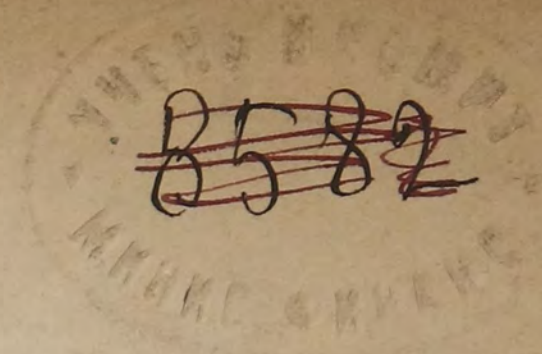


А. 1196.
33

А 1196



ДОКЛАДЪ 69624

С.-ПЕТЕРБУРГСКОЙ ПОДКОММИСИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА

ВЪ РОССІИ

О

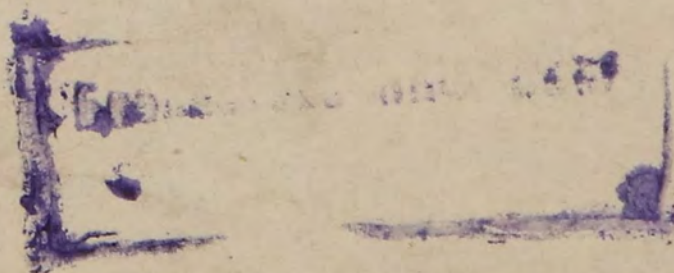
ПАССАЖИРСКОМЪ ДВИЖЕНІИ.

« » *Марта 1880 года.*

Пассажирское движеніе.

Пассажирское движеніе на дорогахъ района С.-Петербургской Подкоммисіи въ общемъ довольно удовлетворительно, если сравнить его съ нашими южными желѣзными дорогами; здѣсь нѣтъ ни ежедневнаго систематическаго опаздыванія поѣздовъ, ни просиживанія пассажирами нѣсколькихъ дней на станціяхъ ради слишкомъ вялой расчистки снѣжныхъ заносовъ, ни повальнаго воровства багажа, ни столкновеній поѣздовъ съ десятками убитыхъ и раненыхъ. Тѣмъ не менѣе нельзя сказать, чтобы пассажирское движеніе и на осмотрѣнныхъ С.-Петербургской Подкоммисіей желѣзныхъ дорогахъ не могло быть значительно улучшено, а въ особенности на дорогѣ петербурго-варшавской Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, играющей такую важную роль въ сношеніяхъ С.-Петербурга съ Ригею, Варшавою, Одессою и заграницею. Пригородное движеніе по крайней мѣрѣ около

39



столицъ, также можетъ быть значительно развито и удешевлено къ выгодѣ желѣзныхъ дорогъ и проѣзжающей публики.

Къ сожалѣнію, въ правленіяхъ желѣзнодорожныхъ обществъ сложилось, по видимому, убѣжденіе, что пассажирское движеніе въ экономическомъ отношеніи для дорогъ невыгодно, по этому всякое увеличеніе комфорта для проѣзжающей публики равносильно сокращенію чистаго дохода дороги.

Такой взглядъ вынуждаетъ наши желѣзныя дороги относиться весьма равнодушно ко всякаго рода заявленіямъ публики и печати, и считать эти заявленія или не практичными, или же вызванными единственно личными неудовольствіями противъ служащихъ на дорогѣ. Даже въ своихъ отвѣтахъ на заявленія, препровожденныя отъ имени С.-Петербургской Подкоммисіи, съ просьбою дать свое заключеніе, правленія желѣзныхъ дорогъ ограничились отвѣтами въ общихъ крайне неопредѣленныхъ выраженіяхъ, что рекомендуемое улучшеніе будетъ невыгодно, или же встрѣчаетъ препятствіе въ недостаткѣ подвижнаго состава, или же, если идетъ рѣчь объ увеличеніи скорости движенія поѣздовъ вообще недостаточной, — что это сопряжено съ опасностями, и т. п.

Съ своей стороны, отвѣчая на вопросы Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи по разосланнымъ послѣднею вопроснымъ пунктамъ, правленія желѣзнодорожныхъ обществъ почти вовсе не формулируютъ какихъ либо пожеланій относительно улучшенія пассажирскаго движенія и увеличенія его на ихъ дорогахъ. Отвѣты правленій довольно единодушно сходятся лишь въ одномъ пунктѣ, именно въ тягости акцизныхъ сборовъ, которыми города обкладываютъ содержателей станціонныхъ буфетовъ. Нѣкоторыя правленія прибавляютъ къ этому жалобы на тягость, установленнаго съ 1878 года, государственнаго налога на пассажирскіе билеты и на багажъ.

На оборотъ, ни одна желѣзная дорога, кромѣ новоторжской — вообще удовлетворительной въ пассажирскомъ отношеніи, не только не озаботилась устройствомъ рабочихъ поѣздовъ съ вагонами IV класса, изъятыми отъ вышеозначеннаго государственнаго налога, но не изъявила даже желанія сдѣлать какія либо опыты на этотъ счетъ. Московско-нижегородская дорога представляетъ противъ подобной попытки тотъ доводъ, что рабочіе поѣзда неудобны, ибо невозможно отличить по виду рабочаго отъ обыкновеннаго пассажира!

Касательно своего подвижнаго состава отвѣты желѣзныхъ дорогъ показываютъ, что онъ по устройству тѣмъ лучше и удобнѣе для пассажировъ, чѣмъ позднѣе была построена желѣзная дорога, но стремленій къ переустройству стараго неудовлетворительнаго подвижнаго состава, къ улучшенію системъ отопленія, освѣщенія, вентиляціи и къ лучшему устройству ретирадъ — кромѣ дороги московско-нижегородской — не замѣтно по крайней мѣрѣ въ заявленіяхъ и отвѣтахъ правленій.

Между тѣмъ не можетъ подлежать сомнѣнію, что на большинствѣ дорогъ подвижной составъ нуждается въ значительныхъ улучшеніяхъ, въ видахъ удобства пассажировъ. Это въ особенности надобно сказать относительно вагоновъ III класса. Даже въ министерскихъ постановленіяхъ и циркулярахъ, направленныхъ къ тому, чтобы обезпечить пассажирамъ извѣстныя удобства, пассажирамъ III класса, обыкновенно, удѣляется немного вниманія. Такъ, напр., въ 1875 г. былъ изданъ циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ дорогъ, въ которомъ правленіямъ дорогъ ставится на видъ неудовлетворительность отопленія вагоновъ печами и рекомендуется изыскать способъ замѣны ихъ паровымъ отопленіемъ, но только для вагоновъ I и II кл. Другимъ приказомъ того же года установлены нормальные размѣры

глубины и ширины сидѣнья, разстоянія между сидѣньями и ширины проходовъ. Размѣры эти для вагоновъ III класса указаны значительно меньшіе, чѣмъ для I и II класса, какъ-то можно видѣть изъ прилагаемой въ концѣ записки таблицы.

Не удивительно, что желѣзнодорожныя управленія не гонятся за особенными удобствами для пассажировъ III класса, хотя этотъ классъ всегда самый многочисленный и самый выгодный для дорогъ.

Изъ той же таблицы, приложенной въ концѣ, легко убѣдиться, что большинство вагоновъ III класса относительно удобствъ для пассажировъ оставляютъ желать очень многого. Во многихъ вагонахъ на тѣхъ дорогахъ, о которыхъ имѣются эти свѣдѣнія, сидѣнья пассажировъ, ни по ширинѣ, ни по глубинѣ, ни по разстояніямъ между ними, равно и ширина проходовъ не вполне отвѣчаютъ даже минимальной нормѣ, установленной вышеприведеннымъ приказомъ Министерства Путей Сообщенія.

Отопленіе вагоновъ III класса, за немногими исключеніями, производится посредствомъ обыкновенныхъ чугунныхъ печей, по общему сознанію весьма неудобныхъ. Только на уральской дорогѣ всѣ вагоны отапливаются паромъ. На другихъ дорогахъ паровое и воздуходувное отопленіе устроено лишь въ вагонахъ I и II классовъ и только частію въ вагонахъ III класса.

Какъ видно изъ трудовъ желѣзнодорожныхъ сѣздовъ, вопросъ о наилучшемъ отопленіи вагоновъ былъ возбуждаемъ гг. желѣзнодорожными представителями, но до сихъ поръ не получилъ практическаго разрѣшенія. Нельзя не пожелать, чтобы желѣзнодорожныя управленія отнеслись съ большимъ вниманіемъ къ этому вопросу, имѣющему огромное значеніе при нашей продолжительной и суровой зимѣ и при нашихъ длинныхъ желѣзнодорожныхъ путяхъ. До полнаго разрѣшенія вопроса о наилучшемъ способѣ

отопленія вагоновъ III класса, слѣдовало бы озаботиться, по крайней мѣрѣ, надлежащимъ устройствомъ кожуховъ, окружающихъ печи, чтобы предупредить вредный запахъ отъ пригоранія органическихъ веществъ, которыя входятъ внутрь кожуховъ, черезъ нижнія ихъ отверстія, вмѣстѣ съ испорченнымъ воздухомъ вагона, и сгорѣвши отъ прикословенія съ раскаленной печью, выходятъ въ вагонъ черезъ верхнія отверстія кожуховъ въ видѣ чада. Для уменьшенія такого неудобства было бы достаточно нѣсколько измѣнить устройство кожуховъ, соединяя ихъ нижнія отверстія съ наружнымъ, а не съ вагоннымъ воздухомъ, что вмѣстѣ содѣйствовало бы освѣженію воздуха внутри вагоновъ.

Точно также освѣщеніе вагоновъ самими представителями желѣзныхъ дорогъ признано не вполне удовлетворительнымъ. Обыкновенный способъ освѣщенія вагоновъ — это настѣнные фонари съ стеариновыми свѣчами, не вездѣ въ одинаковомъ и достаточномъ количествѣ.

Наконецъ, что касается вентиляціи вагоновъ, эта сторона дѣла до настоящаго времени мало заботила желѣзнодорожныя управленія. Въ отдѣлѣ о санитарной части подробно разсмотрѣнъ вопросъ о вентиляціи вагоновъ и мы поэтому ограничимся здѣсь самыми общими указаніями.

По видимому, даже Министерство Путей Сообщенія не придаетъ особаго значенія вопросу о количествѣ и качествѣ воздуха на каждаго пассажира. По крайней мѣрѣ, въ министерскихъ приказахъ мы не находимъ требованій относительно позвольтельнаго минимума кубическаго содержанія воздуха на 1 пассажира въ вагонѣ или какихъ нибудь постановленій о правильной вентиляціи вагоновъ. Единственно, что есть въ этомъ отношеніи, — приказы объ особыхъ отдѣленіяхъ для некурящихъ, но и они не вездѣ исполняются строго.

Обращаясь къ приложенной въ концѣ таблицы, мы видимъ, что относительно кубическаго содержанія воздуха на 1 пассажира, разные вагоны на разныхъ дорогахъ представляютъ замѣчательное разнообразіе. Достаточно указать крайніе предѣлы, между которыми по тремъ только дорогамъ колеблется кубическое содержаніе на 1 пассажира: эти предѣлы: 0,461 куб. саж. и 0,087 куб. саж. Разумѣется, и здѣсь наименьшее кубическое содержаніе воздуха приходится на многочисленныхъ пассажировъ III класса. Нельзя не выразить пожеланія, чтобы по крайней мѣрѣ относительно количества и качества воздуха между вагонами разныхъ классовъ не было разницы, потому что это вопросъ не большаго или меньшаго комфорта, а вопросъ необходимой потребности всѣхъ и cadaго.

По заявленію нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ управленій самая удобная система вентиляціи—это фонари въ потолокъ вдоль всего вагона съ отверстіями по бокамъ и вытяжными трубами въ срединѣ. Такіе фонари много увеличиваютъ и кубическое содержаніе воздуха въ вагонѣ (почти на 11%, какъ заявляетъ управленіе нижегородской дороги). Но вагоны съ такими фонарями введены на нашихъ дорогахъ далеко не вездѣ.

Нельзя не указать также на неудовлетворительное устройство ретирадниковъ на многихъ дорогахъ; особенно въ вагонахъ III класса они часто содержатся недостаточно опрятно и не отапливаются. Нерѣдко встрѣчаются жалобы на то, что ретирадъ совсѣмъ нѣтъ при нѣкоторыхъ вагонахъ.

Вагоновъ прямаго сообщенія ни на одной изъ дорогъ, осмотрѣнныхъ Подкомисіей, нѣтъ, несмотря на удобство подобныхъ вагоновъ для пассажировъ, передвигающихся съ семействами на большія разстоянія; ни одно правленіе не объясняетъ причины такого пробѣла.

Опаздываніе поѣздовъ желѣзныя дороги объясняютъ какъ нѣчто весьма натуральное не только причинами атмосферическими, но и задержками, происходящими отъ слишкомъ медленнаго движенія товарныхъ поѣздовъ, между станціями. Оправданіе, едва ли выдерживающее даже снисходительную критику.

Правила, выработанныя дорогами относительно пассажирскаго движенія, весьма сходны между собою и одинаково клонятся къ огражденію дорогъ отъ какихъ либо вознагражденій въ пользу публики. Въ свою очередь, правленія желаютъ еще изданія какихъ то спеціальныхъ правилъ для огражденія станціоннаго начальства и поѣздной прислуги отъ „произвола публики“, которая будто бы вообще не склонна подчиняться постановленіямъ Министерства Путей Сообщенія.

Болѣе подробный очеркъ пассажирскаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ раіона С.-Петербургской Подкоммисіи приводится ниже. Онъ составленъ на основаніи разныхъ матеріаловъ, поступившихъ въ распоряженіе Подкоммисіи, каковы: отвѣты желѣзнодорожныхъ правленій на вопросы, предложенные Коммисіей, извлеченія изъ заявленій, поступившихъ въ Подкоммисію, и изъ выписокъ, сдѣланныхъ изъ имѣющихся на станціяхъ жалобныхъ книгъ, съ отвѣтами дорогъ какъ по заявленіямъ, такъ и по жалобамъ, а также свѣдѣнія, добытыя Подкоммисіей непосредственно. Тѣ заявленія, которыя правленіями уже приняты къ руководству, а равно и тѣ, которыя оказываются невѣрными или очевидно непрактичными, въ расчетъ не входили.

I. Николаевская желѣзная дорога.

Относительно удобствъ пассажирскаго движенія на николаевской желѣзной дорогѣ сдѣлано довольно много,

На всемъ протяженіи дороги введены курьерскія поѣзда, по одному въ сутки, въ томъ и другомъ направленіи, со среднею скоростью по 40,26 версты въ часъ. Въ видахъ наибольшаго размѣра пассажирскаго движенія, курьерскіе поѣзда имѣютъ остановки лишь на болѣе значительныхъ станціяхъ, каковы: Любань, М. Вишера, Окуловка, Бологое, Волочекъ, Спирово, Осташково, Тверь и Клинь; остальные станціи курьерскіе поѣзда проходятъ мимо. По отзыву управленія дороги, курьерскіе поѣзда, въ томъ видѣ, въ какомъ они существуютъ, вполне удовлетворяютъ публику какъ относительно скорости движенія, такъ и въ другихъ отношеніяхъ, такъ что о какихъ нибудь новыхъ удобствахъ для публики хлопотать представляется излишнимъ.

Что же касается обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, въ отвѣтахъ управленія не имѣется указаній о средней скорости ихъ движенія; заявляютъ только, безъ всякихъ объясненій, что увеличить эту скорость посредствомъ сокращенія стоянокъ невозможно.

Въ пассажирскихъ поѣздахъ имѣются спальные вагоны, съ добавочною платою по 2 р. въ I и II классѣ и по 1 р. 50 к. въ III классѣ. Они содержатся Обществомъ. Министерскія постановленія объ отдѣленіяхъ для дамъ и для некурящихъ соблюдаются въ точности и ни въ какихъ дополненіяхъ или измѣненіяхъ, по отзыву управленія, не нуждаются.

Время прибытія и отхода пассажирскихъ поѣздовъ на рѣчныхъ станціяхъ согласовано со временемъ прибытія и отхода пароходовъ. Экстренные поѣзда по заказу частныхъ лицъ отправляются на условіяхъ, опредѣленныхъ въ тарифѣ.

Главнѣйшія причины опаздыванія поѣздовъ, кромѣ атмосферическихъ, были: усилившееся товарное движеніе и неприемъ поѣздовъ предъидущими станціями. Въ послѣднее время, по сло-

вамъ управленія, опаздыванія очень уменьшились съ устройствомъ электросемафоровъ. Только на промежуточныхъ станціяхъ поѣзда задерживаются почтою, но случаи эти весьма незначительны.

Необходимыя для публики свѣдѣнія о времени прихода и отхода поѣздовъ, провозной платы, продолжительности остановокъ, о существующихъ правилахъ, которыми опредѣляются отношенія желѣзной дороги къ пассажирамъ, и т. п. напечатаны въ расписаніяхъ, вывѣшенныхъ на всѣхъ станціяхъ и, по словамъ управленія, вполне доступны для публики, хотя однообразной формы для расписаній не выработано. Объ отправленіи или отмѣнѣ пассажирскихъ поѣздовъ, о назначеніи дополнительныхъ, а также обо всѣхъ опозданіяхъ публика извѣщается посредствомъ объявленій, вывѣшиваемыхъ на станціяхъ, близъ билетныхъ кассъ.

Продажа пассажирскихъ билетовъ на столичныхъ станціяхъ начинается за 1^{1/2} часа, а на промежуточныхъ за 1 часъ до отхода поѣзда и прекращается съ багажемъ за 12, а безъ багажа за 5 минутъ, о чемъ вывѣшены объявленія на кассахъ.

Всѣ споры и недоразумѣнія на станціяхъ разрѣшаются начальникомъ станціи, въ крайнихъ случаяхъ, при участіи жандарма, а на поѣздѣ всѣ вопросы разрѣшаются оберъ-кондукторами.

Билеты приняты на дорогѣ карточные, системы Эдмонсона, на которыхъ отмѣтки дѣлаются посредствомъ компостеровъ; на билетахъ обозначаются станціи отправленія и назначенія, классъ и стоимость. Пассажиръ обязанъ предъявлять билеты для контроля во всякое время. Оказавшійся безъ билета, платитъ за все разстояніе отъ мѣста отхода поѣзда до станціи, гдѣ обнаружено неимѣніе билета. Если же пассажиръ отказывается уплатить требуемыя деньги, то приглашается жандармъ, который отбираетъ отъ пассажира свѣдѣнія о его званіи, фамиліи и мѣстѣ жительства, въ тѣхъ видахъ, чтобы можно было стребовать съ него деньги

въ послѣдствіи. Управленіе жалуется, что пассажиры безусловно отказываются отъ уплаты этихъ денегъ и выражаетъ желаніе, чтобы Правительство приняло самыя серьезныя мѣры для огражденія интересовъ дорогъ.

Если пассажиру выданъ билетъ несогласно его требованію, такой билетъ долженъ быть обмѣненъ, по заявленію пассажира. Въ тѣхъ случаяхъ, бывающихъ, по отзыву управленія, на промежуточныхъ только станціяхъ, когда пассажиру, купившему билетъ, отказываютъ въ полученіи мѣста въ томъ именно поѣздѣ и классѣ, на которые билетъ купленъ, деньги, уплаченныя пассажиромъ, возвращаются ему. Точно также возвращаются деньги, уплаченныя за билетъ, если назначенный къ отходу поѣздъ не отправляется или не доходитъ до мѣста назначенія, а равно, если пассажиръ, по болѣзни или по другимъ причинамъ, отъ него не зависящимъ, не успѣетъ занять мѣста въ поѣздѣ и заявить о томъ до отхода поѣзда. Когда пассажиръ, взявшій билетъ на извѣстный поѣздъ, по особымъ обстоятельствамъ не можетъ ѣхать съ этимъ поѣздомъ, то начальникъ станціи разрѣшаетъ ему ѣхать съ однимъ изъ пассажирскихъ поѣздовъ той же скорости, въ тотъ же день, о чемъ и дѣлаетъ отмѣтку на билетѣ.

Пассажиры прямого сообщенія, при полученіи мѣста, не имѣютъ преимущества передъ другими пассажирами. Билеты прямого сообщенія, если пассажиръ перерываетъ свою поѣздку, сохраняютъ силу по 2-й группѣ въ теченіи 6-ти сутокъ, по 3-й въ теченіи 14 сутокъ. Никакой отмѣтки на билетѣ не дѣлается, въ случаѣ остановокъ пассажира. Управленіе выражаетъ желаніе, чтобы срокъ назначенія былъ увеличенъ.

Въ случаѣ потери пассажиромъ билета, единственнымъ доказательствомъ того, что билетъ купленъ имъ, можетъ служить багажная квитанція, на которой проставляется № билета и то лишь

въ такомъ случаѣ, если въ числѣ отобранныхъ оберъкондукторомъ билетовъ не окажется этого №.

Лица въ нетрезвомъ видѣ совсѣмъ не принимаются на поѣздъ. Больные принимаются съ провожатыми и съ разрѣшенія врача. Лица нетрезвые или своимъ поведеніемъ нарушающія тишину и спокойствіе остальныхъ пассажировъ во всѣхъ случаяхъ и на всѣхъ станціяхъ могутъ быть высажены изъ поѣзда, при чемъ деньги за поѣздъ не возвращаютъ, но багажъ долженъ быть выданъ на станціи высадки.

Дѣти моложе 5 лѣтъ перевозятся бесплатно, при одномъ взросломъ, но не должны занимать отдѣльныя мѣста; дѣти отъ 5 до 10 лѣтъ платятъ за полмѣста и занимаютъ отдѣльныя мѣста.

При случайныхъ остановкахъ поѣзда, если онѣ продолжительны, пассажирамъ дозволяется выходъ изъ вагоновъ, подъ условіемъ немедленнаго занятія мѣсть, по требованію оберъ-кондуктора. Съ приходомъ поѣзда на станцію отворяютъ двери всѣхъ вагоновъ и поѣздною прислугою объявляется пассажирамъ, внутри вагоновъ, о мѣстѣ и продолжительности остановки.

Пассажирскимъ багажемъ на николаевской дорогѣ считаютъ вещи пассажировъ. Всѣ споры разрѣшаются начальникомъ станціи, но управленіе считаетъ болѣе удобнымъ для разрѣшенія споровъ относительно багажа ввести габариты. Совершенно недопускаются къ перевозкѣ предметы легко воспламеняющіеся или опасные. Приемъ багажа начинается съ открытія билетной кассы. При сдачѣ багажа безусловно требуется предъявленіе пассажирскаго билета. Каждый билетъ даетъ право на бесплатную перевозку 1 пуда. Допускаются къ перевозкѣ багажей и товарныя мѣста, но въ такомъ случаѣ на нихъ наклеивается штемпель „товаръ“ и въ случаѣ утраты или порчи общество уплачиваетъ какъ за товаръ не-

застрахованный по 5 р. съ пуда; точно также на нихъ не распространяется право бесплатной перевозки 1 пуда. По заявленію управленія, на николаевской дорогѣ имѣли мѣсто случаи неправильной перевозки багажа, по причинѣ неснятія отправителемъ старыхъ ярлыковъ. Въ такомъ случаѣ желѣзная дорога, по заявленію управленія, подвергается отвѣтственности, но какой, правленіе не указываетъ.

Багажъ, прибывшій по назначенію, хранится бесплатно въ теченіи 24 часовъ. Пассажиръ въ случаѣ надобности, можетъ вытребовать свой багажъ на промежуточной станціи, о чемъ долженъ заявить оберъ-кондуктору съ представленіемъ багажной квитанціи. Никакихъ другихъ формальностей не требуется, но деньги за непройденное багажемъ разстояніе не возвращаются. Въ случаѣ утраты багажной квитанціи, требуется для полученія вещей заявленіе, засвидѣтельствованное нотаріальнымъ порядкомъ, съ подробною описью вещамъ, которая и провѣряется въ отсутствіе пассажира и если все окажется вѣрно, то вещи выдаются безъ всякаго залога.

Какъ извѣстно, одно изъ самыхъ крупныхъ неудобствъ для пассажировъ на желѣзныхъ дорогахъ составляютъ правила объ отвѣтственности дорогъ за цѣнность и сохранность багажа. Николаевская дорога въ этомъ отношеніи не составляетъ исключенія. За незастрахованный багажъ, въ случаѣ его пропажи, дорога уплачиваетъ только не свыше 1 р. за фунтъ — норма безусловно недостаточная, такъ какъ почти нельзя себѣ представить такого пассажирскаго багажа, который не стоилъ бы дороже.

Страхованіе багажа принимается съ платою по 5 р. съ тысячи, при чемъ дорога предоставляетъ себѣ право удостовѣриться въ правильности оцѣнки предъявляемаго къ отправленію застрахованнаго багажа. Въ случаѣ невыдачи багажа или выдачи только

части его на багажной квитанціи, по требованію получателя, дѣлается удостовѣреніе числа и времени предъявленія ея. Въ случаѣ поврежденія или утраты части багажа получатель можетъ отказаться отъ пріема всей партіи и требовать выдачи полностью страховой суммы или же сохранившуюся часть можетъ получить въ счетъ страховой суммы. Въ случаѣ отказа получателя отъ всей партіи поврежденнаго багажа, багажъ этотъ поступаетъ въ собственность дороги и продается. Недоставленный по назначенію багажъ считается утраченнымъ и выдается вознагражденіе его владѣльцу по истеченіи двухъ мѣсяцевъ, но владѣлецъ утеряннаго багажа, при полученіи за него вознагражденія, можетъ требовать, чтобы его увѣдомили, если багажъ будетъ розысканъ, и можетъ въ теченіи двухъ мѣсяцевъ получить найденный багажъ, съ возвращеніемъ выданнаго ему вознагражденія.

Ручной кладью на николаевской дорогѣ считаются пассажирскія вещи, которыя могутъ быть помѣщены на сѣткѣ или подъ сидѣньемъ. За цѣлость ручной клади дорога не отвѣчаетъ. Для обезпеченія пассажировъ при сдачѣ вещей носильщикамъ желѣзной дороги, послѣдніе снабжены металлическими знаками съ номерами, и хотя, какъ заявляетъ управленіе, не существуетъ правила, чтобы общество отвѣчало за пропавшія по винѣ носильщиковъ вещи, тѣмъ не менѣе общество въ этихъ случаяхъ, бывавшихъ на дорогѣ, уплачивало пассажиру, не извѣстно только въ какомъ размѣрѣ. Какъ ни похвальна такая внимательность къ потерпѣвшимъ пассажирамъ, однако послѣдніе едвали не болѣе были бы обезпечены, при сдачѣ вещей носильщикамъ, еслибы за нихъ отвѣчала круговою порукою сама артель носильщиковъ.

Предметы, найденные, хранятся на станціяхъ въ теченіе одного мѣсяца, а за тѣмъ сдаются въ магазинъ дороги. Допускается и продажа найденныхъ вещей, съ соблюденіемъ такого порядка:

черезъ мѣсяць посредствомъ газетныхъ публикацій владѣлецъ вещей приглашается за полученіемъ ихъ и если въ теченіи 6 мѣсяцевъ онъ не явится, то вещи продаются съ публичнаго торга, а деньги хранятся „впредь до востребованія“, какъ сказано въ отвѣтахъ управленія.

Товары большой скорости принимаются отъ 9 до 4 часовъ, а въ праздничные дни до 12 часовъ дня.

Полученныя подкомиссіей заявленія не вполне согласны съ отвѣтами управленія дороги. Такъ, есть заявленія, что пассажирскіе поѣзда иногда опаздываютъ отправленіемъ вслѣдствіе того, что продажа билетовъ открывается не задолго до отхода поѣзда, а такъ какъ сдача багажа не допускается безъ предъявленія билета, то при громадномъ приѣмѣ багажа, преимущественно отъ публики, ѣдущей на дачу, этотъ приѣмъ задерживаетъ своевременное отправленіе поѣзда на 20 — 30 минутъ.

Имѣются также заявленія разныхъ лицъ, что во многихъ пассажирскихъ вагонахъ III класса не устроено ретирадъ.

II. Московско-нижегородская жел. дорога.

Относительно пассажирскаго движенія по московско-нижегородской дорогѣ, собраніе купцовъ нижегородской ярмарки высказалось, что оно отъ него ничего лучшаго не требуетъ; нѣкоторые частныя лица выражаютъ, однако, желаніе скорѣйшаго устройства спальныхъ вагоновъ и вагоновъ IV класса.

Затѣмъ были заявленія о неимѣніи на добавочныхъ поѣздахъ, во время ярмарки, изъ Нижняго Новгорода въ Москву отдѣленій для некурящихъ, а равно о необходимости воспретить вывѣшиваніе на станціяхъ объявленій о томъ, чтобы публика не затрудняла кассировъ сдачей, такъ какъ если сдачи съ кассы

приходится нѣсколько копѣекъ, то пассажиръ ради этого объявленія сдачи въ большинствѣ случаевъ вовсе не получаетъ.

Ковровское городское общество недовольно, что вновь выстроенная муромская дорога примыкаетъ къ московско-нижегородской въ 3-хъ верстахъ отъ Коврова; такое дальнее разстояніе не можетъ удовлетворить ни отправителей, ни получателей товаровъ, ни пассажировъ, и потому было бы весьма полезно соединеніе муромской желѣзной дороги съ московско-нижегородской непосредственно у станціи Ковровъ.

Курьерскихъ поѣздовъ на московско-нижегородской дорогѣ нѣтъ, а есть скорые, ежедневно по одному въ каждую сторону. Средняя скорость движенія скорого поѣзда только 40 верстъ въ часъ, что происходитъ отъ того, что скорые поѣзды, вмѣстѣ съ тѣмъ и почтовые, почему должны останавливаться на всѣхъ станціяхъ дороги. Управление дороги выражаетъ желаніе, чтобы почтовый департаментъ согласился возить почтовые вагоны съ пассажирскимъ поѣздомъ; тогда бы скорый поѣздъ, минуя малыя станціи, ходилъ бы быстрѣе между Москвою и Нижнимъ-Новгородомъ.

Средняя скорость обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, считая съ остановками на станціяхъ — 31¹/₂ верста въ часъ. По мнѣнію управленія дороги, эта скорость поѣздовъ удовлетворяетъ нуждамъ публики и увеличить ее нѣтъ возможности.

Хотя поѣзды ходятъ по московско-нижегородской дорогѣ преимущественно ночью, но спальныхъ вагоновъ на этой дорогѣ, какъ мы сказали, до сихъ поръ не устроено, нѣтъ даже особыхъ семейныхъ отдѣленій. Точно также нѣтъ билетовъ „туда и обратно,“ хотя во время ярмарки многіе охотно брали-би подобныя билеты при отправленіи въ Нижній или Москву.

По отзыву управленія дороги, время прибытія поѣздовъ въ

Нижній-Новгородъ совпадаетъ со временемъ отхода пароходовъ. Достигается это независимо отъ дороги, такъ какъ пароходы сами сообразуются въ нею. Но желѣзная дорога съ своей стороны не находитъ возможнымъ сообразовать время отхода поѣздовъ изъ Нижняго со временемъ прибытія туда пароходовъ, такъ какъ они приходятъ очень разнообразно и не аккуратно. Сообразно съ удобствами публики, дорога полагаетъ необходимымъ, чтобы поѣзда приходили утромъ какъ въ Москву, такъ и въ Нижній и такимъ образомъ движеніе въ пути происходитъ въ теченіе всей ночи.

Въ подгородномъ движеніи по московско-нижегородской дорогѣ отъ Москвы до станціи Кусково и Обираловка, хотя установлены сезонные билеты, но никакой скидки по нимъ не полагается.

Что же касается общихъ условій перевозки пассажировъ и ихъ багажа по московско-нижегородской желѣзной дорогѣ, принадлежащей Главному Обществу, въ этомъ отношеніи не замѣчается большой разницы сравнительно съ другими дорогами Главнаго Общества. Можно указать развѣ на нѣсколько второстепенныхъ особенностей. Такъ, на этой дорогѣ пассажирамъ дозволяется занимать въ вагонѣ мѣста безъ билета, но не иначе, какъ съ вѣдома начальника станціи, который предупреждаетъ о томъ оберъ-кондуктора, обязаннаго пригласить такого пассажира на первой же станціи взять билеты, для дальнѣйшаго слѣдованія съ доплатою за проѣздъ безъ билета, равною его стоимости. Въ случаѣ если пассажиру выданъ билетъ не согласно его требованію, онъ обязанъ заявить о томъ кассиру, или начальнику станціи, иначе рискуетъ, что билетъ будетъ признанъ не дѣйствительнымъ при поѣздномъ контролѣ. Обыкновенный билетъ въ извѣстныхъ случаяхъ можетъ сохранить силу лишь въ теченіе 24 ча-

совъ, подъ условіемъ, чтобы пассажиръ заявилъ о томъ начальнику станціи—для отмѣтки. Условія перевозки дѣтей на московско-нижегородской дорогѣ приняты тѣже, что и на петербургско-варшавской дорогѣ, именно: при одномъ взросломъ пассажирѣ можетъ быть провозимо не болѣе одного ребенка моложе 5 лѣтъ, при чемъ этотъ ребенокъ долженъ помѣщаться на колѣняхъ у пассажира и отдѣльнаго мѣста не занимать. Дѣти отъ 5 до 10 лѣтъ въ I и II классахъ перевозятся съ платою за $\frac{1}{2}$ мѣста, а въ III классѣ за $\frac{1}{4}$ мѣста.

При потерѣ багажной квитанціи ни удостовѣренія личности, ни залога не требуется, а только подробное обозначеніе, изъ какихъ вещей состоитъ багажъ и въ какихъ вмѣстилищахъ онъ сданъ. Такая упрощенная процедура представляетъ значительныя удобства для пассажировъ, служа въ тоже время совершенно достаточной гарантіей противъ неправильныхъ заявленій о пропажѣ багажной квитанціи.

Въ случаѣ поврежденія или утраты части застрахованнаго багажа получатель не можетъ отказаться отъ всей партіи и сумма вознагражденія опредѣляется по соразмѣрности.

За пропажу вещей, сданныхъ рабочимъ и сторожамъ, дорога не принимаетъ на себя отвѣтственности. По заявленіи управленія дороги, былъ только одинъ случай уплаты пассажиру за пропажу багажа, сданнаго носильщику.

Изъ отвѣтовъ управленія дороги видно, что случаи покражи пассажирскаго ручнаго багажа и бумажниковъ довольно обыкновенны на этой дорогѣ, особенно во время нижегородской ярмарки. Не смотря на всѣ предосторожности и на всѣ усилія дороги, по заявленію управленія, зло это искоренено быть не можетъ.

Жалобъ на московско-нижегородскую дорогу записано въ жалобныхъ книгахъ довольно много, соотвѣтственно огромному пас-

сажирскому движенію по дорогѣ. Наиболѣе существенныя изъ жалобъ касаются недостатка мѣстъ въ вагонахъ извѣстныхъ классахъ и даже совершеннаго отказа въ билетахъ на всѣ поѣзда въ теченіе цѣлаго дня. Затѣмъ идутъ жалобы на задержки у кассы, на отказъ въ размѣнѣ денегъ, на переборы при продажѣ билетовъ, на тѣсноту въ вагонахъ, шумъ и пѣніе пассажировъ въ вагонахъ, на невниманіе прислуги къ необходимости будить пассажировъ ночью, на отсутствіе отдѣленій для некурящихъ, на допущеніе публики въ свѣжевыкрашенный вагонъ, на холодъ зимою на станціяхъ, на дурной буфетъ, на неоткрытіе во время буфета.

Управленіе дороги въ своихъ резолюціяхъ часть жалобъ объясняло огромнымъ скопленіемъ пассажировъ во время Нижегородской ярмарки, на большинство изъ жалобъ приписало не трезвому состоянію пассажировъ, писавшихъ жалобы, почему послѣднія оставались безъ послѣдствій.

III. С.-Петербургско-варшавская желѣзная дорога.

Условія перевозки пассажировъ и ихъ багажа на петербургско-варшавской желѣзной дорогѣ, принадлежащей, также, какъ и николаевская, Главному Обществу, мало разнятся отъ тѣхъ, какія существуютъ на этой послѣдней дорогѣ. По этому нѣтъ надобности дѣлать такой же подробный очеркъ, какой сдѣланъ для николаевской дороги, и мы ограничимся здѣсь относительно условій перевозки лишь указаніемъ на особенности С.-Петербургско-варшавской дороги сравнительно съ николаевскою. Эти особенности главнѣйшимъ образомъ заключаются въ слѣдующемъ:

Въ слѣдствіе того, что С.-Петербургско-варшавская дорога со-

прикасается съ пограничною чертою, таможенный досмотръ при большомъ скопленіи пассажировъ бываетъ причиною задержки и опаздыванія поѣздовъ. Управленіе дороги, въ своихъ отвѣтахъ заявляетъ, что въ настоящее время „это по возможности устранено“, но какимъ образомъ — неизвѣстно. При случайныхъ остановкахъ поѣзда, не указанныхъ росписаніемъ, пассажирамъ на этой дорогѣ вовсе не позволяется выходить изъ вагоновъ, какъ бы ни продолжительна была случайная остановка. Въ тѣхъ случаяхъ, когда багажъ перевозился неправильно по причинѣ неснятія отправителемъ старыхъ ярлыковъ и другихъ означеній, могущихъ вызвать ошибочное направленіе перевозимаго багажа, дорога не принимала на себя никакой отвѣтственности. Въ случаѣ поврежденія или утраты части застрахованнаго багажа, дорога отвѣчаетъ только за утраченное, а то, что осталось на лицо, пассажиръ обязанъ принять, потому что, какъ объясняетъ управленіе, „мѣста должны быть страхованы каждое отдѣльно“. Въ случаѣ утраты пассажиромъ купленнаго билета дорога не принимаетъ никакихъ доказательствъ въ удостовѣреніе факта покупки билета, стало быть поступаетъ съ потерявшимъ билетъ, какъ съ пассажиромъ, ѣдущимъ безъ билета. Существуетъ еще особенность относительно перевозки дѣтей: при взрослыхъ бесплатно перевозится только 1 ребенокъ моложе 5 лѣтъ; за прочихъ же дѣтей, моложе 5 лѣтъ, платится какъ за дѣтей 5—10 лѣтняго возраста. Для послѣднихъ тоже есть особенность: за I и II классъ съ нихъ берется плата въ половинномъ размѣрѣ, а въ III классѣ — только за $\frac{1}{4}$ мѣста.

Вообще говоря, пассажирское движеніе на С.-Петербургско-варшавской желѣзной дорогѣ не отличается особенными удобствами. Интересы пассажировъ, по видимому, мало принимаются дорогою въ расчетъ, какъ объ этомъ свидѣтельствуютъ доставленныя Подкоммисіи заявленія.

Вниманіе управленія С.-Петербурго-варшавской дороги посвящено главнымъ образомъ движенію между Петербургомъ и Вержболово. Не смотря, однако, на покровительство, оказываемое этому пути, всякому пассажиру, перешедшему изъ комфортабельнаго восточно-пруссаго поѣзда въ поѣздъ петербурго-варшавской дороги, въ которомъ попадаются весьма грязные вагоны, и принужденному, послѣ быстрой ѣзды, тащиться медленно и съ остановками на малыхъ станціяхъ, не можетъ не броситься въ глаза поразительная разница между обѣими дорогами. Къ этому слѣдуетъ прибавить, что поѣзды петербурго-варшавской дороги нерѣдко опаздываютъ прибытіемъ въ Вержболово и такимъ образомъ, пассажирамъ приходится оставаться на станціи въ ожиданіи слѣдующаго заграничнаго поѣзда.

Ни въ Вержболовѣ, ни въ Вильно, ни въ другихъ важныхъ пунктахъ нѣтъ билетовъ прямаго сообщенія въ Москву, Смоленскъ и другіе важные города Имперіи.

Либавскій поѣздъ, прибывающій въ Кошедары, опаздываетъ систематически, вслѣдствіе чего пассажиры этого поѣзда должны терять напрасно цѣлый день. Точно также отъ того, что поѣзда № 3 и 4-й скрещиваются въ Александровкѣ, а не въ Динабургѣ, рижскій поѣздъ задерживается слишкомъ часъ.

Пассажиры, ѣдущіе съ петербурго-варшавской дороги на югъ черезъ Вилейку, должны всегда въ Вилейкѣ брать новый билетъ и сдавать снова багажъ. Такая операція, конечно, крайне неудобна. Нѣкоторые объясняютъ это обстоятельство отчасти покровительствомъ со стороны Главнаго Общества пути на Петербургъ. Если это вѣрно, то нельзя не замѣтить, что желаніе Главнаго Общества привлечь пассажировъ на свои линіи весьма естественно, но способы, употребляемые имъ для сего, крайне оригинальны. Въ данномъ случаѣ привлеченіе пассажировъ должно

бы заключаться въ ускореніи, удешевленіи и, наконецъ въ предоставленіи удобствъ проѣзда черезъ Петербургъ, но никакъ не въ искусственныхъ затрудненіяхъ, создаваемыхъ пассажирамъ въ направленіи черезъ Вилейку. Грязь и неопрятность нѣкоторыхъ пассажирскихъ вагоновъ доходитъ на С.-Петербурго-варшавской желѣзной дорогѣ до невозможныхъ предѣловъ. Прибывъ въ Варшаву, пассажиръ, ѣдущій далѣе, принужденъ, не смотря на существованіе окружной дороги, ѣхать въ экипажѣ или по конно-желѣзной дорогѣ изъ предмѣстья Прага (гдѣ находится Петербурго-варшавскій вокзалъ) черезъ весь городъ на Варшавско-Вѣнскій вокзалъ везя съ собой багажъ и тутъ снова сдавать его, а иногда и брать новый билетъ. Неудобства эти, по заявленію нѣкоторыхъ лицъ, иногда заставляютъ пассажировъ, ѣдущихъ по направленію къ Вѣнѣ, предпочитать пути на Варшаву болѣе дорогой и долгій путь на Вержболово. Правда, совѣтъ Главнаго Общества ссылается, что варшавская окружная дорога ему не принадлежитъ, но никто не мѣшаетъ совѣту войти въ соглашеніе съ этой дорогой.

Не смотря на то, что путь Петербургъ - Одесса черезъ Бѣлостокъ на 200 верстъ короче пути черезъ Москву, проѣздъ по послѣднему на 2 ч. 49 мин. скорѣе проѣзда черезъ Бѣлостокъ. Это обстоятельство конечно отвлекаетъ пассажировъ, ѣдущихъ изъ Петербурга на югъ съ Бѣлостокскаго пути на Московскій и, хотя такое отвлеченіе можетъ быть и не безвыгодно для Главнаго Общества, заинтересованнаго, преимущественно въ преемствѣ никлаевской дороги, тѣмъ не менѣе, оно затрудняетъ развитіе нормальнаго пассажирскаго движенія и, наконецъ, въ данномъ случаѣ интересы государственнаго казначейства не совпадаютъ съ интересами общества, такъ какъ первое, напротивъ, заинтересовано болѣе въ развитіи петербурго-варшавской дороги,

нежели николаевской. Интересенъ тотъ фактъ, что по старому варшавскому шоссе до настоящаго времени ежедневно отправляются экипажи въ Ломжу и Сувалки. Между тѣмъ, казалось бы, что гораздо удобнѣе ѣхать по желѣзной дорогѣ до Чигова въ Ломжу и до Гродно въ Сувалки. Нѣкоторые лица объясняютъ эту ненормальность сравнительною дороговизною и неудобствомъ проѣзда по желѣзной дорогѣ. Рабочіе отправляющіеся съ плотами по Нѣману изъ Гродно въ Ковно, возвращаются оттуда ежегодно въ Гродненскую и Минскую губерніи пѣшкомъ. По заявленію, сдѣланному въ Ковенской городской думѣ, такихъ рабочихъ въ 1879 году было до 9,000 человекъ. Городская дума выразила увѣренность, что при существованіи IV класса рабочіе эти ѣздили бы по желѣзной дорогѣ.

Вообще такъ какъ С.-Петербургско-варшавская дорога пролегаетъ по мало-производительнымъ мѣстностямъ, въ которыхъ развить отхожій промыселъ, то было бы очень желательно установить для рабочихъ IV классъ въ извѣстные періоды времени и съ ограниченіями, способными оградить интересы дороги отъ сокращенія проѣзда въ III классѣ. Мѣра эта, конечно, была бы также полезна и для самой дороги. Учрежденіе IV класса въ предѣлахъ петербурго-варшавской дороги предвидѣно отчасти въ уставѣ общества, гдѣ говорится: (§ 12) „Для пассажировъ III класса, перевозимыхъ въ товарныхъ поѣздахъ, тарифъ сей (1¹/₄ коп.) имѣетъ быть пониженъ“. Совѣтъ управленія признаетъ это пониженіе для себя невыгоднымъ.

Существуетъ также множество второстепенныхъ заявленій противъ петербурго-варшавской дороги о неисполненіи, въ особенности для пассажировъ III класса, распоряженія Министерства Путей Сообщенія объ отдѣленіи для некурящихъ, о недостаткѣ мѣстъ въ вагонахъ II класса, почему приходится иногда

путешествовать стоя, о позднемъ открытіи кассъ, о небрежномъ обращеніи прислуги съ багажемъ и даже о вымогательствѣ послѣдней; наконецъ, о систематической недоплатѣ на мелкихъ станціяхъ сдачи при покупкѣ билета и сдачѣ багажа.

Двѣ станціи, а именно Гатчина и Сиверская С.-Петербурго-варшавской дороги, имѣютъ значительное подгородное пассажирское движеніе и число пассажировъ могло бы еще увеличиться, если бы было что нибудь сдѣлано для улучшенія сообщеній съ этими пунктами. Но Главное Общество рѣшительно ничего не дѣлаетъ, чтобы побудить дачную публику пользоваться ея дорогою, и такимъ образомъ потеряло весьма большое число пассажировъ, которые находятъ болѣе выгоднымъ пользоваться балтійскою дорогою. Станція Сиверская съ каждымъ годомъ получаетъ большее развитіе; число лицъ, пріобрѣтающихъ земельные участки и число дачъ, которыя нанимаются на перерывъ, увеличиваются постоянно; но дѣло идетъ съ нѣкоторою робостью; потому что и помѣщики и дачники никогда не могутъ быть увѣрены въ удобствѣ и постоянствѣ устанавливаемыхъ расписаній и не знаютъ какія сообщенія, т. е. какого рода движеніе будетъ въ слѣдующемъ году.

Главному Обществу было бы положительно выгодно облегчить публикѣ сношенія столицы съ этими станціями и оно могло бы это дѣлать безъ малѣйшаго неудобства. Для этого, по словамъ одного изъ заявителей, надо было бы установить однодневные билеты съ обратными проѣздами, со скидкою 25% со всѣхъ станцій между С.-Петербургомъ и Лугою въ оба направленія. Эти билеты должны были бы быть годны отъ субботы до утра понедѣльника, а также отъ кануна праздника до другаго утра послѣ праздника. Равнымъ образомъ необходимо установить абонементные билеты. Нужно было бы также чтобы Глав-

ное Общество разрѣшило пользоваться своею городскою станціею для того, чтобы публика могла отправлять по назначенію и съ доставкою на домъ всякія вещи, мелкія посылки, провизіи и проч.

Для той же цѣли, по мнѣнію другихъ лицъ, необходимо:

1) Росписанія движенія поѣздовъ составлять съ принятіемъ въ соображеніе нуждъ публики и не дѣлать промежутковъ между отдѣльными поѣздами до 7 часовъ времени.

2) Росписанія поѣздовъ лѣтняго движенія публиковать по крайней мѣрѣ за мѣсяць до введенія ихъ въ дѣйствіе, а не наканунѣ, какъ это дѣлается до настоящаго времени.

3) Ходатайствовать объ отмѣнѣ взиманія государственнаго сбора съ пассажирскаго движенія въ подгородныя мѣста.

4) Понизить стоимость проѣзда не только въ I и II, но въ особенности въ III классѣ.

5) Устроить спеціальныя лѣтніе вагоны.

Затѣмъ, имѣя въ виду что въ лѣтнее время дачники переселяются до Луги включительно, необходимо, чтобы для этого движенія были установлены удобныя мѣстные поѣзда.

Въ видахъ еще большаго развитія движенія въ районѣ линіи отъ С.-Петербурга до Луги, полезно было бы устройство платформъ противъ колоніи Средней Рогатки и села Пулкова.

IV. Шуйско-ивановская жел. дорога.

Шуйско-ивановская дорога представляетъ какъ бы вѣтвь московско-нижегородской дороги, но не вполне согласована съ послѣдней, хотя управленіе дороги потребно согласоваться съ нижегородскою дорогою выставляя, какъ препятствіе для согласованія времени прихода и отхода поѣздовъ съ приходомъ и отходомъ пароходовъ у г. Кинешмы. Курьерскихъ и скорыхъ по-

ѣздовъ на дорогѣ не имѣется. Существующую скорость пассажирскихъ поѣздовъ увеличивать управленіе считаетъ невозможнымъ и не нужнымъ. Спальныхъ вагоновъ на поѣздахъ не имѣется. Обыкновенные вагоны американскаго типа, со сквозными проходами по оси вагона, управленіе считаетъ болѣе удобнымъ для публики вагоны съ боковыми проходами, такъ какъ длинныя скамейки, когда не всѣ мѣста заняты, позволяютъ пассажирамъ удобно лежать. Отапливаютъ всѣ вагоны обыкновенными чугунными печами; вентилируются частью посредствомъ жалюзей надъ окнами, частью—черезъ вытяжныя трубы въ потолокъ. Последнее считается болѣе дѣйствительнымъ. Не смотря на то, что дорога эта соприкасается съ нижегородскою, билетовъ прямаго сообщенія не выдается. Общія условія перевозки пассажировъ ничѣмъ не разнятся отъ тѣхъ, которыя приняты на дорогахъ Главнаго Общества.

Заявленій о разныхъ неудобствахъ шуйско-ивановской дороги поступило въ Подкоммисію очень много. Такъ жители Шуи заявляютъ о необходимости установленія прямаго сообщенія шуйско-ивановской дороги съ дорогами тамбовско-саратовской, моршанско-сызранской, московско-курской и курско-кіевской, о болѣе удобномъ устройствѣ въ вагонахъ II класса дивановъ; о болѣе опрятномъ содержаніи на той же дорогѣ отхожихъ мѣсть въ вагонахъ III класса, о распространеніи крайне тѣснаго вокзала ст. Шуя, о болѣе вѣжливомъ обращеніи съ пассажирами желѣзнодорожной прислуги, о равномерномъ размѣщеніи въ вагонахъ публики, о строгомъ примѣненіи правилъ о вагонахъ для некурящихъ; о прицѣпкѣ къ товаро-пассажирскому поѣзду шуйско-ивановской желѣзной дороги, принимающему пассажировъ съ почтоваго поѣзда московско-нижегородской желѣзной дороги, вагона II класса, о лучшихъ приспособленіяхъ въ сѣткахъ для ручнаго

багажа въ вагонахъ II класса и объ устройствѣ въ вагонахъ всѣхъ классовъ крючковъ, и наконецъ о томъ, чтобы багажные ярлыки были не приклеиваемы, — а привязаемы къ багажу.

Съ своей стороны, жители Иваново-Вознесенска, важнѣйшаго торговаго и промышленнаго пункта по дорогѣ, хлопчуть о предоставленіи товароотправителямъ права ѣздить съ товарными поѣздами или о прицѣпкѣ къ товарнымъ вагонамъ одного вагона III класса, такъ какъ нынѣшнее пассажирское движеніе по шуйско-ивановской дорогѣ положительно не можетъ удовлетворить нуждамъ населенія.

Имѣются также заявленія, что при товарномъ поѣздѣ, отправляющемся со станціи Иваново къ Новкамъ, въ 9 час. вечера не бываетъ вагоновъ для пассажировъ III класса, между тѣмъ какъ къ этому времени, наканунѣ праздниковъ, кончаются на мѣстныхъ фабрикахъ работы, и рабочіе, отправляющіеся на праздники домой по желѣзной дорогѣ, испытываютъ крайнее неудобство или откладывая свой отъѣздъ до слѣдующаго дня, или же оставляя преждевременно работу, за что конечно подвергаются вычетамъ изъ рабочей платы.

Кромѣ того существуютъ указанія, что товарная платформа на ст. Иваново находится въ неудовлетворительномъ состояніи и если исправляется, то очень плохо.

Въ жалобахъ, записанныхъ въ жалобныя книги шуйско-ивановской желѣзной дороги, пассажиры жалуются на засылку багажа, на грубость и дерзость служащихъ и прислуги, на невниманіе послѣдней къ пассажирамъ, которые желаютъ быть разбуженными ночью, на неоткрытіе во время буфета и на занятіе дамской комнаты служащими на желѣзной дорогѣ.

Въ резолюціяхъ управленія шуйско-ивановской желѣзной дороги замѣчены стремленія оправдать своихъ подчиненныхъ и при-

писать жалобы нетрезвому состоянію пассажировъ. Последнее, правда, случается, такъ какъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ попадаются жалобы, написанныя столь неясно, что ихъ невозможно при всѣхъ усиліяхъ разобрать, или же неизвѣстно по какому поводу онѣ написаны.

V. Балтійская желѣзная дорога.

Особенности условій пассажирскаго движенія на этой дорогѣ, судя по отвѣтамъ управленія, заключаются въ слѣдующемъ: курьерскихъ и скорыхъ поѣздовъ не имѣется; существуютъ смѣшанные поѣзда, признаваемые управленіемъ удовлетворяющими своему назначенію.

Предѣльная скорость пассажирскихъ поѣздовъ на II участокъ — 58 верстъ въ часъ; на I, III и IV уч. 48 верстъ въ часъ; товаропассажирскаго на V участокъ — 35 верстъ въ часъ; увеличить существующую скорость признается возможнымъ лишь при томъ условіи, если бы почтовые поѣзда останавливались только на станціяхъ II, III и IV участковъ, но въ такомъ случаѣ почту для станцій V и VI участковъ слѣдовало бы отправлять пассажирскимъ поѣздомъ.

Спальные вагоны имѣются въ ночныхъ поѣздахъ, по одному въ каждомъ, но только для I и II класса, съ приплатою по 2 р. Особыхъ рабочихъ поѣздовъ нѣтъ на Балтійской дорогѣ; но признается возможнымъ весною, во время усиленнаго передвиженія рабочихъ партій между Нарвой и Петербургомъ, устраивать особые поѣзда на нѣсколько дней, если бы управленіе дороги могло заблаговременно получить черезъ посредство земства или земской полиціи свѣдѣнія о времени переѣзда такихъ партій и ихъ численности. По словамъ управленія, при отправкахъ такихъ

партій рабочихъ цѣлыми поѣздами, всегда назначалась пониженная плата.

Время прибытія и отхода поѣздовъ совпадаетъ со временемъ прибытія и отхода пароходовъ въ Ревелѣ, Балтійскомъ портѣ и Нарвѣ.

По вопросу объ отвѣтственности за грузы правила Балтійской дороги очень сходны съ правилами Николаевской дороги. Существенное отличіе представляетъ лишь слѣдующее, неудобное для отправителя багажа, правило: за сохранность застрахованной клади управленіе дороги отвѣчаетъ въ полной суммѣ лишь въ теченіе 48 часовъ по прибытіи оной на мѣсто назначенія. По истеченіи же этого срока дорога отвѣчаетъ за кладь застрахованную, какъ за нестрахованную. Въ остальномъ условія перевозки пассажировъ и ихъ багажа не представляютъ существенныхъ отличій. Поступившія въ Подкомисію заявленія довольно разнообразны. Такъ, получено нѣсколько заявленій, что наканунѣ большихъ праздниковъ, какъ-то Рождества Христова, Св. Троицы и другихъ, накопленіе пассажировъ на нѣкоторыхъ станціяхъ балтійской желѣзной дороги бываетъ столь значительное, что лицамъ, взявшимъ билеты I-го класса, приходится ѣхать во II-мъ классѣ, и въ эти же вагоны II-го класса сажаются пассажиры III-го класса, за неимѣніемъ мѣстъ въ ихъ вагонахъ. Такъ какъ ежегодное повтореніе подобнаго факта извѣстно самому управленію дороги, то желательно, чтобы заблаговременно было объявляемо объ экстренныхъ или двойныхъ поѣздахъ въ такіе дни.

Дачные жители мѣстечекъ у устья Наровы и на возморьѣ въ Гунгербургѣ, Меррекулѣ и Салламегги, отправляющіеся изъ С.-Петербурга на дачу, выражаютъ желаніе: чтобы время отхода поѣзда изъ С.-Петербурга было назначено не въ 5, а въ 6 или въ 6^{1/2} часовъ по полудни, такъ какъ къ 5 часамъ трудно осво-

бодиться отъ дѣль и пообѣдать въ городѣ и чтобы поѣздъ № 14, вмѣсто 2-хъ часовъ ночи, отходилъ бы изъ Нарвы постоянно, зимой и лѣтомъ, въ 9 часовъ утра и приходилъ въ С.-Петербургъ въ 2 часа по полудни.

Въ числѣ заявленій есть нѣсколько и о томъ, чтобы пассажиры, ѣдущіе въ Гапсаль, не ожидали бы въ Ревелѣ въ теченіи 3-хъ часовъ и не пересаживались бы тамъ въ другіе вагоны, а направлялись бы въ Балтійскій портъ и на ст. Кегеле въ однихъ и тѣхъ же вагонахъ безъ пересадки.

Противъ всѣхъ вышеизложенныхъ заявленій, правленіе Балтійской дороги возражаетъ, что имѣетъ въ виду соглашеніе интересовъ всѣхъ мѣстностей, лежащихъ по дорогѣ, а не каждой отдѣльно, хотя отсутствіе заявленій еще не служить, конечно, доказательствомъ, что и другія мѣстности довольны существующимъ росписаніемъ.

На балтійской дорогѣ при пассажирскихъ поѣздахъ, если багажъ уложенъ въ простой ящикъ, то взыскивается за вѣсъ всего багажа безъ скидки льготнаго пуда. Примѣненіе этого правила, которое правленіе объясняетъ ошибками служащихъ, къ пассажирамъ III-го класса крайне тягостно, такъ какъ они часто не имѣютъ средствъ заводить сундуками или дорожными мѣшками.

Жители Ревеля и другіе пассажиры жалуются на медленность поѣздовъ балтійской дороги и высказываютъ желаніе, чтобы хотя одинъ поѣздъ въ сутки ходилъ скорѣе. Правленіе видитъ препятствіе этому въ техническихъ условіяхъ дороги, что едва-ли основательно.

Пассажиры I-го класса заявляютъ, что служащіе на балтійской дорогѣ лица, по званію своему вовсе не принадлежащіе къ разряду пассажировъ I-го класса, постоянно занимаютъ съ сво-

ими пріятелями лучшія мѣста въ вагонахъ I-го класса, такъ что настоящіе пассажиры, крайне стѣснены, особенно по ночамъ.

Затѣмъ, по словамъ заявленій, служащіе не стѣсняются курить во всѣхъ отдѣленіяхъ I-го класса, не обращая вниманія, есть-ли въ вагонѣ дамы или нѣтъ, а дамское купе имѣетъ очень мало мѣстъ, потому часто не соотвѣтствуетъ числу проѣзжающихъ дамъ. Заявители желали даже, чтобы при каждомъ поѣздѣ имѣлся особый служебный вагонъ для всѣхъ служащихъ, предложеніе едвали практичное.

Относительно пригороднаго движенія балтійская желѣзная дорога установила въ 1879 году билеты съ обратнымъ проѣздомъ, для I и II-го классовъ; эти билеты продаются только въ воскресенье и праздничные дни. Желательно, чтобы пассажиры III-го класса могли тоже получать билеты съ обратнымъ проѣздомъ во всѣ дни недѣли, а не только по праздникамъ.

На балтійской дорогѣ уже существуютъ абонементные сезонные и мѣсячные билеты, съ платою, пониженной на 30%. Тѣ и другіе билеты — именныя и не могутъ быть передаваемы другому лицу. Сезонные билеты представляютъ тоже неудобство, какъ сезонные билеты царскосельской желѣзной дороги, о которыхъ будетъ сказано ниже; они выдаются на одинъ, точно опредѣленный срокъ, съ 15 мая по 1-е сентября. Между тѣмъ многіе живутъ, особенно въ Петергофѣ, весь сентябрь мѣсяцъ. Было бы гораздо цѣлесообразнѣе сдѣлать абонементные билеты съ 1-го числа каждаго мѣсяца на 1, 2, 3, 6 мѣсяцевъ и на 1 годъ, съ тѣмъ большею скидкою, чѣмъ продолжительнѣе срокъ абонемента.

По заявленію другихъ лицъ, на балтійской дорогѣ, какъ и на варшавской, изъ года въ годъ утверждается распisanіе движенія поѣздовъ, крайне неудобное для публики; въ теченіи

многихъ часовъ нѣтъ ни одного поѣзда, и все это продолжается многіе годы подъ рядъ, не смотря на справедливыя жалобы публики.

Въ праздничные дни на Петергофскомъ участкѣ при весьма значительномъ скопленіи пассажировъ на станціяхъ, бывали случаи, что дорога не принимала никакихъ мѣръ для доставленія пассажирамъ удобнаго проѣзда и выдавала билеты даже тогда, когда свободныхъ въ вагонахъ мѣсть уже не было, такъ что многимъ приходилось ѣхать стоя или сидя на колѣняхъ другихъ пассажировъ.

Затѣмъ хотя нынѣшняя скорость движенія поѣздовъ на Петергофскомъ участкѣ и безъ того слишкомъ мала, но поѣзда эти еще ухитряются весьма часто опаздывать.

Въ видахъ развитія пригороднаго движенія по балтійской дорогѣ и для доставленія публикѣ возможно большихъ удобствъ, было бы весьма цѣлесообразнымъ въ виду отдаленности Петербургской станціи войти въ соглашеніе съ обществами конно-желѣзныхъ дорогъ съ тѣмъ, чтобы билеты до ближайшихъ къ Петербургу станцій дороги продавались бы кондукторами желѣзноконныхъ дорогъ.

Изъ разсмотрѣнія жалобъ, записанныхъ въ станціонныя книги, и резолюціи по нимъ управленій оказывается, что на балтійской дорогѣ жалобъ записано довольно много, именно на: отсутствіе кассира передъ отходомъ поѣзда, переборы при продажѣ билетовъ, не остановку поѣздовъ на полустанціяхъ, отказъ въ дачѣ экстреннаго поѣзда, отправленіе поѣзда какъ разъ передъ приходомъ корреспондирующаго поѣзда, неимѣніе свободныхъ мѣсть въ вагонахъ извѣстныхъ классовъ, нетопку печей и течь въ вагонахъ, пересадку изъ вагона въ вагонъ безъ должнаго основанія, на запозданіе багажа, потерю вещей въ вагонѣ, невнима-

тельность прислуги, небуженіе пассажировъ по ночамъ на тѣхъ станціяхъ, гдѣ слѣдуетъ отбирать отъ нихъ билеты, невѣжливость и дерзость служащихъ на станціяхъ и поѣздной прислуги, дурной буфетъ и допущеніе мужчинъ въ дамскую комнату.

Управленіе балтійской дороги, судя по резолюціямъ, относилось къ жалобамъ пассажировъ съ большимъ вниманіемъ и строго штрафовало своихъ служащихъ, чего, къ сожалѣнію, нельзя сказать обо многихъ другихъ желѣзно-дорожныхъ управленіяхъ.

VI. Рыбинско-бологовская жел. дорога.

Рыбинско-бологовская дорога, очень важная въ торговомъ отношеніи, по отношенію къ пассажирскому движенію имѣетъ второстепенное значеніе; тѣмъ не менѣе, судя по поступившимъ въ Подкомисію заявленіямъ, крайне желательно, чтобы пассажиры всѣхъ трехъ классовъ могли ѣздить изъ Петербурга въ Рыбинскъ безъ пересадки въ Бологомъ. Правленіе дороги главное препятствіе этому видитъ въ томъ, что николаевская желѣзная дорога не согласится прицѣплять къ своимъ почтовымъ и курьерскимъ поѣздамъ вагоновъ прямого сообщенія рыбинско-бологовской дороги, для пассажирскихъ же поѣздовъ прямое сообщеніе имѣло бы второстепенное значеніе, а обошлось бы недешево, требуя къ тому же добавочнаго подвижнаго состава.

Крайне желательно также, чтобы для пассажировъ, по крайней мѣрѣ первыхъ двухъ классовъ, былъ въ ночныхъ поѣздахъ рыбинско-бологовской дороги хотя одинъ спальный вагонъ. Возраженія, представленныя противъ этого правленіемъ, крайне несостоятельны; важнѣйшее изъ нихъ недостатокъ подвижнаго состава на дорогѣ.

За прежнее время Рыбинско-Бологовская желѣзная дорога,

по видимому, отличалась совершеннымъ отсутствіемъ жалобъ пассажировъ, записанныхъ въ жалобныя книги на станціяхъ. Въ послѣднее время онѣ появились и касаются невѣжливости и дерзости поѣздной прислуги, переборовъ при продажѣ билетовъ, тѣсноты въ вагонахъ, неосвѣщенія вагоновъ, допущенія шума и пѣнія въ вагонахъ со стороны пассажировъ, опозданіе багажа и неаккуратной отправки телеграммъ со станціи. Управление почти всѣ эти жалобы въ своихъ резолюціяхъ признало неосновательными и оставило безъ послѣдствій.

VI, VII и IX. Боровичская, Новгородская узко-колейная и Новоторжская желѣзныя дороги.

По всемъ этимъ дорогамъ имѣются только обыкновенные пассажирскіе поѣзда. Ни курьерскихъ, ни скорыхъ не имѣется. По отзывамъ управленій, существующая скорость поѣздовъ удовлетворяетъ публику. Только новгородская дорога признаетъ возможнымъ увеличить скорость поѣздовъ съ прокладкой стальныхъ рельсъ на первомъ участкѣ. Спальныхъ вагоновъ и какихъ-нибудь спальныхъ приспособленій не имѣется, а на боровичской дорогѣ даже нѣтъ особыхъ дамскихъ отдѣленій. При краткости этихъ дорогъ, безъ сомнѣнія, такія неудобства не особенно чувствительны. Условія перевозки пассажировъ и багажа, за немногими отличіями, вполне согласны съ тѣми, какія приняты на дорогахъ Главнаго Общества.

Изъ заявленій, поступившихъ въ Петербургскую Подкомисію, на неудобство или необходимость улучшенія пассажирскаго движенія по этимъ дорогамъ, составляющимъ какъ бы вѣтви николаевской дороги, кромѣ тѣхъ, которыя представляютъ выписки изъ жалобныхъ книгъ, можно указать развѣ на заявленія отно-

сительно неудовлетворительнаго отопленія вагоновъ I и II классовъ на новгородской узкоколейной желѣзной дорогѣ, именно, по словамъ заявленія, топка производится слишкомъ жаркая и тепло неравномѣрно распредѣляется въ вагонѣ, такъ что наверху вагона бываетъ жарко, а внизу холодно. Не отрицая этого факта, управленіе дороги объясняетъ его тѣмъ, что отопленіе производится чугунными печами, при которыхъ невозможно поддерживать постоянную температуру. Неудобство это управленіе обѣщаетъ устранить постепеннымъ введеніемъ водянаго отопленія въ вагонахъ I и II классовъ.

Жалобы пассажировъ по этимъ дорогамъ тоже немногочисленны, что, конечно, болѣе всего объясняется слабымъ пассажирскимъ движеніемъ и короткостью проѣзда, при которомъ даже и большія неудобства не такъ чувствительны для публики.

Недавнее открытіе боровичской желѣзной дороги и незначительность этой дороги не помѣшало, однако, появленію въ книгахъ жалобъ и весьма существенныхъ: на грубое обращеніе служащихъ, на нетопленные вагоны, на дурные нетопленные ретирады на станціяхъ и на отсутствіе буфета на главной станціи въ Боровичахъ.

Жалобы пассажировъ по новгородской узкоколейной дорогѣ, судя по резолюціямъ, маловажны. Онѣ касаются недостатка мѣстъ въ вагонахъ III класса, переборовъ по дѣтскому билету и по буфету, запозданію багажа, неподходу части поѣзда къ платформѣ на станціи Полѣсье и недозволеніе на пути переходить изъ низшаго класса въ высшій.

Много жалобъ записано пассажирами по новоторжской желѣзной дорогѣ. Онѣ касаются невѣжливаго, грубого и дерзкаго обращенія съ пассажирами и небрежнаго отношенія къ своимъ обязанностямъ кондукторовъ и другихъ служащихъ на дорогѣ.

Между прочимъ, есть жалоба, что почти на ходу поѣзда пассажировъ III класса перегоняли изъ одного вагона въ другой, причемъ пропали вещи у одного пассажира; есть жалоба на неаккуратность кассира, на несвоевременную доставку багажа, на не позволеніе ждать поѣзда въ вокзалѣ, а въ одной жалобѣ заявляется, что начальникъ станціи Панино заставилъ крестьянина взять два билета вмѣсто одного. Почти всѣ жалобы признаны неосновательными и оставлены безъ послѣдствій.

Х. Уральская горнозаводская желѣзная дорога.

Пассажирское движеніе на этой дорогѣ открыто очень недавно и въ началѣ, какъ это само собой понятно, отличалось крайнею медленностью. Въ настоящее время, по заявленію управленія дороги, скорость пассажирскихъ поѣздовъ увеличена, насколько позволяетъ настоящее состояніе дороги, и дальнѣйшее увеличеніе не представляется покуда возможнымъ.

Курьерскихъ поѣздовъ на дорогѣ не имѣется. Смѣшанные поѣзда установлены лишь на Луньевской линіи. Не смотря на длинное протяженіе пути, спальныхъ вагоновъ нѣтъ. Въ замѣнъ того во всѣхъ вагонахъ I и II класса сдѣланы спальныя приспособленія по системѣ Шуберскаго. Вообще вагоны на уральской дорогѣ довольно удобны, съ паровымъ отопленіемъ (по системѣ Б. Дершау) и усовершенствованной вентиляціей посредствомъ фонарей вдоль всего потолка, по бокамъ которыхъ устроены вентиляціонныя форточки, а въ срединѣ установлены стоячія вытяжныя трубы.

По заявленію управленія дороги, время прибытія и отхода пассажирскихъ поѣздовъ на рѣчныхъ станціяхъ съ навигаціи 1879 года совпадало со временемъ прибытія и отхода пароходовъ.

Главнѣйшія причины опозданія пассажирскихъ поѣздовъ были (съ 16 по 22 апрѣля) по случаю порчи пути во время весеннихъ водъ, при чемъ производилась пересадка пассажировъ. Изъ отвѣтовъ управленія видно, что приняты мѣры къ устраненію этихъ случайностей, но какія — не извѣстно.

Общія условія перевозки пассажировъ и ихъ багажа, судя по присланнымъ въ Подкомисію отвѣтамъ управленія дороги, приняты, за немногими особенностями, тѣже самыя, какія существуютъ на дорогахъ Главнаго Общества. Важнѣйшія изъ особенностей уральской дороги въ этомъ отношеніи сводятся къ слѣдующему:

Въ случаѣ, если у пассажира не окажется билета при контролѣ, съ него взыскивается полуторная плата за все разстояніе отъ станціи отправленія поѣзда до ближайшей, куда поѣздъ слѣдуетъ. Заявленіе пассажира о потерѣ билета, даже подкрѣпленное предъявленіемъ багажной квитанціи, только уменьшаетъ полуторную плату до обыкновенной цѣны, но не избавляетъ пассажира отъ вторичной уплаты за проѣздъ, уже оплоченный, т. е. другими словами, пассажиръ, который можетъ доказать съ помощью багажной квитанціи, что имъ купленъ билетъ, платитъ вдвое, тогда какъ безбилетный платитъ лишь въ полтора раза больше противъ установленной цѣны билета — правило довольно странное... Если самъ пассажиръ до входа въ вагонъ заявитъ начальнику станціи или оберъ-кондуктору, что онъ почему либо не имѣлъ возможности пріобрѣсти билетъ, то онъ уплачиваетъ полуторную стоимость провоза лишь до станціи, гдѣ можетъ быть имъ пріобрѣтенъ билетъ, но все таки полуторную, а не обыкновенную стоимость. Въ случаѣ выдачи пассажиру билета не согласно его требованію обмѣнъ допускается лишь подъ тѣмъ условіемъ, если пассажиръ сдѣлаетъ о томъ заявленіе при самой выдачѣ билета,

до отхода отъ кассы. Всѣ позднѣйшія претензіи оставляютъ безъ разслѣдованія, что конечно, не можетъ не быть стѣснительно для пассажировъ. Такое же значеніе имѣетъ и другое правило, а именно, что билетъ, купленный пассажиромъ, въ случаѣ перерыва имъ своей поѣздки, безусловно не дѣйствителенъ.

Дѣти отъ 5 до 10 лѣтъ перевозятся за половинную плату. Дѣти моложе 5 лѣтъ перевозятся бесплатно — по одному на каждого пассажира. Если же при взросломъ пассажирѣ слѣдуетъ еще нѣсколько дѣтей, хотя бы также моложе 5 лѣтъ, то на каждого изъ нихъ должно быть взято по одному дѣтскому билету. Дѣти, перевозимыя бесплатно, не имѣютъ права на особыя мѣста.

По вопросу объ отвѣтственности за поврежденіе багажа, временныя правила, дѣйствующія на уральской дорогѣ, представляютъ нѣкоторую неопредѣленность, во всякомъ случаѣ неудобную для пассажировъ, именно, онѣ устанавливаютъ, что общество дороги принимаетъ на себя отвѣтственность лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда поврежденіе багажа причинено неправильными дѣйствіями самаго общества. Разумѣются ли тутъ всѣ вообще агенты дороги, понять очень трудно. За пропавшія и поврежденныя вещи управленіе дороги отвѣчаетъ не свыше 2 р. за фунтъ пассажирскаго багажа.

Какихъ нибудь существенно важныхъ заявленій С.-Петербургской Подкоммисіей не получено. Имѣется только слѣдующее второстепеннаго характера.

Въ учебныхъ заведеніяхъ города Перми обучается до 50 мальчиковъ и дѣвочекъ — дѣтей служащихъ на Пермскихъ пушечныхъ заводахъ, проживающихъ въ Мотовилихинскомъ селеніи. Отдаленность учебныхъ заведеній, постоянное скверное состояніе дороги, пролегающей до города Перми, отнимаетъ у учащихся съ

лишнимъ два часа въ сутки, а съ проведеніемъ новаго тракта уральскою желѣзною дорогою, отъ крайне затруднительной по нему ходьбы по случаю горъ или снѣжныхъ заносовъ, ими теряется болѣе 3 часовъ, что не остается безъ непріятныхъ послѣдствій для учащихся. Эту потерю дорогаго для учащихся времени могла бы сокращать существующая между Пермью и Мотовилихою уральская желѣзная дорога, но у нея нѣтъ исключеній для учащихся: плата за проѣздъ до Перми дорогою взимается съ нихъ та же, что и съ взрослыхъ, которая, въ сложности, составляетъ двойную стоимость того что полагается за право ученія и что доступно только немногимъ родителямъ. Въ виду того, что уральская желѣзная дорога гарантирована Правительствомъ, особенно заботящимся объ образованіи молодыхъ людей, служащіе въ Пермскихъ пушечныхъ заводахъ просятъ, чтобы переѣздъ учащимся въ Пермскихъ училищахъ по желѣзной дорогѣ изъ ст. Мотовилихи былъ болѣе доступнымъ.

Жалобы занесенныя пассажирами въ жалобныя книги на уральской желѣзной дорогѣ, хотя покуда не могли еще быть многочисленны, однако онѣ уже достаточно обозначили тотъ фактъ, что новая дорога не составляетъ исключенія въ ряду другихъ дорогъ, осматрѣнныхъ петербургской Подкоммисіей, со стороны извѣстнаго рода неудобствъ, съ которыми пассажиръ обязательно встрѣчается на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Больше всего жалобъ записано на грубость и невнимательность кондукторовъ; за тѣмъ имѣютъ жалобы на холодъ въ вагонахъ, на пропажу вещей изъ вагона, на переборъ платы за перевозъ рабочихъ, на недозволеніе ждать поѣзда въ вокзалѣ. Судя по резолюціямъ, желѣзнодорожное начальство большинство жалобъ признало неосновательными, хотя въ нѣкоторыхъ случаяхъ по поводу жалобъ служащимъ дѣлалось предупрежденіе.

XI. Царскосельская желѣзная дорога.

Такъ какъ эксплуатація царскосельской дороги, вслѣдствіе особыхъ дарованныхъ ей правъ, не подчинена тѣмъ условіямъ, которыя сдѣланы потомъ обязательными для другихъ желѣзныхъ дорогъ, то установленіе тарифа за перевозку пассажировъ зависитъ отъ усмотрѣнія правленія дороги. Плата, установленная за проѣздъ, по сказанной дорогѣ, почти исключительно пассажирской, гораздо выше той, которая опредѣлена уставомъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и впоследствии принята для другихъ дорогъ. Назначая высокую плату правленіе очевидно надѣялось увеличить доходность дороги, не сознавая того, что высокая плата должна естественно удалять публику отъ житія въ такихъ пунктахъ, куда частый проѣздъ дорогъ; даже публика, которая ѣздитъ не постоянно, а для удовольствія, и та будетъ пользоваться дорогою рѣдко, если это сопряжено съ значительнымъ расходомъ. Вотъ разница цѣнъ, которая слѣдовало бы взимать по общепринятымъ тарифнымъ цѣнамъ и тѣхъ, которыя беретъ царскосельская дорога.

Между С.-Петербургомъ и Царскимъ Селомъ.

По уставу Главнаго Общества слѣдуетъ взимать за 22 версты:	Царскосельск. желѣзная дорога взимаетъ:	Итого Царскосельская ж. дорога беретъ лишнихъ:
въ I кл. . 83 к.	въ I кл. 1 р.	въ I кл. 17 к.
„ II „ . 62 „	„ II „ 75 к.	„ II „ 13 „
„ III „ . 33 „	„ III „ 50 „	„ III „ 17 „

Изъ таблицы видно, что III-й классъ, въ пользу котораго обыкновенно дѣлаются большія льготы, обложенъ правленіемъ царскосельской желѣзной дороги относительно болѣе другихъ классовъ, такъ какъ за проѣздъ въ III-мъ классѣ платится лишнихъ

17 к., составляющих $\frac{1}{3}$ часть всей платы. По этому Подкомисія получила множество заявленій отъ пассажировъ, дачниковъ, домовладѣльцевъ и торговцевъ Павловска и Царскаго Села относительно обременительности нынѣшняго чрезмѣрно высокаго пассажирскаго тарифа на царскосельской дорогѣ.

Облегченія, которыя правленіе царскосельской дороги сочло возможнымъ сдѣлать для публики, ограничиваются абонементными и сезонными билетами, относительно которыхъ установлено слѣдующее: Абонементные билеты продаются книжками въ 25 билетовъ, на которые дѣлается скидка въ 10 коп. (I и II кл.) и 5 коп. (III кл.); но билеты эти имѣютъ то неудобство, что они передъ отъѣздомъ должны быть предъявлены въ кассу для положенія штемпеля. Исполненіе такой совершенно ненужной формальности отнимаетъ одно изъ главныхъ удобствъ абонемента, состоящее въ томъ, что имѣя билетъ заблаговременно купленный, ѣдущему нѣтъ больше надобности заходить въ кассу, теряя почти столько же времени, какъ для взятія билета.

Сезонные билеты выдаются только на одинъ срокъ, заранее точно опредѣленный, и потому удобны лишь для тѣхъ лицъ, чье пребываніе за городомъ совпадаетъ современемъ, на которое выдается билетъ; но всѣ тѣ, которые живутъ въ Царскомъ Селѣ и Павловскѣ въ другое время, не могутъ имѣть постоянного билета на время своего пребыванія.

Для облегченія и усиленія движенія на царскосельской дорогѣ, взамѣнъ упомянутыхъ выше абонементныхъ книжекъ и сезонныхъ билетовъ по словамъ заявленій, полученныхъ Подкомисіей, надобно было бы:

1) Установить за проѣздъ между С.-Петербургомъ, Царскимъ Селомъ и Павловскомъ общепринятый тарифъ 3 коп. съ версты за I кл., $2\frac{1}{2}$ к. — за II кл. и $1\frac{1}{4}$ к. за III классъ,

2) Установить между Петербургомъ, Царскимъ Селомъ и Павлоскомъ билеты туда и обратно, съ трехдневнымъ срокомъ и со скидкой 25%.

3) Нужно также, чтобъ царскосельская дорога рѣшилась ввести у себя вмѣсто теперешнихъ билетовъ общепотребительные билеты системы Эдмонсона.

4) Ввести абонементные билеты, личные, годные на 1 мѣсяць, на 2 мѣс., на 3 мѣс., на 6 мѣс. и на годъ, назначивъ за нихъ плату съ тѣмъ большей скидкой, чѣмъ продолжительнѣе срокъ абонемента. Срокъ билета можетъ всегда считаться съ 1-го числа, но каждому должно быть предоставлено брать абонементный билетъ на тѣ мѣсяцы, на которые онъ пожелаетъ. Можно бы также назначить напр. для абонента право сдѣлать 30 поѣздокъ максимумъ въ 90 дней.

Перевозка багажа производится на царскосельской дорогѣ тоже по чрезвычайно высокому и совершенно произвольному тарифу; кромѣ того дорога предоставляетъ себѣ брать или не брать пассажирскій багажъ, превышающій 3 пуда. Было бы необходимо установить на дорогѣ тѣже правила относительно перевозки багажа, какія существуютъ почти на всѣхъ дорогахъ, т. е. назначить бесплатную перевозку извѣстнаго количества багажа на каждый билетъ, а сверхльготный багажъ перевозить безъ ограниченія количества.

Подкоммисія получила еще много жалобъ на неопрятное содержаніе вагоновъ царскосельской дороги и на то, что выходъ и входъ изъ вагоновъ на платформы и обратно весьма затруднительный, вслѣдствіе значительной разности высотъ платформы и входа въ вагонъ. Это неудобство признано и правленіемъ дороги.

Жалобы, занесенныя пассажирами въ жалобныя книги на царскосельской дорогѣ, касаются неосновательнаго отказа въ выдачѣ

обратныхъ билетовъ, поздняго открытія кассъ, ненаблюденія за тѣмъ что нѣкоторые пассажиры ѣздятъ вовсе безъ билетовъ, продажи по ошибкѣ билетовъ на станцію, гдѣ поѣздъ вовсе не останавливается, переборовъ при продажѣ билетовъ, излишней надбавки къ цѣнѣ билета подъ предлогомъ государственнаго сбора (для III класса, вмѣсто 15% — 25%), неосвѣщенія вагоновъ и на грубость и невѣжливость служащихъ.

Резолюцій Управленія дороги по этимъ жалобамъ Подкомисіи не доставлено, потому нельзя судить, какъ относилось управленіе къ заявленіямъ пассажировъ. Противъ прочихъ заявленій правленіе отозвалось, что улучшенія пассажирскаго движенія будутъ не выгодны, уменьшая выручку, хотя есть всѣ поводы думать, что случилось бы противоположное.

III. Финляндская желѣзная дорога.

Финляндская дорога интересовала С.-Петербургскую Подкомисію только тою частью своего протяженія, которая находится въ предѣлахъ С.-Петербургской губерніи. Эта часть имѣетъ значеніе преимущественно для пригороднаго движенія.

Такъ какъ отдаленность станціи финляндской дороги отъ центра Петербурга составляетъ уже сама по себѣ одно изъ неудобствъ, затрудняющихъ ѣзду по этой дорогѣ, то управленіе должно стремиться доставить публикѣ средства ѣздить по возможности экономически.

Хотя финляндская дорога вообще сдѣлала не мало для привлеченія публики, но все таки возможны дальнѣйшія улучшенія. Такъ билеты выдаются на этой дорогѣ съ обратными проѣздами,

годные даже на 3 дня, но на эти билеты не дѣлается никакой скидки, такимъ образомъ все удобство этого билета заключается лишь въ ненужности заходить въ кассу; но одного удобства безъ денежной скидки недостаточно, чтобъ привлечь публику. Абонементныхъ билетовъ съ какой бы то ни было скидкой также нѣтъ. Есть только особаго рода билеты довольно удобной системы, кои нѣтъ надобности предъявлять въ кассѣ и съ которыми можно прибыть къ поѣзду въ послѣднюю минуту. Эти билеты (картонные), годные въ теченіи мѣсяца со дня ихъ выдачи, и продаются по обыкновенному тарифу на 20 или 30 поѣздовъ, въ ту или другую сторону на указанномъ въ билетѣ разстояніи. Вокругъ билета напечатано столько номеровъ, сколько разъ пассажиръ имѣетъ право проѣхать и для контроля оберъ-кондукторъ просто пробиваетъ по одному номеру при каждомъ поѣздѣ.

Абонементные билеты на финляндской дорогѣ выдаются по 30 съ обязательнымъ срокомъ на 30 дней. Это послѣднее условіе крайне стѣсняетъ дачниковъ, не отправляющихся каждый день на дачу и едва-ли приносятъ пользу дорогѣ, такъ какъ уменьшаетъ число абонементовъ и заставляетъ публику толпиться у кассы, вызывая необходимость брать каждый разъ билетъ. Желательно по этому чтобы абонементные билеты имѣли силу на все время лѣтняго движенія.

Въ осеннее, зимнее и весеннее время по финляндской желѣзной дорогѣ вовсе не ходятъ мѣстные поѣзды, а подгородная публика ѣздитъ только съ почтовымъ и товарнымъ поѣздами, отходящими изъ Петербурга по одному разу въ сутки, — что весьма неудобно для лицъ, поселившихся въ окрестностяхъ Петербурга вдоль линіи финляндской желѣзной дороги.

Затѣмъ лѣтнее распредѣленіе вечернихъ поѣздовъ, отходящихъ изъ Петербурга въ Левашово, не удобно для дачниковъ, живущихъ въ 4 — 5 верстахъ отъ этой станціи (дер. Юни-Дыбунъ, Артемяки, Парашково) и число которыхъ достигаетъ порядочной цифры.

Вслѣдствіе существующаго распisanія, эти лица, имѣющія нужду бывать въ Петербургѣ, могутъ возвращаться домой только въ 6, 6 $\frac{1}{2}$ и 7 ч. 20 м. вечера, такъ какъ поѣздъ въ 12 ч. 30 м. идетъ слишкомъ рано; почему желательно прибавленіе новаго поѣзда до Левашова, который уходилъ бы изъ Петербурга въ 2 или 3 часа, или же отправлялъ бы до этой станціи тотъ поѣздъ, который идетъ (въ 2 и 3 ч.) въ настоящее время только до Парголова.

Далѣе, не всѣ поѣзды финляндской дороги останавливаются на ст. „Озерки“, между тѣмъ какъ половина многочисленныхъ дачныхъ жителей Шувалова расположены ближе къ ст. Озерки, чѣмъ къ ст. Шувалово.

На ст. Озерки не принимаютъ и не отправляютъ также багажа, что весьма неудобно для пассажировъ.

Для публики отправляющейся изъ Озерковъ въ Петербургъ, платформа устроена за полотномъ желѣзной дороги съ противоположной стороны отъ станціи, чрезъ что является опасность для публики при переходѣ чрезъ рельсы во время подхода поѣзда и неудобство при обходѣ поѣзда въ то время какъ онъ уже стоитъ у станціи. Въ особенности опасность и неудобство ощутительны при отходѣ вечернихъ поѣздовъ, послѣ окончанія музыкальныхъ вечеровъ. Для устраненія означенныхъ неудобствъ было бы полезно устроить промежуточную платформу между рельсовыми путями, подобно тому, какъ это устроено на ст. Шувалово.

Имѣется также заявленіе болѣе спеціальнаго характера о допущеніи дароваго проѣзда къ ст. Озерки и обратно музыкальнаго хора военной музыки, который приглашается во время праздниковъ для участія въ музыкальныхъ вечерахъ, привлекающихъ массу пассажировъ.

По финляндской дорогѣ отправляется изъ С.-Петербурга ежедневно два поѣзда въ воскресенье и четвергъ на православное кладбище, находящееся за третьимъ Парголовомъ, которые и приходятъ туда къ обѣднѣ. Поѣзда эти не останавливаются ни на одной изъ лежащихъ на пути станцій, между тѣмъ многіе живущіе на дачахъ по дорогѣ, болѣе же всего близъ третьяго Парголова, желали бы быть въ означенные дни у обѣдни, а посему просятъ, чтобы вышеозначенные поѣзды останавливались хотя бы на Парголовской станціи и забирали бы желающихъ попасть къ литургіи и при возвращеніи завозили бы ихъ обратно.

Имѣются также заявленія объ уменьшеніи платы за экстренные поѣзды, увеличиваемой въ ночное время.

Заявители жалуются еще, что во многихъ пассажирскихъ вагонахъ III класса, на финляндской дорогѣ, не устроено ретирадъ, а служащіе принесли жалобы на то, что пользованіе банями, устроенными на нѣкоторыхъ станціяхъ, предоставлено не всѣмъ служащимъ, почему необходимо или увеличить число бань, или расширить ихъ съ цѣлью сдѣлать доступными возможно большому числу служащихъ.

Жалобы пассажировъ на пригородномъ участкѣ финляндской желѣзной дороги довольно многочисленны. Самыя обыкновенныя жалобы это на крайнее переполненіе вагоновъ пассажирами, особенно по праздникамъ. Обыкновенно, на всѣ такія жалобы управленіе финляндской желѣзной дороги отвѣчаетъ, что пассажиры, въ слу-

чаѣ недостатка мѣстъ, если не хотятъ ждать слѣдующаго поѣзда, могутъ получить обратно деньги за купленный билетъ. Конечно, съ формальной стороны трудно возражать противъ такого отвѣта. Но было бы въ высшей степени желательно въ интересахъ какъ публики, такъ и самой дороги, еслибы управленіе дороги озабочилось устранить это крупное неудобство. Способъ къ тому намѣчается и въ нѣкоторыхъ жалобахъ. Такъ, напр., въ одной жалобѣ, записанной на станціи „Озерки“, указывается, что нѣсколько полупустыхъ поѣздовъ прошли мимо этой станціи, не останавливаясь; а остановился для приѣма пассажировъ съ этой станціи послѣдній вечерній поѣздъ, уже на предъидущихъ станціяхъ переполнившійся пассажирами. Едва ли желѣзную дорогу затруднили бы такія перемѣны въ распisanіи пригороднаго движенія, которыя больше отвѣчали бы выяснившейся изъ практики потребности дачниковъ, пользующихся этою дорогою, хотя бы, можетъ быть, пришлось въ праздничные дни, а также въ дни, когда на „Озеркахъ“ назначаются концерты и т. п., нѣсколько увеличить подвижной составъ или количество поѣздовъ въ сутки. Затѣмъ—другая не менѣе многочисленная категория пассажирскихъ жалобъ — это на невнимательность и грубость кондукторовъ и вообще поѣздной прислуги, которая вдобавокъ большею частью состоитъ изъ финляндскихъ уроженцевъ, иногда вовсе не понимающихъ русскаго языка. Есть жалобы на нелюбезность начальниковъ станціи. Нѣсколько жалобъ занесено на недоступность жалобной книги, на краткость остановокъ вопреки распisanію, на выдачу билетовъ до такихъ станцій, куда поѣздъ не доходитъ, на грубость содержателей буфетовъ, и другія менѣе значительныя. Большинство всѣхъ записанныхъ жалобъ управленіемъ дороги признаны неосновательными и потому оставлены безъ послѣдствій.

ХІІІ. Сестрорѣцкая желѣзная дорога.

Дорога эта имѣетъ только шестиверстное протяженіе и однако изъ полученныхъ въ Подкоммисіи заявленій видно, что пассажирское движеніе по ней сопряжено съ крайними неудобствами. Начать съ того, что шестиверстное разстояніе проходитъ въ 25 минутъ и даже бывають остановки въ пути—по недостатку топлива. Подвижной составъ въ неисправномъ видѣ: паровозъ тяжелый, вагоны старыя, въ недостаточномъ количествѣ, такъ что пассажиры ІІІ класса возятъ нерѣдко въ товарныхъ вагонахъ; вагоны ІІІ кл. безъ ретирадъ. Шпалы старыя, мѣстами сгнившія, такъ что движеніе на этихъ 6 верстахъ не вполнѣ безопасно.

Подписали:

Предсѣдатель Графъ Э. Барановъ.

Члены:

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

Дѣлопроизводитель Никольскій.

И. И. Сестроростовский

Дорогой мой друг, я пишу тебе несколько строк, чтобы сообщить тебе, что я получил твою любезную записку от 15-го сего месяца. Я очень рад, что ты интересуешься моими делами, и надеюсь, что ты будешь продолжать интересоваться ими и впредь. Я постараюсь тебе сообщить все, что мне известно, и буду рад, если ты будешь продолжать интересоваться моими делами.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдованія жвлѣнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Подписали:

Председатель Третьяков С. С.

Члены:

- | | |
|---------------|--------------|
| М. Анненков | И. Пожарский |
| В. Вельяминов | А. Кавраев |
| Н. Ермолов | И. Кондратов |
| Барон М. Корф | В. Усов |
| И. Горюнов | Ю. Алексеев |

Директор типографии С. С. Третьяков