаго угля. Подкоммиссія нашла этотъ бурый уголь только на двухъ станціяхъ—Верховье и Елецъ.

Машинисты и помощники оставляются, по возможности, на однихъ и тѣхъ же паровозахъ; исключенія бываютъ зимою, по болѣзнямъ самой прислуги, а лѣтомъ—при долговременномъ ремонтѣ или отпускахъ машинистовъ.

Продолжительность работы машинистовъ съ точностію опредѣлить трудно; одинъ машинистъ разсказалъ, что работаетъ 10 часовъ, кромѣ того, 2—3 часа занятъ на приготовленіе и уборку паровоза и потомъ имѣетъ отдыхъ отъ 10—14 часовъ; другой, что работаетъ 9—10 часовъ и отдыхаетъ отъ 8—20 часовъ, какъ придется; 2—3 раза въ мѣсяцъ они имѣютъ 24-хъ-часовой отдыхъ во время промывки котла; третій машинистъ разсказалъ, что отправляется въ 8 часовъ вечера изъ Орла въ Верховье, куда прибываетъ въ 4 час. 50 м. дня (ѣзда = 8 час. 50 м.), тамъ остается до 12 ч. 30 м. дня (отдыхъ 7 ч. 40 м.) и возвращается въ Орелъ, куда прибываетъ въ 8 ч. 40 м. веч. (ѣзда= 8 ч. 10 м.); потомъ отдыхаетъ почти сутки до другаго вечера; но отъ времени отдыха нужно только отсчитать 2—3 часа на уборку паровоза; вообще машинисты не жалуются на тяжелую или чрезмѣрную работу.

На изслѣдуемой дорогѣ есть и машинистъ-инструкторъ, на котораго возложено контролированіе машинистовъ и испытаніе помощниковъ машинистовъ, для производства ихъ въ машинисты устнымъ и письменнымъ путемъ. Экземпляровъ письменныхъ испытаній, однако, не могли показать членамъ подкоммисіи, потому что таковыхъ не имѣлось подъ рукой.

Для служащихъ паровозной прислуги существуютъ должности помощниковъ III-го, II-го и I-го класса, дежурнаго машиниста и машиниста II-го и I-го класса.

За неимѣніемъ спеціальныхъ маневрныхъ паровозовъ, для станціонныхъ маневровъ назначаются паровозы за нѣкоторое время до поступленія ихъ въ большой ремонтъ, и такъ какъ, кромѣ того, при маневрахъ предполагается тихая ѣзда, то и оказывается воз-

можнымъ довѣрять такіе паровозы людямъ, которые еще не вполнѣ опытны.

На станціи Орелъ постоянно маневрируютъ 3 паровоза, снабженные механизмами числителя оборотовъ; машинисты получаютъ, однако, кромѣ того, квитанціи на время; оба документа свѣряются въ конторѣ начальника тракціи. Въ случаѣ порчи числителя, что иногда случается, машинисты разсчитываются по квитанціи на время. Въ готовности же для маневровъ и резервовъ на станціи Орелъ стоятъ всегда пять паровозовъ, вслѣдствіе крайне неблагопріятнаго расположенія соединительныхъ путей на станціи. На правильные поѣзда это обстоятельство не вліяетъ, потому что каждый поѣздной паровозъ самъ возитъ свой поѣздъ со станціи Орелъ на „Старый Орелъ“ и самъ объѣзжаетъ поѣздъ на послѣдней, причемъ онъ всегда находится во главѣ поѣзда, хотя сначала и ѣдетъ трубою къ поѣзду, т. е. съ тендеромъ впередъ. Паровозъ поѣзда, отъѣзжающаго изъ Орла, дѣйствуетъ такимъ же образомъ, только въ обратномъ направленіи.

На паровозы машинисты получаютъ топливо чрезъ артельщиковъ, которымъ назначена попудная плата; подача дѣлается мѣрою, объемъ коей взвѣшенъ и опредѣленъ; бадьи содержатъ 5 пудовъ угля.

О смазчикахъ и осмотрщикахъ была уже рѣчь въ статьѣ о службѣ движенія; послѣдніе должны быть всегда слесари и должны быть всегда въ состояніи производить мелкія починки на отцѣпленныхъ вагонахъ.

Чтобы облегчить по возможности письменную работу въ конторахъ начальниковъ депо, вся отчетность сосредоточена въ канцеляріи начальника службы, куда ежедневно депо представляетъ табель рабочихъ, свѣдѣнія объ израсходованныхъ матеріалахъ, таковыя же о сдачѣ старыхъ матеріаловъ, потомъ суточные рапорты о состояніи паровозовъ, о поѣздкахъ и разныхъ наблюденіяхъ, наконецъ, рапорты машинистовъ. Въ представленной подкоммисіи инструкціи начальникамъ депо указанъ нѣсколько иной порядокъ; но подкоммисія имѣла возможность убѣдиться въ дѣйствительности такихъ ежедневныхъ представленій свѣдѣній изъ депо и нашла ихъ вполнѣ удовлетворительными. Начальникъ депо, кромѣ ежедневныхъ свѣдѣній, обязанъ представлять еще разныя мѣсячныя свѣдѣнія, какъ, напримѣръ, о личномъ составѣ служащихъ, объ оборотѣ инвентарнаго имущества, о требованіяхъ на матеріалы на слѣдующій мѣсяцъ, протоколы пріема и сдачи вагоновъ и др.

На изслѣдуемой дорогѣ существуетъ система премій: кромѣ содержанія, назначеннаго по штату, начальники депо, ихъ помощники, машинный инструкторъ, машинисты и ихъ помощники пользуются преміею за сбереженіе топлива; машинисты и ихъ помощники получаютъ также поверстныя преміи за сбереженіе смазки и за открытіе поврежденій подвижнаго состава. Размѣръ этого добавочнаго содержанія зависитъ отъ работы людей и отъ нормы, которая видна изъ „Положенія о преміяхъ паровозной прислугѣ", находящагося въ числѣ печатныхъ инструкцій, представленныхъ правленіемъ.

23. Служба движенія.

Служба движенія на орловско-грязской желѣзной дорогѣ находится въ рукахъ завѣдующаго движеніемъ. У него состоятъ 2 контролера движенія. Ему непосредственно подвѣдомственны начальники станцій. Штатъ служащихъ на станціяхъ въ зависимости отъ ихъ значенія въ техническомъ и торговомъ отношеніи; на полустанціяхъ находится всего 1 начальникъ станціи и 2 телеграфиста; на нѣкоторыхъ начальниковъ станцій, кромѣ наблюденія за порядкомъ по движенію поѣздовъ, отправленію и выдачѣ товаровъ, храненію инвентарнаго имущества, возлагается, конфиденціальными предписаніями контроль пассажирскихъ поѣздовъ.

Вѣсовщики и грузовщики выбираются на изслѣдуемой дорогѣ изъ артели, которая состоитъ изъ 106 дѣйствительныхъ артельщиковъ, увеличивая ихъ число по мѣрѣ необходимости; надзоръ за правильностію дѣйствій артели лежитъ на обязанности начальниковъ станцій и контролеровъ движенія.

Смазчики вагоновъ стоятъ въ службѣ тяги, но во время сопровожденія поѣздовъ они находятся подъ начальствомъ поѣзднаго оберъ-кондуктора.

Станціонныхъ смазчиковъ не существуетъ; пассажирскіе какъ и товарные поѣзда сопровождаются своими поѣздными смазчиками, за то на главныхъ станціяхъ: Орелъ, Верховье, Россошное, Елецъ, Липецкъ и Грязи—имѣются осмотрщики вагоновъ, которые обязаны слѣдить за исправностью сцѣпки, рессоръ, осевыхъ коробокъ, колесъ, бандажей, тормазовъ и т. д. какъ въ прибывающихъ, такъ и проходящихъ поѣздахъ. Осмотрщики находятся въ службѣ тяги, подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ начальника депо и

только на станціяхъ, гдѣ нѣтъ депо, подчиняются начальникамъ станцій. Оберъ-кондуктора всѣхъ поѣздовъ и кондуктора пассажирскихъ опредѣляются и увольняются отъ службы управленіемъ дороги; тормазные же кондуктора товарныхъ поѣздовъ поставляются тоже артелью и утверждаются только управленіемъ.

Движеніе поѣздовъ производится по точному росписанію.

Для охраненія безопасности поѣздовъ ведутся на станціяхъ книги предупрежденій машинистовъ 1) о ремонтныхъ работахъ на пути—какъ это требуется Министерскимъ постановленіемъ № 51 отъ 30-го мая 1874 года; 2) о перемѣнѣ скрещеній поѣздовъ и 3) объ отправленіи поѣзда вслѣдъ за поѣздомъ, что впрочемъ на изслѣдуемой дорогѣ только бываетъ при балластныхъ поѣздахъ, ѣдущихъ вслѣдъ за правильными поѣздами, предвидѣнными росписаніемъ. Книги эти ведутся на всѣхъ станціяхъ довольно аккуратно.

Движеніе грузовъ по орловско-грязской дорогѣ идетъ почти исключительно въ направленіи отъ Грязей къ Орлу; изъ всего количества перевозимыхъ по дорогѣ грузовъ, болѣе 81% двигалось къ Орлу и около 19% только къ Грязямъ; вслѣдствіе сего порожняго пробѣга вагоновъ нѣтъ возможности избѣгнуть. Вотъ почему начальникамъ станцій предоставлено право отцѣплять порожній подвижной составъ, идущій не въ главномъ направленіи грузовъ, т. е. отъ Орла къ Грязямъ, не спрашивая особаго разрѣшенія завѣдующаго движеніемъ. Отцѣпка же порожняго подвижнаго состава, идущаго въ другомъ направленіи производится не иначе, какъ по особому разрѣшенію. Какъ упомянуто въ статьѣ о вагонахъ, ежедневные телеграфные рапорты о наличіи подвижнаго состава на станціяхъ въ извѣстный часъ, не существуютъ, такъ что запросъ разрѣшенія объ отцѣпкѣ дѣлается обыкновенными депешами.

Хотя правленіе въ своихъ отвѣтахъ говоритъ, что распредѣленіе подвижнаго состава находится въ вѣдѣніи одного лица и ежедневно даются станціями депеши о подвижномъ составѣ, но подкоммисія на дѣлѣ убѣдилась, что это въ точности не исполняется.

Свѣдѣнія о подвижномъ составѣ доставляются: 1) начальниками станцій по истеченіи сутокъ, въ формѣ вѣдомости, и 2) оберъ-кондукторами, посредствомъ впрочемъ очень подробнаго путеваго журнала, иногда еще позже, но во всякомъ случаѣ слишкомъ поздно, чтобы дѣлать по нимъ распоряженія.

Вообще начальникъ движенія, при заведенномъ порядкѣ, не въ

состоянiи слѣдить за наивыгоднѣйшемъ пользованiемъ подвижнымъ составомъ.

Послѣдствiемъ такого порядка является такой результатъ, напримѣръ, что орловско-грязская дорога пользовалась съ мая мѣсяца по 6 ноября 1879 года двумя чужими вагонами неизвѣстно какой дорогѣ принадлежащими. Подкоммисiя получила 2 вѣдомости генеральной повѣрки подвижнаго состава отъ этихъ двухъ чиселъ, въ которыхъ обѣихъ значится 2,039 вагоновъ вмѣсто 2,037, долженствующихъ быть по инвентарю орловско-грязской дороги.

Что этотъ домашнiй порядокъ въ распредѣленiи подвижнаго состава не повелъ еще къ болѣе неблагопрiятнымъ результатамъ, можно себѣ только объяснить тѣмъ, что главные грузы по орловско-грязской дорогѣ отправляются всего съ трехъ станцiй: Грязи, Елецъ и Верховье и все распредѣленiе порожняго подвижнаго состава по станцiямъ подъ нагрузку—этимъ обстоятельствомъ много упрощается.

Передача груженыхъ вагоновъ въ Орлѣ происходитъ на основанiи правилъ конвенцiи I группы, къ которой орловско-грязская дорога принадлежитъ безъ перегрузки; со второю группою она находится въ такомъ же безперегрузочномъ сообщенiи въ Грязяхъ, но только вагоны II группы не должны быть передаваемы на III группу и вагоны сей послѣдней, кромѣ орловско-грязскихъ, на II-ю. Съ III группою (московско-курская дорога) изслѣдуемая дорога состоитъ тоже въ прямомъ сообщенiи, но съ перегрузкою; вагонами не мѣняются.

Передача вагоновъ совершается въ Орлѣ, какъ и большею частiю на всѣхъ передаточныхъ станцiяхъ, съ большими задержками. Заявленiе за 48 часовъ о точномъ количествѣ передаваемыхъ вагоновъ, теряетъ на практикѣ всякое значенiе, потому что когда принимающая дорога не имѣетъ достаточнаго количества подвижнаго состава для обмѣна, она относится болѣе строго къ техническому осмотру и бракуетъ болѣе вагоновъ. Затѣмъ, такъ какъ на перегрузку изъ бракованнаго вагона въ другой обыкновенно полагается 1 сутки, то неисправная принимающая дорога и пользуется этимъ временемъ для того, чтобы доставить съ своей линiи требуемый дополнительный подвижной составъ. Часто сдающая дорога совсѣмъ не имѣетъ свободныхъ исправныхъ вагоновъ для перегрузки, тогда бракованный вагонъ стоитъ иногда день, два и даже болѣе, до 5 сутокъ, въ ожиданiи ремонта и настолько же задерживается дальнѣйшая отправка погруженнаго въ немъ товара.

Иниціатива подкоммисіи побудила управленія орловско-грязской и орловско-витебской дорогъ принять нѣкоторыя цѣлесообразныя мѣры для отстраненія этихъ излишнихъ задержекъ; но только при постоянномъ совмѣстномъ наблюденіи со стороны управленій дорогъ возможно недопущеніе и на будущее время неисправностей въ доставкѣ грузовъ изъ Царицына въ Ригу.

Упомянутая частая браковка вагоновъ вызываетъ также лишніе маневры, которые и безъ того, вслѣдствіе очень неудобнаго расположенія соединительныхъ путей между орловско-грязскою, московско-курской и орловско-витебской дорогами въ Орлѣ, а также между орловско-грязской и грязе-царицынской дорогами въ Грязяхъ — требуютъ весьма много работы и времени.

24. Стрѣлочники.

Стрѣлочники на орловско-грязской желѣзной дорогѣ состоятъ въ службѣ движенія и подчинены начальнику этой службы. Выбираются на эти должности преимущественно люди изъ ремонтныхъ рабочихъ, какъ изъ болѣе знакомыхъ съ этою службою. Въ техническомъ отношеніи стрѣлочники подчиняются службѣ ремонта.

Каждый стрѣлочникъ подъ своимъ надзоромъ имѣетъ нѣсколько стрѣлокъ, называемыхъ постомъ. Въ посту бываетъ отъ 2 до 9 стрѣлокъ, первое встрѣчается на незначительныхъ станціяхъ, напримѣръ въ Казинкѣ, а второе на болѣе значительныхъ, наприм. на ст. Липецъ, со стороны Грязей.

На болѣе значительныхъ станціяхъ кромѣ младшихъ стрѣлочниковъ существуютъ старшіе, обязанность которыхъ заключается въ томъ: 1) что они передаютъ младшимъ приказанія начальника станціи, по пріему и выходу поѣздовъ, 2) наблюдаютъ за правильностью дежурства между младшими, 3) за ихъ трезвостью и своевременнымъ прибытіемъ на посты, 4) за содержаніемъ и правильною постановкою стрѣлокъ и сигналовъ и въ 5) сами они, лично, обязаны встрѣчать у входной стрѣлки входящіе поѣзда. Дежурятъ старшіе стрѣлочники иногда безсмѣнно, какъ напримѣръ на станціяхъ Липецкъ и Россошное, на которыхъ только одинъ старшій стрѣлочникъ. Такая служба, истощая физически служащаго, заставляетъ его, вслѣдствіе усталости, исполнять свою службу невнимательно. Указанныя же обязанности старшаго стрѣлочника весьма важны и неисполненіе ихъ можетъ повести за собою несчастіе. А

потому, по мнѣнію Подкоммисіи, безсмѣнная служба старшихъ стрѣлочниковъ не должна быть допускаема.

Младшіе или рядовые стрѣлочники, по ихъ собственнымъ показаніямъ, на станціяхъ Хомутово, Россошное, Измалково, Елецъ, Донъ, Чириково, Липецкъ и Казинка, дежурятъ по 8 часовъ, но въ точности этого показанія можно сомнѣваться. На станціи Верховье они смѣняются чрезъ каждые 12 часовъ; на полустанціяхъ Бобровка, Здоровецъ, Извалы находится всего по два стрѣлочника; расположеніе же путей на нихъ таково, что оба стрѣлочника, по приходѣ поѣзда, необходимо должны быть одновременно на двухъ входныхъ стрѣлкахъ. Слѣдовательно на этихъ полустанціяхъ стрѣлочники работаютъ безсмѣнно, пользуясь отдыхомъ только въ свободное отъ прохода поѣздовъ время.

Восьми часовымъ дежурствомъ всѣ вообще стрѣлочники недовольны и единогласно просили измѣнить его на 24-хъ часовое, такъ какъ при настоящемъ положеніи имъ нѣтъ времени отдохнуть и заняться по хозяйству, а тѣ, коимъ управленіе не предоставило квартиръ, какъ наприм. на станціяхъ: Измалково, Донъ, Хомутово, не имѣютъ даже возможности сходить провѣдать свои семейства, проживающія въ близъ лежащихъ (2 — 3 верстахъ) отъ станціи деревняхъ.

Нельзя умолчать, что на станціи Верховье управленіе вынуждено было измѣнить 8 часовое дежурство на 12, въ виду того, что стрѣлочники при 8 часовомъ не желали оставаться на службѣ.

Провѣрка знанія стрѣлочниками инструкцій на разсматриваемой дорогѣ производится весьма рѣдко, какъ это можно предполагать на основаніи показанія неграмотнаго стрѣлочника на станціи Верховье, которому, по его словамъ, въ продолженіи 6 лѣтъ его службы, инструкція прочитывалась и разъяснялась всего 4 раза.

На станціяхъ Хомутово, Верховье, Россошное и Елецъ у стрѣлочниковъ не оказалось ни росписанія движенія поѣздовъ, ни ихъ дежурства, а на первой даже инструкцій; по опросѣ, они не могли сообщить свѣдѣній ни о номерахъ проходящихъ чрезъ ихъ станцію поѣздовъ, ни о времени ихъ прибытія и отправленія. Большая часть стрѣлочниковъ на орловско-грязской дорогѣ неграмотные. На станціи Хомутово стрѣлочникъ не былъ снабженъ всѣми необходимыми инструментами согласно инструкціи.

Въ дополненіе къ вышесказанному нельзя не прибавить, что на орловско-грязской дорогѣ положеніе стрѣлочниковъ на посту въ зимнее время крайне жалкое; на станціи Измалково и Казинка, Под-

коммисія видѣла гнилыя и разваливающіяся будки, на станціи Липецкѣ со стороны Грязей будки даже вовсе не существуетъ, такъ что стрѣлочнику во время мятелей и морозовъ приходится по нѣсколько часовъ стоять въ полѣ безъ всякаго прикрытія, а при опаздываніи поѣздовъ, что весьма часто случается въ зимнее время, проводить на посту значительную часть своего дежурства.

Квартирами отъ управленія дороги стрѣлочники надѣлены весьма скудно; а такія въ которыхъ можно было бы помѣститься съ семействомъ составляютъ рѣдкое исключеніе. На станціи Хомутово, напримѣръ, 5 стрѣлочниковъ и всѣ помѣщены въ одной комнатѣ, семейства же ихъ живутъ по деревнямъ. На станціи Елецъ изъ 22 стрѣлочниковъ 12 не имѣютъ квартиръ. На станціи Липецкъ стрѣлочники также живутъ безъ семействъ. Въ Орлѣ изъ 16 человѣкъ 9 не имѣютъ квартиръ.

Платьевъ и сапоговъ отъ общества стрѣлочники не получаютъ, также и на зиму имъ не выдаютъ ни тулуповъ, ни валенокъ, что при жалованьи 10 руб. въ мѣсяцъ, по мнѣнію подкоммисіи, уже слишкомъ экономно и не соотвѣтствуетъ ни расходамъ орловско-грязской дороги по другимъ статьямъ, ни отношенію къ стрѣлочникамъ другихъ желѣзныхъ дорогъ.

На ливенской желѣзной дорогѣ положеніе стрѣлочниковъ во всѣхъ отношеніяхъ гораздо лучше чѣмъ на орловско-грязской, ужъ потому только, что на этой дорогѣ нѣтъ ночнаго движенія поѣздовъ.

25. Кондукторы.

Служба кондукторовъ на орловско-грязской желѣзной дорогѣ раздѣлена на пассажирскія и товарныя бригады, находящіяся подъ начальствомъ и въ распоряженіи начальника движенія. Пассажирскія бригады состоятъ изъ 1-го оберъ, 1-го старшаго и 2-хъ младшихъ кондукторовъ, а зимой къ нимъ прибавляется еще истопникъ. Товарныя бригады состоятъ изъ 5-ти человѣкъ: 1-го оберъ, 2-хъ младшихъ кондукторовъ, 1-го артельщика и 1-го смазчика; двухъ послѣднихъ, имѣющихъ свое спеціальное дѣло, управленіе дороги обязало исполнять также и должность кондукторовъ. Этимъ распоряженіемъ пополняется число кондукторовъ, которое полагается по § 18 и 37 правилъ движенія, утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія. Эти же послѣдніе, т. е. артельщикъ и смазчикъ, назначаются не отъ службы движенія,—первый отъ артели, а вто-

рой отъ депо. Пассажирскія бригады впродолженіи мѣсяца находятся на службѣ 18 сутокъ и порядокъ слѣдованія ихъ съ поѣздами указанъ въ особомъ для этого составленномъ росписаніи, которое вывѣшено въ дежурныхъ комнатахъ въ Орлѣ и Грязяхъ. Для товарныхъ бригадъ такого росписанія не составлено и состоящіе въ нихъ кондукторы находятся на службѣ и пользуются отдохновеніемъ, какъ и гдѣ придется. Такъ что время нахожденія на службѣ находится въ зависимости отъ числа назначаемыхъ поѣздовъ, вслѣдствіе чего, по ихъ показанію, въ лѣтніе мѣсяцы приходится пользоваться большимъ отдыхомъ, а въ зимніе меньшимъ. Изъ отвѣта управленія дороги видно, что товарныя бригады, изъ 20 сутокъ, 11 находятся на службѣ, а 9 сутокъ имѣютъ отдыху. Эти девять сутокъ они проводятъ не всѣ въ Орлѣ, гдѣ имѣютъ квартиру и семью, а частью въ Грязяхъ.

При сдѣланномъ подкоммисіею испытаніи въ знаніи инструкціи и сигналовъ оберъ-кондукторы выказали собя съ прекрасной стороны. Младшіе-же кондукторы встрѣчаются, изъ вновь опредѣленныхъ, не знакомыя съ инструкціею. Такъ напримѣръ находившіеся въ п. № 18 на станціи Золотаревка два вновь принятые кондуктора на предложенные подкоммисіею вопросы изъ инструкціи вовсе отказались отвѣчать по незнанію таковой, мотивируя свое незнаніе недавнимъ поступленіемъ на службу. Такой фактъ прямо указываетъ, что предписаніе управленія о томъ, чтобы знаніе инструкціи и положенія о сигналахъ провѣрялось при самомъ поступленіи на службу, существуетъ только на бумагѣ.

Артельщики и смазчики, обязанные, какъ выше было сказано, исполнять должность кондукторовъ, не снабжены ни инструкціями, ни сигналами и съ употребленіемъ послѣднихъ совершенно незнакомы. Подкоммисія могла убѣдиться въ этомъ изъ сдѣланныхъ ею опросовъ въ поѣздахъ №№ 28, 24, 18, 11, 24 и 20 на станціяхъ Верховье, Залегощъ, Архангельской, Золотаревкѣ и на пути между станціями Хомутово и Россошное.

Смазчики, также какъ и кондукторскія товарныя бригады, росписаній о своихъ рейсахъ не имѣютъ и ѣздятъ по назначенію ближайшаго своего начальника. По показанію одного изъ нихъ, оказалось, что онъ, выѣхавъ изъ Орла съ поѣздомъ № 27-й и прибывъ въ 1 ч. 5 м. дня въ Елецъ, отправился въ Орелъ того же дня, съ поѣздомъ № 16-й, въ 4 часа пополудни, куда прибылъ въ 12 часовъ дня слѣдующаго числа и снова былъ отправленъ въ Елецъ съ поѣздомъ № 11-й, отходящимъ изъ Орла въ

1 ч. 55 мин. пополуночи. Изъ этого можно заключить, что смазчиковъ на орловско-грязской дорогѣ весьма недостаточное число, если управленіе дороги принуждено возлагать такой непомѣрный трудъ на людей, давая имъ чрезъ каждые 40 часовъ службы только 12 часовъ отдыху. При чемъ надо еще принять во вниманіе, что изъ этихъ 12 час. слѣдуетъ вычесть время, которое употребляетъ смазчикъ на проходъ отъ станціи до своей квартиры, отстоящей иногда на 3 версты, и обратно, такъ какъ квартирами отъ желѣзной дороги смазчики не пользуются.

Теплыхъ помѣщеній въ товарныхъ поѣздахъ нѣтъ и, по заявленію управленія, такія помѣщенія вредны, въ виду того, что во время хода поѣзда кондукторы не будутъ находиться на своихъ мѣстахъ, а всѣ собьются въ это помѣщеніе; съ мнѣніемъ этимъ подкоммисія не вполнѣ можетъ согласиться, на томъ основаніи, что на дорогахъ, гдѣ существуютъ теплыя помѣщенія, сказаннаго затрудненія не встрѣчается; тамъ оберъ-кондукторъ обязанъ строго слѣдить за исполненіемъ своихъ обязанностей младшими кондукторами и за правильностью очереди между ними въ пользованіи теплымъ помѣщеніемъ во время слѣдованія поѣзда. Кромѣ того, начальникъ каждой станціи, при подходѣ поѣзда къ платформѣ, обязанъ и имѣетъ полную возможность удостовѣриться, на своихъ ли мѣстахъ кондукторы, такъ какъ они, во время хода поѣзда, перейти изъ одного вагона въ другой не могутъ.

Въ настоящее же время дѣло находится въ гораздо худшемъ положеніи: полузамерзшій кондукторъ дѣлается вполнѣ неспособнымъ служащимъ; по прибытіи на станцію, вся бригада, оставляя поѣздъ, сбѣгается въ теплую комнату обогрѣться, а въ это время зачастую, и въ особенности въ ночное время, съ вагоновъ, оставленныхъ безъ присмотра, срываются пломбы и выкрадываются товары.

Одежда кондукторамъ полагается только верхняя, сроки ея для нихъ неизвѣстны; перемѣняется только тогда, когда сдѣлается крайне ветха. Вѣроятно, вслѣдствіе такого положенія, подкоммисія замѣтила въ поѣздѣ № 18-й, на станціи Золотаревка, двухъ кондукторовъ въ партикулярной и весьма оборванной одеждѣ; то же самое въ поѣздѣ № 24-й, между станціями Хомутово и Россошной; въ такомъ же видѣ одного кондуктора въ поѣздѣ № 20-й, на станціи Архангельской, и трехъ въ поѣздѣ № 28-й.

26. Санитарная часть.

Медицинская служба на орловско-грязской дорогѣ, имѣющей протяженіе 289 верстъ, состоитъ изъ 2 врачей и 4 фельдшеровъ.

Врачъ 1-го участка, живущій въ Орлѣ, считается въ то же время и старшимъ врачемъ дороги. Врачъ 2-го участка живетъ въ Ельцѣ. На первый участокъ приходится 165 верстъ, на второй—124 версты.

Среднее число всѣхъ больныхъ на орловско-грязской дорогѣ въ теченіе года бываетъ до 2,000. Посѣщеній же больныхъ болѣе 4,000. Изъ означеннаго числа посѣщеній на каждаго врача приходится до 500 въ теченіи года.

Старшій врачъ имѣетъ надзоръ за всею врачебною службою и инспектируетъ ее по крайней мѣрѣ разъ въ годъ по всей дорогѣ, а участковый врачъ въ своемъ участкѣ имѣетъ надзоръ за всею врачебною частью участка. Онъ обязанъ подавать служащимъ врачебную помощь, пока они состоятъ на службѣ общества. Старшіе врачи несутъ въ своемъ участкѣ тѣ же самыя обязанности, какъ и прочіе участковые врачи. Всѣ служащіе, безъ различія, а также рабочіе и чины жандармскаго управленія пользуются безплатнымъ медицинскимъ пособіемъ и лекарствами отъ общества. Участковый врачъ ежедневно, въ опредѣленные часы, даетъ безвозмездно совѣты всѣмъ служащимъ общества и ихъ семействамъ. До сихъ поръ опредѣленныхъ сроковъ для ревизіи не существовало; врачи производили только ревизію аптекъ, находящихся подъ завѣдываніемъ фельдшеровъ. Въ случаѣ несчастія на дорогѣ, врачи имѣютъ право требовать экстреннаго паровоза, а также и дрезины для немедленнаго прибытія на мѣсто несчастія.

Каждый врачебный участокъ раздѣляется на двѣ фельдшерскихъ дистанціи и въ каждой изъ нихъ находится санитарный пунктъ — мѣстопребываніе фельдшера. Фельдшеръ обязанъ немедленно являться по первому требованію заболѣвшихъ въ его участкѣ, присматривать за больными въ мастерскихъ и на квартирахъ. Онъ находится въ постоянномъ распоряженіи своего участковаго врача, въ непосредственной отъ него зависимости, и исполняетъ всѣ его приказанія. При проходѣ каждаго пассажирскаго поѣзда фельдшеръ долженъ быть на станціи, въ мѣстѣ его жительства.

Больницъ не существуетъ; пріемныхъ покоевъ, надлежащимъ образомъ устроенныхъ, также нѣтъ; имѣются только аптеки, нахо-

дящіяся при квартирахъ фельдшеровъ. Разстояніе между ними слѣдующее: между 1-й и 2-й—120 верстъ, между 2-й и 3-й—63 версты, между 3-й и 4-й—103 версты. Устройство означенныхъ аптекъ довольно удовлетворительно.

Ящиками первой помощи снабжены не всѣ станціи, а только нѣкоторыя. Пассажирскіе поѣзды означенными ящиками не снабжаются.

Носилками снабжены всѣ станціи; количество носилокъ достаточное; поѣзда, мастерскія, депо ими не снабжаются. Конструкція носилокъ неудобна для переноски раненыхъ въ вагонъ. Весьма желательно, чтобы былъ установленъ общій типъ желѣзнодорожныхъ носилокъ, болѣе удобныхъ для переноски больныхъ.

Перевязочный матеріалъ имѣется въ достаточномъ количествѣ на станціяхъ, гдѣ находятся аптеки.

Что касается, наконецъ, до санитарной статистики, то она ограничивается составленіемъ ежемѣсячныхъ вѣдомостей о числѣ больныхъ. Годовая вѣдомость о числѣ больныхъ представляется въ правленіе дороги.

Г. Эксплоатація дороги по отношенію къ грузоотправителямъ и торговлѣ.

27. Тарифъ.

Кромѣ разныхъ частныхъ заявленій и желаній о которыхъ будетъ сказано далѣе,—изъ тарифныхъ вопросовъ, имѣющихъ нѣсколько болѣе общій характеръ, можно указать только на два: именно на отношеніе мѣстнаго тарифа къ тарифу прямаго сообщенія и на частыя жалобы по случаю неточности тарификаціи.

Вопросъ объ отношеніи мѣстнаго тарифа къ общему получаетъ на орловско-грязской линіи особое значеніе вслѣдствіе соперничества двухъ находящихся на ней торговыхъ центровъ, промышляющихъ отправкой хлѣба (зерномъ и мукой), Ливенъ и Ельца.

Въ спеціальномъ докладѣ подкоммисіи „о тарифахъ" уже было указано на это обстоятельство.

На стр. 18 приведенъ примѣръ, показывающій, что провозъ отъ Ельца до Орла *) обходится около 4 руб. дешевле чѣмъ отъ Ливенъ до Орла.

Подобнымъ же обстоятельствомъ объясняется другая жалоба ливенскихъ товаропол учателей, а именно что за соль вмѣсто $^1/_{50}$ съ пуда и версты, съ нихъ берутъ $^1/_{30}$, и что притомъ плата оказывается одной стоимости, что отъ Грязей до Верховья, то и до Орла **).

Эта кажущаяся аномалія объясняется постановленіемъ спеціальнаго тарифа № 6 дорогъ 1-ой группы, въ которомъ сказано, что за провозъ соли взимается по $^1/_{50}$, кромѣ слѣдующей по орловско-грязской линіи на станціи между Грязями и Орломъ, за которую взимается по нормальному тарифу 1-ой группы, но однако не свыше

---

*) Для грузовъ идущихъ за Орелъ по направленію къ Ригѣ.

**) Вмѣстѣ съ тѣмъ ливенскіе солепромышленники жаловались еще, что несмотря на то, что они перегружаютъ собственными рабочими соль, идущую насыпью до Верховья, ливенская дорога взыскиваетъ 3 руб. артельныхъ съ вагона.

того, что причиталось бы за провозъ до Орла. А такъ какъ отъ Грязей до Верховья по нормальному тарифу 1-ой группы (1/30) причитается вѣроятно гораздо болѣе, то и берется просто плата равная слѣдующей за провозъ отъ Грязей до Орла.

Заявленій относительно неточности тарификаціи подкоммисіи было подано наиболѣе въ Липецкѣ. Липецкіе торговцы, Расторгуевъ, Спаскій и Егуновъ, говорятъ въ своемъ заявленіи: „мы замѣчали большія неравномѣрности взимаемой съ насъ провозной платы за одинаковое разстояніе верстъ, одинаковое количество пудовъ и одного и того же товара“. Между тѣмъ въ квитанціяхъ, какъ подкоммисія сама имѣла въ томъ случай убѣдиться, фрахтъ обозначается общею цифрой безъ всякихъ подробностей, такъ что провѣрка становилась невозможною. Вслѣдствіе того, они ходатайствовали чтобы, для отстраненія излишнихъ переборовъ,—на всѣхъ станціяхъ имѣлся особый тарифъ, чтобы на квитанціяхъ обозначалось съ точностью по какому классу идетъ товаръ, сколько причитается съ пуда (или вагона) и сколько идетъ въ пользу какой дороги и наконецъ чтобы срокъ для возврата перебора съ 2 мѣсяцевъ былъ продленъ до 6 мѣсяцевъ. Другой торговецъ Болховитиновъ представилъ въ Липецкѣ подкоммисіи также жалобы на чрезвычайно различную тарификацію желѣза—по направленію Москва – Липецкъ; когда же онъ обратился съ ходатайствомъ о возвращеніи перебора, то ему въ таковомъ было отказано подъ предлогомъ „пропуска срока“.

Между тѣмъ при 2-хъ мѣсячномъ срокѣ, при неточности квитанцій и разсчетныхъ листовъ и при требованіи, чтобы при заявленіяхъ были приложены *расчетные листы*, которые не всегда своевременно выдаются, товарополучатели фактически лишаются возможности получать возвратъ переплоченнаго фрахта.

Если же ему и удалось часть перебора получить обратно, то только послѣ продолжительныхъ хлопотъ, поѣздки въ Москву и т. п.

На неполученіе разсчетныхъ листовъ подкоммисіи была заявлена жалоба и въ Ливнахъ, но тамъ это оказалось послѣдствіемъ недоразумѣнія: Ливенская товарная контора просто незнала, по какой формѣ, т. е. I или II группы, выдавать разсчетные документы *),

---

*) Это обстоятельство можетъ опять служить убѣдительнымъ доказательствомъ настоятельной необходимости принятія на всѣхъ дорогахъ *однообразной* формы накладныхъ и разсчетныхъ листовъ. Существенная разница въ этой формѣ, а также и разныя частныя измѣненія то тою, то другою дорогою, приводятъ, при существованіи прямыхъ сообщеній, часто къ недоумѣніямъ, весьма убыточнымъ для товаро-

такъ какъ Ливенская дорога приписана ко II группѣ; управленіе обѣщало сдѣлать распоряженіе къ введенію въ Ливнѣ разсчетныхъ документовъ II группы.

Относительно спеціальныхъ тарифныхъ ставокъ подкоммисіи были заявлены слѣдующія желанія:

Въ Липецкѣ купецъ Фоминъ ходатайствовалъ о дозволеніи отправлять известь съ переводомъ провозной платы и о пониженіи послѣдней ($^1/_{36}$). Управленіе орловско-грязской дороги, въ виду незначительнаго прогона этаго груза по ея линіи, не нашло возможнымъ согласиться на пониженіе тарифной ставки, но изъявило вмѣстѣ съ тѣмъ согласіе на переводъ провозной платы, если дороги, на которыхъ этотъ грузъ будетъ слѣдовать, изъявятъ на это согласіе.

Потомственный почетный гражданинъ Русановъ, владѣлецъ 2-хъ писчебумажныхъ фабрикъ въ Ельцѣ, ходатайствовалъ о пониженіи тарифа на бумагу, тряпье, глину и тому подобные матеріалы. Вслѣдствіе того правленіе общества, по представленію управляющаго отъ 19 августа 1879 г. за № 1843, журналомъ отъ 17 ноября опредѣлило взимать:

а) за отправки отъ станціи Казаки:

1) по направленію къ Орлу бумаги писчей по $^1/_8$ съ пуда и версты, оберточной—$^1/_{24}$ съ пуда и версты

2) по направленію къ Грязямъ бумаги писчей и оберточной по $^1/_{24}$ съ пуда и версты

б) за отправки на станцію Казаки:

1) по направленію отъ Орла хлорной извести по $^1/_{30}$ коп. съ пуда и версты, тряпья по 14 к. съ вагона;

2) по направленію отъ Грязей хлорной извести по $^1/_{18}$ к. съ пуда и версты, тряпья попудно и повагонно по $^1/_{30}$ коп. съ пуда и версты

„На прочіе же грузы существуютъ и безъ того не высокіе тарифы, какъ-то:

глина перевозится повагонно по $^1/_{36}$ коп. съ пуда и версты, мѣлъ—повагонно по $^1/_{30}$ коп. съ пуда и версты, каменный уголь

хозяевъ. Въ настоящемъ случаѣ напр. Ливенская дорога требовала отъ заявителей претензій, на основаніи правилъ II группы, приложенія расчетныхъ листовъ, а между тѣмъ сама по недоразумѣнію, таковыхъ товарополучателямъ не выдавала; когда же послѣдніе обращались къ товароотправителямъ, то и они не могли выслать имъ расчетнаго листа, потому что получали отъ грязе-царицынской дороги только краткія извлеченія съ предварительнымъ расчетомъ.

по направленію къ Орлу по 1/50 коп. съ пуда и версты, къ Грязямъ по 1/65 съ пуда и версты, а потому болѣе понижены быть не могутъ".

Владѣлецъ садоваго заведенія въ Липецкѣ, Быхановъ, обратился съ ходатайствомъ о пониженіи тарифа на перевозку въ поѣздахъ большой скорости, живыхъ растеній до 1/8 к.; управляющій дорогою обратился въ правленіе общества съ представленіемъ о разрѣшеніи сего ходатайства.

28. Отправленіе срочнаго груза.

При объѣздѣ и изслѣдованіи орловско-грязской дороги подкоммисіею было замѣчено, что въ составѣ товаро-пассажирскихъ поѣздовъ находится часто довольно значительное число товарныхъ вагоновъ, такъ напримѣръ 24-го сентября на ст. Измалково въ п. № 6 было 6 груженыхъ товарныхъ вагоновъ и на ст. Липецкъ 26-го сентября въ п. № 6—7 вагоновъ. Не предполагая, чтобы на орловско-грязской дорогѣ могло бы отправляться такое количество товара съ большою скоростью, подкоммисія нашла необходимымъ разъяснить сказанное.

По сдѣланному запросу относительно этого оказалось, что въ упомянутыхъ вагонахъ находятся оставшіеся отъ очередной погрузки предъидущаго дня хлѣбные и рыбные грузы, слѣдующіе изъ Грязей и сданные для отправленія съ малою скоростью. По прибытіи въ Грязи, подкоммисія приступила къ болѣе подробному разъясненію этого обстоятельства, причемъ оказалось, что за три дня, т. е. за 24, 25 и 26 сентября, изъ Грязей было отправлено съ товаро-пассажирскимъ и № 6 — 21 вагонъ съ 12.350 пудами; отправленный товаръ былъ преимущественно рожь, соль и овесъ, принятый съ сосѣднихъ дорогъ и подлежащій отправленію съ малой скоростью. Само собою разумѣется, что товаръ, отправляемый съ товаро-пассажирскими поѣздами, хотя и младшій по ввозу и позже отправленный, опереживаетъ въ пути товаръ ранѣе его отправленный и старшій по очереди. Изъ этого слѣдуетъ, что такой грузъ прибываетъ и на станцію назначенія прежде чѣмъ другой, одинаковый съ нимъ по роду и отправленный ранѣе его, что, по мнѣнію подкоммисіи нельзя, считать вполнѣ справедливымъ.

Вышесказанное подтверждается слѣдующими данными: Товаро-пассажирскій поѣздъ № 6, отправлявшійся по осеннему графику—

1879 года, изъ Грязей въ 6 час. утра, прибывалъ въ Орелъ 10 часами раньше поѣзда № 14, выходившаго изъ Грязей раньше его болѣе чѣмъ на 2 часа, 8-ю часами ранѣе поѣзда № 12 выходившаго раньше его на 5 часовъ и даже 2 часами раньше поѣзда № 28, выходившаго изъ Грязей раньше поѣзда № 6 на 8 часовъ, т. е. въ предъидущій день.

Между тѣмъ срочный грузъ, состоящій большею частію изъ мануфактурнаго, галантерейнаго товара, т. е. подлежащаго оплатѣ по высшему тарифу, и изъ мелкихъ отправокъ, имѣющій уже по одному своему названію преимущество противъ очереднаго, лежитъ на станціяхъ по нѣсколько сутокъ. По выборкѣ изъ товарныхъ книгъ станціи Липецкъ оказалось, что отправка № 1105 по очереди за № 1164 ввезена 6 сентября, отправлена 8-го (одна бочка тюленьяго жира вѣсомъ 25 пуд.).

Отправка № 1122 по очереди № 1173 ввезена 9-го сентября, отправлена 11-го (2 бочки сахарнаго песку 57 пуд.) Отправка № 1131 по очереди за № 1192 ввезена 11-го, отправлена 12 го сентября (сахарный песокъ и орѣхи вѣсомъ 32 пуд. 37 ф.) Отправка № 1169 по очереди за № 1204 ввезена 14-го отправлена 16 сентября (чай, сандалъ, галантерейный, москательный товаръ и кранъ вѣсомъ 26 пуд. 20 ф.).

Хотя на основаніи § 88 условій перевозки орловско-грязской дороги срочные грузы обязательно должны быть отправлены въ продолженіи 4-хъ сутокъ, а потому вышеуказанныя партіи должны считаться отправляемыми въ срокъ, однако весьма естественно, что товаро-отправители желаютъ немедленнаго отправленія срочнаго товара; кромѣ того при отправкѣ послѣдняго на второй или третій день, является еще новое и весьма существенное неудобство касающееся составленія и подписки накладной.

Въ Липецкѣ товаро-отправители заявили, что служащіе для отстраненія отъ себя отвѣтственности за несрочную доставку такого груза обязываютъ ихъ составлять накладныя въ день отправленія его *), такъ какъ сроки считаются съ числа, указаннаго въ накладной; съ этой цѣлью они вынуждены бываютъ излишній разъ ѣздить за 3 версты изъ города, затрачивая непроизводительно и деньги, и время.

Задержка въ отправленіи указаннаго выше груза происходила

---

*) Тоже самое обстоятельство встрѣчается и на грязе-царицынской дорогѣ, гдѣ оно сопровождается тѣми же неудобствами.

потому, что на орловско-грязской дорогѣ не было указано, какимъ порядкомъ должны руководствоваться служащіе при отправленіи срочнаго груза и въ составѣ товарныхъ поѣздовъ не находилось вагона, въ который промежуточныя станціи могли бы нагружать имѣющійся у нихъ срочный мелочной грузъ, какъ это заведено на другихъ дорогахъ. Начальники станцій, въ виду этого и боясь отвѣтственности за непроизводительный пробѣгъ вагона съ нѣсколькими пудами, задерживали срочный грузъ до тѣхъ поръ, пока его не набиралось количество пудовъ, подходящее къ полной подъемной силѣ вагона.

Въ виду всего вышеизложеннаго, подкоммисія считала нужнымъ обратить вниманіе управленія дороги на это обстоятельство. Соглашаясь съ правильностью мнѣнія подкоммисіи и съ необходимостію отправлять срочный грузъ всегда раньше или, по крайней мѣрѣ, не позже очереднаго, г. управляющій дорогою издалъ приказъ объ отправленіи срочнаго груза въ товаропассажирскихъ поѣздахъ и о выдачѣ квитанцій на мелкіе грузы, немедленно по принятіи ихъ на станцію.

Подкоммисія считаетъ нужнымъ привести самый текстъ указаннаго приказа по орловско-грязской желѣзной дорогѣ (№ 193).

„Во избѣжаніе повторенія жалобъ гг. товароотправителей на несвоевременную будто бы отправку грузовъ, предъявляемыхъ къ перевозкѣ мелкими партіями, и, согласно § 88 тарифа (какъ грузы срочные), подлежащихъ отправкѣ въ теченіи четырехъ сутокъ со дня ввоза ихъ на станцію, а также и для прекращенія претензій на выдачу квитанцій на такіе грузы не при пріемѣ ихъ къ перевозкѣ, а въ день отправки со станцій, предлагаю гг. начальникамъ станцій и кассирамъ, со времени полученія настоящаго приказа, принять къ точному исполненію и руководству нижеслѣдующія правила, установляемыя для перевозки срочныхъ грузовъ:

„1) Срочные товары, вѣсомъ не свыше 200 пуд., исключая хлѣбныхъ грузовъ, должны быть отправляемы въ товаропассажирскихъ поѣздахъ, для чего съ оконечныхъ станцій дороги къ такимъ поѣздамъ будетъ прицѣпляться по одному порожнему или неполному вагону, исключительно для пріема грузовъ съ промежуточныхъ станцій; отправки въ товаропассажирскихъ поѣздахъ будутъ производиться только въ тѣхъ случаяхъ и съ тѣхъ станцій, гдѣ остановка поѣзда позволитъ сдѣлать прицѣпку отдѣльнаго вагона, или на погрузку въ сборный вагонъ предъявленнаго

товара потребовалось бы времени не болѣе, назначеннаго росписаніемъ для стоянки поѣзда.

„2) Квитанціи на срочные грузы обязательно должны быть выдаваемы тотчасъ по ввозѣ товара на станціи.

„3) Чтобы въ товаропассажирскихъ поѣздахъ, слѣдующихъ въ направленіи отъ Грязей къ Орлу, отправлялись преимущественно какъ грузы, подлежащіе скорой порчѣ, такъ и тѣ, коимъ, на основаніи циркуляровъ техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ, отъ 10-го января и 24-го февраля 1878 года, за №№ 268 и 2502 (объявленныхъ по линіи въ приказахъ №№ 19 и 52, за 1878 годъ), предоставлялось преимущество предъ другими товарами, хотя послѣдующимъ циркуляромъ техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ, отъ 10-го мая того же года, № 6014 (приказъ № 110, за 1878 г.), и было разъяснено, что распоряженіе объ отправкѣ льнянаго и сурѣпнаго сѣмени и мучныхъ грузовъ (какъ грузовъ срочныхъ) относится лишь до залежей.

„Въ случаяхъ одновременнаго значительнаго подвоза означенныхъ грузовъ, послѣдніе должны быть погружены въ особый вагонъ, причемъ станціи, лежащія между Орломъ и Ельцемъ, должны увѣдомлять станцію Грязи объ оставленіи мѣста въ товаропассажирскомъ поѣздѣ, для прицѣпки вагона, а станціи, лежащія между Орломъ и Ельцемъ, увѣдомлять о томъ станцію Елецъ“.

29. Претензіи.

Въ 1878 году общее число дѣлъ, возбужденныхъ по орловско-грязской дорогѣ вслѣдствіе различныхъ претензій товароотправителей на порчу, потерю и просрочку доставки товара и т. п., было 1,484; изъ нихъ дѣлъ относившихся собственно до орловско-грязской дороги было 264, на сумму 9,225 руб., по которымъ послѣдовали удовлетворенія приблизительно на половину означенной суммы.

Въ 1877 году движеніе по претензіямъ почти такое же, заявлено 1,465 дѣлъ, изъ нихъ до орловско-грязской дороги относилось 275 и т. д.

Большая часть претензій изъ доставленныхъ подкоммисіи во время первой ея поѣздки помѣщены въ докладѣ подкоммисіи по отдѣлу XVI-му.

Затѣмъ во вторую половину поѣздки подкоммисіи были заявлены еще слѣдующія жалобы:

1) 5-го сентября 1878 г. отправлено въ вагонѣ козлово-воронежско-ростовской дороги изъ Азовской гавани въ Липецкъ Шелихову 443 пуд. орѣховъ въ 90 мѣшкахъ; изъ нихъ 4 мѣшка пришли испорченными, съ недостаткомъ 105 пуд. 34 ф.; козлово-воронежско-ростовская дорога отказалась отъ выдачи вознагражденія на томъ основаніи, *что товаръ принятъ безъ перевѣски съ вѣсовъ отправителя* и что недостача вѣса не превышаетъ нормы, установленной въ 70 § конвенціи.

2) Изъ той же Азовской гавани, въ августѣ 1879 г. купцу Шелихову, отправлено въ 74 мѣстахъ 428 пуд. орѣховъ — недостача 6 пуд. Тара показана при отправленіи крѣпкою, 4 мѣшка оказались разорванными. Козлово-воронежско-ростовская дорога отказалась опять отъ вознагражденія по тому же 70 § конвенціи съ присовокупленіемъ, „что при пріемѣ получателемъ отправки не было обнаружено, чтобы мѣшки были неполны или было похищеніе“.

Послѣднее положительно противорѣчитъ акту, въ которомъ сказано, *что при выгрузкѣ по квитанціи № 506 оказалось слѣдующее:* Разбито 4 мѣста, въ которыхъ недостача вѣсу въ 6 пуд. Далѣе, въ обоихъ случаяхъ едва-ли правильно примѣнять § 70 объ усышкѣ, когда мѣста оказываются разорванными.

3) Со станціи Сумы отправлено въ Липецкъ Шелихову 13 мѣстъ сахару, вѣсомъ 397 пуд.; недостатка оказалось 3 пуд. Недостатокъ этотъ обнаруженъ орловско-грязской дорогою при пріемѣ отправки отъ московско-курской дороги.

Отвѣтственныя дороги, курско-кіевская и харьково-николаевская, увѣдомили, что такъ какъ поврежденія вмѣстилищъ *съ цѣлью похищенія товара обнаружено не было*, то они отказываются отъ отвѣтственности, объясняя вмѣстѣ съ тѣмъ недостачу подмочкою въ пути (въ Курскѣ при перегрузкѣ).

И такъ, несмотря на явную вину курской дороги, получателю въ вознагражденіи отказано.

4) Изъ Козлова, тому же получателю въ Липецкъ, въ апрѣлѣ 1879 года, по квитанціи № 23,044, доставлено 159 мѣстъ, 334 пуд. масла купороснаго, причемъ оказалось разбитымъ 3 мѣста и недостача 7 пуд. Рязанско-козловская дорога отказала въ вознагражденіи вслѣдствіе выдачи отправителемъ *подписки обезпеченія.*

5) Тому же получателю, по той же причинѣ, отказано въ воз-

награжденіи за недостачу 2 пуд. соляной кислоты, въ отправкѣ Москва-Липецкъ № 61,250 (1878 г.).

6) 5-го августа 1879 г. на станціи Липецкъ, на имя предъявителя выслано (№ 51,689) 4 пуд. бакалейнаго товара, причемъ оказалась недостача 10 пуд., въ удовлетвореніе за которые рязанско-козловская дорога отказалась на томъ основаніи, что тара мѣстъ повреждена не была.

7) Купцу Шелихову выслано въ Липецкъ изъ С. Петербурга № 7,819—28 бочекъ вина, изъ коихъ 2 мѣста оказались поврежденными съ недостачею 3 пуд. Между тѣмъ московско-курская дорога, при пріемѣ отъ которой оказалось поврежденіе, отказала въ вознагражденіи на основаніи 70 § конвенціи, такъ какъ убыль не превышаетъ 2%.

8) Въ отправкѣ 1878 г. кіево-урюпинской тому же Шелихову, № 2,535—17 бочекъ сахару, 30 пуд. 25 ф., оказалось: 1 бочка съ выбитымъ дномъ и недостача 4 пуд. 10 ф. Товаропол учателемъ было заявлено требованіе вознагражденія 30 руб. 60 коп. За упомянутую недостачу, относящуюся къ орловско-грязской дорогѣ, послѣдняя изъявила согласіе выдать 21 руб. 15 коп., считая по 5 руб. за пудъ, на основаніи условій перевозки.

9) Елецкій купецъ Мироновъ отправилъ въ 1874 г. изъ Ельца въ Кенигсбергъ 600 пуд. ржи, которая не была доставлена по принадлежности, и за которую отправитель до сентября 1879 года не получилъ еще никакого вознагражденія.

10) Купецъ Щелочиленъ отправилъ въ январѣ 1879 года изъ Липецка до станціи Издѣшково, московско-брестской дороги, вагонъ ржи, который по неявкѣ получателя остался на станціи несданнымъ. Станція отправленія увѣдомила его о томъ только черезъ 6 мѣсяцевъ, т. е. въ іюнѣ,—московско-брестская же дорога отказываетъ ему въ вознагражденіи по той причинѣ, что она своевременно, т. е. въ январѣ 1879 г., увѣдомила о непринятіи ржи.

11) Отставной рядовой Мартыновъ отправилъ въ 1878 году, багажемъ, изъ Москвы 40 фун. чаю въ Липецкъ. Багажъ этотъ былъ уплаченъ (багажная квитанція № 113). По розыскамъ оказалось, что это мѣсто сгорѣло на московско-рязанской дорогѣ, которая вслѣдствіе того препроводила орловско-грязской дорогѣ—7 р. 50 коп. для выдачи Мартынову, неизвѣстно по какому разсчету. Мартыновъ, разумѣется, отъ полученія такого вознагражденія за пудъ чая, отправленнаго багажемъ, отказался, и до сихъ поръ идетъ по этому дѣлу безплодная переписка.

12) Елецкій купецъ Добродѣевъ обратился въ подкоммисію съ жалобой на неполученіе удовлетворенія за испорченную пшеницу, которая была отправлена еще въ 1878 году (№ 184); на запросъ подкоммисіи орловско-грязская дорога увѣдомила ее, что правленіе козлово-воронежско-ростовской дороги, до которой собственно это дѣло касается, уже сдѣлало распоряженіе объ удовлетвореніи претендентовъ.

О жалобахъ на неточность тарифныхъ исчисленій и переборовъ уже заявлено въ отдѣлѣ о тарифѣ.

Ко всему вышеизложенному, не представляющему впрочемъ много новаго въ сравненіи съ тѣми различными претензіями, о которыхъ уже говорено въ спеціальномъ докладѣ подкоммисіи по этому вопросу,—необходимо прибавить еще нѣкоторыя дополнительныя объясненія по двумъ вопросамъ возбужденнымъ въ означенномъ докладѣ:

1) На стр. 12 и 13 доклада о претензіяхъ былъ приведенъ фактъ высылки недостающаго въ партіи мѣшка муки, нѣсколько дней спустя, въ которомъ оказалась мука низшаго сорта; при этомъ изъ того обстоятельства, что ливенская дополнительная высылка сопровождалась документами съ орловско-грязскими бланками, подкоммисія заключила, что этотъ мѣшокъ былъ высланъ изъ Верховья и заключалъ въ себѣ просто сметки.

Подкоммисія считаетъ своимъ долгомъ привести теперь нижеслѣдующія разъясненія, доставленныя ей впослѣдствіи по этому вопросу г. управляющимъ орловско-грязской дороги.

„По полученіи извѣщеній о недостачѣ въ какой либо отправкѣ нѣсколькихъ мѣстъ, дѣлается по линіи розыскъ и затѣмъ станція, на которой найдены недостающія мѣста, составляетъ дорожную вѣдомость за тѣмъ же № и названіемъ станціи отправленія, по коимъ значилась первоначальная отправка; такимъ образомъ еслибы при перегрузкѣ, положимъ, керосина по квитанціи изъ Царицына въ Харьковъ за № 10—одна бочка по ошибкѣ осталась недогруженною, то при отправкѣ оной дорожная вѣдомость была бы написана на бланкѣ орловско-грязской дороги, а станціею отправленія была бы названа Царицынъ и № 10. Это дѣлается для того, чтобы на станціи назначенія было извѣстно, что прибывшая бочка керосина принадлежитъ къ ранѣе прибывшей отправкѣ изъ Царицына съ недостачею. Точно также было поступлено и въ данномъ случаѣ, недогруженный мѣшокъ муки оказался въ Верховьѣ, а потому дорожная вѣдомость написана на бланкѣ орловско-гряз-

ской дороги, съ показаніемъ въ ней первоначальной станціи отправленія — Ливенъ.

„Что же касается предположенія подкоммисіи о досылкѣ одного мѣшка изъ сметнаго запаса артели, такъ какъ досланный мѣшокъ по заявленію товарополучателя оказался низшаго сорта, то не отвергая возможности таковой, я долгомъ считаю и поэтому поводу дать слѣдующее объясненіе: Товарополучатели, по большей части, принявъ со станціи назначенія хлѣбный товаръ запродаютъ таковой тотчасъ же, т. е. кончаютъ разсчеты съ получателями по этой отправкѣ; при позднѣйшей досылкѣ одного или нѣсколькихъ мѣшковъ, имъ болѣе выгодно потребовать уплату за недостачу, а потому по большей части досылку за ненадобностію не желаютъ принимать, стараясь приэтомъ найти какой либо предлогъ; а какъ на мѣшкахъ, за весьма рѣдкимъ исключеніемъ, никакихъ знаковъ о принадлежности въ извѣстной отправкѣ не имѣется, то предлогомъ къ отказу принять досланный товаръ всегда служитъ простое заявленіе о непринадлежности имъ таковаго или высылки низшаго сорта, такъ какъ дорога противъ этого доказательствъ представить не можетъ.

„Такъ практика товарополучателей, заявляющихъ обыкновенно преувеличенныя требованія за недосланные товары, въ случаѣ дѣйствительной потери мѣстъ, вынуждаетъ дорогу покупать недостающіе грузы для извѣстныхъ на станціяхъ товароотправителей и досылать по принадлежности“.

Въ дополненіе къ этому управленіе орловско-грязской дороги сообщило два мѣсяца спустя, еще слѣдующія данныя:

„Въ вагонѣ за № 4962 (о которомъ шла рѣчь) одновременно слѣдовали двѣ отправки изъ Ливенъ въ Рославль за №№ 4508 и 4517 и состояли изъ пшеничной муки разныхъ сортовъ, причемъ при перегрузкѣ въ Верховье орловско-грязской дороги, одинъ мѣшокъ муки остался недогруженнымъ по отправкѣ № 4508, досланный затѣмъ по назначенію.

„Но такъ какъ въ вагонѣ этомъ находился однородный товаръ и одной фирмы „Адамовъ“, то при выдачѣ таковаго по первой отправкѣ, т. е. № 4508, сданной полностью, былъ выданъ по всей вѣроятности одинъ мѣшокъ высшаго сорта муки изъ второй отправки, а потому досланный по отправкѣ № 4517 (въ дѣйствительности же къ № 4508) мѣшокъ муки остался непринятымъ получателемъ этой отправки, за непринадлежностью къ ней.

„Подтвержденіемъ вышеизложеннаго служитъ, какъ выше упо-

мянуто и то обстоятельство, что со станціи Верховье недогруженный мѣшокъ былъ отправленъ въ дополненіе къ отправкѣ № 4508 выданной въ дѣйствительности полностью за невозможностью (вслѣдствіе отправленія хлѣбныхъ грузовъ безъ марокъ), различить къ какой отправкѣ принадлежатъ какіе именно мѣшки.

„Вслѣдствіе отказа получателя принять досылку, управленіемъ ввѣренной мнѣ дороги изъявлено согласіе отношеніемъ отъ 22-го августа 1879 г. за № 1337 въ управленіе орловско-витебской дороги на выдачу требуемаго вознагражденія въ размѣрѣ 15 руб.“.

2) Въ томъ же докладѣ подкоммисіи (стр. 11) упомянуто о томъ, что въ случаѣ подмочки мѣшковъ съ мукою управленіе грязе-орловской дороги выдаетъ вознагражденіе по разсчету 10 фун. за мѣшокъ.

Подкоммисія считаетъ нужнымъ дополнить это заявленіемъ, что во время ея пребыванія въ Ливнахъ въ ея присутствіи былъ сдѣланъ опытъ вывѣски промокшаго мѣшка и оказалось дѣйствительно, что въ мѣшкѣ съ крупчаткой, пролежавшемъ нѣсколько часовъ въ водѣ, промокъ только верхній слой составлявшій менѣе 10 фунтовъ.

Д. Эксплоатація дороги по отношенію къ перевозкѣ пассажировъ.

30. Пассажирское движеніе.

По лѣтнему росписанію поѣздовъ (1879 г.) на станцію Грязи прибывали: 1) въ 11 ч. 35 м. дня поѣздъ изъ Орла; 2) въ 12 ч. 15 м. поѣздъ изъ Царицына; 3) въ 1 ч. 10 м. поѣздъ изъ Воронежа. Послѣдніе два поѣзда останавливались на станціи 25 м. Пассажиры же ѣдущіе изъ Орла въ Царицынъ ожидали отправленія поѣзда 3 ч. 35 минутъ. Пассажиры ѣдущіе изъ Царицына въ Орелъ 2 ч. 55 м. По приходѣ послѣдняго изъ упомянутыхъ поѣздовъ пассажирскія залы всѣхъ классовъ до того наполнялись пассажирами и ручнымъ багажемъ, что только лишь съ трудомъ возможно было отыскивать себѣ мѣсто у обѣденныхъ столовъ. Кромѣ почтово-пассажирскаго поѣзда между Орломъ и Грязями существуетъ еще товаро-пассажирскій. Поѣзда эти потребностямъ незначительнаго пассажирскаго движенія удовлетворяютъ. Размѣръ поверстной платы по орловско-грязской дорогѣ для внутренняго какъ и для прямаго сообщенія одинаковъ. Для пассажировъ I класса 3 коп., II $2^1/_4$ коп., а III $1^1/_4$ коп. съ пассажира и съ версты. Съ дѣтей моложе 10 лѣтняго возраста взимается въ I и II классѣ за полмѣста, а въ III классѣ за четверть мѣста. Семейства служащихъ на дорогѣ пользуются правомъ на безплатный проѣздъ. Воспитанникамъ учебныхъ заведеній дѣлается скидка 10% съ общаго тарифа.

Особые вагоны или отдѣленія могутъ быть нанимаемы со всѣхъ станцій, но, во всякомъ случаѣ, не иначе какъ по предварительному заказу: для вагона—за 12 ч., а для отдѣленія—за 2 ч. до отхода поѣзда. Плата за вагонъ взимается по числу мѣстъ съ прибавленіемъ 25%. Разсчетъ платы дѣлается на разстояніи между главными станціями: (Орелъ, Верховье, Елецъ, Грязи), даже тогда, когда вагонъ нанятъ съ промежуточной станціи. За особыя семей-

ныя отдѣленія, состоящія только изъ 4-хъ мѣстъ, платится за всѣ 4 мѣста по обыкновенному тарифу. За экстренные поѣзда взимается при разстояніяхъ 100 и менѣе верстъ по 2 руб., при разстояніяхъ болѣе 100 по 1 руб. 50 коп. съ версты, въ томъ случаѣ, если эта плата превышаетъ обыкновенную тарифную плату за все число пассажировъ и багажа; въ противномъ же случаѣ за экстренный поѣздъ взимается плата по тарифу съ прибавленіемъ 10%. Со времени открытія движенія по орловско-грязской желѣзной дорогѣ было всего два случая пользованія экстренными поѣздами частными лицами. Особыхъ спальныхъ вагоновъ на дорогѣ не имѣется, а въ первыхъ двухъ классахъ есть подъемныя спинки при диванахъ. Вообще вагоны удобны и содержатся въ чистотѣ. Постановленія Министерства Путей Сообщенія относительно дамскихъ отдѣленій и отдѣленій для некурящихъ соблюдаются, но вслѣдствіе незначительнаго числа пассажировъ I и II класса въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, эти правила крайне стѣснительны для дороги. Пассажирскія помѣщенія на станціяхъ орловско-грязской желѣзной дороги хотя не очень просторны но однако достаточны.

Въ Ельцѣ, кромѣ станціи, находящейся на лѣвомъ берегу р. Сосны, въ двухъ верстахъ отъ города, есть еще у самаго города, на правомъ берегу рѣки, полустанція, или, вѣрнѣе, платформа, къ которой пристроенъ баракъ для продажи билетовъ и для помѣщенія ожидающихъ поѣзда пассажировъ, который зимою даже не отапливается и находится въ полуразрушенномъ видѣ. Во время разлива рѣки городской мостъ заливается и единственнымъ сообщеніемъ между городомъ и Засоснянскою стороною остается желѣзнодорожный мостъ, вслѣдствіе чего пассажирское движеніе между станціею и платформою довольно значительно; особыхъ билетовъ для проѣзда между городской станціей и платформою не имѣется; но управленіе дороги установило для этого полутораверстнаго разстоянія ту же переѣздную плату, что и за двѣнадцативерстное разстояніе между Ельцемъ и станціею Казаки: въ I-мъ классѣ платится 68 коп., изъ коихъ въ пользу казны идетъ 14 коп.; во II-мъ классѣ 51 коп., изъ коихъ въ пользу казны 10 коп.; а въ III-мъ классѣ 26 к., изъ коихъ въ пользу казны 3 коп. Жители города Ельца заявили въ подкоммисію жалобу какъ относительно этого тарифа, такъ и относительно дурнаго содержанія платформы. Росписанія движенія поѣздовъ внутренняго и прямаго сообщенія дорогъ I-й, II-й и III-й группы вывѣшены на всѣхъ станціяхъ; объ отмѣнахъ и опаздываніяхъ поѣздовъ и о назначе-

піи дополнительныхъ поѣздовъ при опозданіи поѣзда сосѣднихъ дорогъ и при снѣжныхъ заносахъ публика извѣщается такимъ же путемъ.

Буфеты содержатся удовлетворительно и буфетная прислуга одѣта опрятно. Въ теченіи 1876, 1877, 1878 и половины 1879 года внесены пассажирами въ жалобныя книги только 7 жалобъ на содержателей буфетовъ, за что эти содержатели были оштрафованы отъ 5 до 25 руб., смотря по важности жалобъ.

Билеты мѣстнаго сообщенія и прямаго сообщенія съ дорогами I-й группы системы Эдмондсона, билеты прямаго сообщенія съ дорогами II-й группы системы купонныхъ книжекъ. Пассажиръ обязанъ предъявить билетъ по требованію каждаго изъ служащихъ на дорогѣ. Заявленія о потерѣ билета не принимаются, а съ пассажира, оказавшагося безъ билета, взыскивается двойная плата отъ мѣста начальнаго отправленія поѣзда до станціи, на которой замѣчено неимѣніе билета. Въ случаѣ отказа отъ платежа, пассажиръ высаживается изъ вагона съ своимъ багажемъ на первой станціи и передается въ распоряженіе полицейскаго управленія дороги.

Пассажиру, не успѣвшему занять мѣсто до отхода поѣзда, деньги, уплоченныя имъ за билетъ, не возвращаются и онъ теряетъ право на проѣздъ.

Билеты мѣстнаго сообщенія сохраняютъ силу только на тотъ поѣздъ, на который выданы; билеты прямаго сообщенія сохраняютъ силу въ теченіи срока, означеннаго на билетѣ, на основаніи правилъ, установленныхъ для дорогъ I-й и II-й группъ.

Пріемъ багажа начинается съ открытіемъ пассажирской кассы и прекращается за 10 мин. до отхода поѣзда. Въ случаѣ сомнѣнія принимающимъ багажъ относительно причисленія отправляемой клади къ багажу или же къ товару, недоразумѣніе разрѣшается начальникомъ станціи. Каждый пассажиръ имѣетъ право на безплатный провозъ одного пуда багажа; за провозъ остальнаго багажа онъ платитъ $^1/_5$ копѣйки отъ каждаго пуда и версты. Несвоевременно предъявленный багажъ отправляется со слѣдующимъ поѣздомъ; плата за провозъ такого багажа полная и безъ скидки льготнаго пуда. Багажъ хранится на станціи безплатно въ продолженіи 24 часовъ; затѣмъ взыскивается за каждое багажное мѣсто 5 коп. въ первый день и по 2 к. за каждый послѣдующій день въ теченіи одного мѣсяца; потомъ съ багажемъ поступаютъ на основаніи правилъ о невостребованныхъ и найденныхъ вещахъ.

За незастрахованный багажъ высшій предѣлъ вознагражденія, въ случаѣ пропажи, одинъ руб. за фунтъ. Страховыя деньги взимаются въ размѣрѣ 50 коп. со 100 руб. Станція отправленія, какъ и станція назначенія, имѣютъ всегда право вскрыть застрахованный багажъ въ присутствіи отправителя или получателя. Непредставленный по истеченіи 2-хъ недѣль багажъ считается пропавшимъ и за него дается вознагражденіе; если же, по выдачѣ вознагражденія, утраченный багажъ отыскивается, то объ этомъ вывѣшивается объявленіе на станціи назначенія. За сохранность и цѣлость ручнаго багажа управленіе дороги не отвѣчаетъ; вагоны на ключь не запираются и введеніе такого порядка встрѣтило бы неудовольствіе со стороны пассажировъ, привыкшихъ выходить свободно изъ вагоновъ на всѣхъ станціяхъ. За сданный носильщикамъ багажъ дорога отвѣчаетъ; случаевъ пропажи до сихъ поръ не было. За послѣдніе три съ половиною года (1876, 1877, 1878 и половину 1879) въ жалобныя книги на орловско-грязской желѣзной дорогѣ внесено 56 жалобъ; изъ нихъ 20, по произведеннымъ разслѣдованіямъ, оказались совершенно неосновательными, 9 относились до управленія другихъ дорогъ и имъ переданы, 7 относились до неисправности буфетовъ, 5 жалобъ на поѣздную и станціонную прислугу; остальныя 14 жалобъ касались отправленія пассажирскихъ поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ, недозволенія безъ законныхъ основаній продолжительнаго пребыванія на станціяхъ, востребованія отъ безбилетныхъ пассажировъ дополнительнаго сбора, недозволенія пассажирамъ, находящимся въ нетрезвомъ видѣ, слѣдовать съ поѣздомъ и другихъ менѣе значительныхъ обстоятельствъ.

О всѣхъ сказанныхъ жалобахъ управленіемъ дороги было сдѣлано разслѣдованіе и о послѣдующихъ резолюціяхъ сообщено правительственному инспектору дороги.

Предсѣдатель: *Ѳ. Тернеръ.*

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