

66  
64

5157

Многоуважаемому  
Александру Куклачеву  
Миссенко от автора

# ОПЫТЪ ИЗУЧЕНІЯ

ВЪ САНИТАРНОМЪ ОТНОШЕНИИ

## ВЫТА ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СЛУЖАЩИХЪ

ВЪ ПРЕДѢЛАХЪ

КУРСКО-ХАРЬКОВО-СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

63948



ДИССЕРТАЦІЯ  
на степень доктора медицины

С. Л. ТРЕГУБОВА.

БИБЛИОТЕКА  
ВОЕННОГО МЕДИЦИНСКАГО ИНСТИТУТА  
№ 5157

ХАРЬКОВЪ.

Типо-Литографія И. А. Цедербаумъ, Екатеринославская, 29.

1904.

614.

T-66.

7 - НОЯ 2012



# ОПЫТЪ ИЗУЧЕНІЯ

ВЪ САНИТАРНОМЪ ОТНОШЕНІИ

## БЫТА ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СЛУЖАЩИХЪ

ВЪ ПРЕДѢЛАХЪ

3122  
1936

КУРСКО-ХАРЬКОВО-СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

Изд.	НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА
№	1-го Харьк. Мед. Института

ПРОВЕРЕН

ДИССЕРТАЦІЯ

на степень доктора медицины

С. Л. ТРЕГУБОВА.

БИБЛИОТЕКА  
Харьковского Государственного Медицинского Института  
№ 5154  
Шифр T-66  
ПЕРЕВІРНО  
1936

Библиотека-Читальня  
Харьк. Гос. Мед. Инст.  
Мат. кн. № 19582  
Шифр. дес. 66  
„Т“ кеттер

Переучет  
1966 г.

ХАРЬКОВЪ.

Типо-Литографія И. А. Цедербаумъ, Екатеринославская, 29.

1904.

1950

Пасажет-60

7 = НОЯ 2012

Дозволено Цензурою. Харьковъ, Февраля 12 дня 1904 года.

## ОГЛАВЛЕНІЕ.

- Гл. I. Введеніе, общія свѣдѣнія относительно К.-Х.-С. ж. д. направленіе, профиль пути и климатическія условія.
- „ II. Личный составъ.
- „ III. Нормы рабочаго времени.
- „ IV. Условія жизни и работы. Ст. пути. Служба движенія и телеграфа. Составители и свѣщники. Служба поѣздная. Мастерскія. Угольщики.
- „ V. Травматизмъ.
- „ VI. Квартиры.
- „ VII. Дежурныя помѣщенія.
- „ VIII. Заболѣваемость.
- Приложеніе.

У 63918

## ПРЕДИСЛОВІЕ.

Прежде чѣмъ приступить къ изложенію работы, считаю умѣстнымъ сказать нѣсколько словъ объ условіяхъ, при которыхъ она писалась: поступивъ въ 1898 году на желѣзнодорожную службу, я до 1900 г. былъ при постройкѣ Керченской вѣтви К.-Х.-С. ж. дор. По окончаніи постройки перешелъ участковымъ врачомъ на эксплуатацію.

Условія жизни и работы на постройкѣ рѣзко отличаются отъ таковыхъ при эксплуатаціи. Тяжелыя и однообразныя земляныя работы, укладка пути и стропильныя работы ведутся почти одновременно; ввиду этого скопляется масса рабочихъ, вынужденныхъ вести бивуачный образъ жизни въ землянкахъ или баракахъ, нерѣдко въ чрезвычайно антисанитарной обстановкѣ. Такъ какъ въ большинствѣ случаевъ они работаютъ отъ подрядчиковъ, то ихъ питаніе, распределеніе работы, а также въ известной степени и жизненная обстановка зависятъ отъ добропорядочности подрядчиковъ. Совершенно иначе обстоитъ дѣло на эксплуатаціи: здѣсь отъ подрядчиковъ работаетъ сравнительно незначительное число рабочихъ.

Разбросанность и незначительное число работъ, касающихся условій жизни и работы желѣзнодорожныхъ служащихъ, мѣшали своевременному ознакомленію съ основными вопросами этой области.

Труды съѣздовъ желѣзнодорожныхъ врачей въ значительной степени дополнили этотъ пробѣлъ: на

63918

п.

бывшихъ, начиная съ 1898 года, трехъ свѣздахъ были сдѣланы доклады почти по всемъ отдѣламъ санитарно-медицинской части желѣзныхъ дорогъ.

Гораздо труднѣе было добыть свѣдѣнія относительно дороги, на которой производились наблюденія.

Вслѣдствіе неблагоприятно сложившихся обстоятельствъ, полученіе различныхъ данныхъ, относящихся къ вопросу о квартирахъ, о дежурныхъ помѣщеніяхъ и травматизмѣ, было сопряжено съ значительными трудностями: это обстоятельство можетъ служить объясненіемъ нѣкоторой неполноты этихъ отдѣловъ.

За то время, пока писалась работа, на дорогѣ произошли значительныя перемѣны: управленіемъ дороги постепенно вводится трехсѣмьное дежурство вмѣсто двухсѣмьнаго, расширяются дежурныя помѣщенія, строятся новые дома для квартиръ служащихъ.

На главнѣйшихъ станціяхъ расширяются старыя и строятся новыя училища, въ которыхъ обучается въ общемъ нѣсколько тысячъ дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ: такимъ образомъ, оставаясь въ семьѣ, дѣти вращаются въ желѣзнодорожной атмосферѣ и невольно воспитываются въ желѣзнодорожномъ духѣ; изъ нихъ то, съ теченіемъ времени и долженъ создаться болѣе стойкій личный составъ дороги.

## Опытъ изученія въ санитарномъ отношеніи быта желѣзнодорожныхъ служащихъ въ предѣлахъ Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги.

### ГЛАВА I.

Съ тѣхъ поръ какъ проведена первая желѣзная дорога прошло около 75 лѣтъ, и сѣтъ желѣзнодорожныхъ линий все гуще и гуще опутываетъ земной шаръ. Первая желѣзная дорога открыта для общаго пользованія 27 сентября 1825 года Stocton-Darlinkton въ Англии\*.)

Какое громадное значеніе имѣютъ желѣзныя дороги какъ для мѣстностей, черезъ которыя онѣ проходятъ, такъ равно и для мѣстностей, которыя ими соединяются, здѣсь говорить не приходится.

Условія жизни и работы кладутъ рѣзкій отпечатокъ на человѣка и не только вліяютъ на образъ жизни, характеръ и привычки, но отражаются на здоровьи и въ значительной мѣрѣ являются причиной тѣхъ или иныхъ заболѣваній.

Условія жизни и работы желѣзнодорожныхъ служащихъ настолько рѣзко отличаются отъ условій жизни и работы другихъ профессій, что уже съ первыхъ лѣтъ существованія желѣзныхъ дорогъ стали обращать на это вниманіе.

По существу своему, при громадномъ протяженіи желѣзныхъ дорогъ земного шара, служащіе поставлены въ различныя условія въ зависимости отъ климатическихъ и топографическихъ условій мѣстности, по которой пролегаетъ дорога.

Само собой понятно, что служащіе сѣверныхъ дорогъ или дорогъ южныхъ находятся въ различныхъ условіяхъ. Служащіе дорогъ, пролегающихъ по малярійнымъ мѣстностямъ, цѣлыми годами не могутъ освободиться отъ маляріи и въ концѣ концовъ бѣгутъ, не смотря на повышенные оклады.

Когда будетъ проведена желѣзная дорога по Южному берегу Крыма и по черноморскому побережью Кавказа, туда несомнѣнно

\*) Archiv für Eisenbahnwesen 1902.

будутъ стремиться весьма многіе изъ служащихъ другихъ дорогъ. Съ развитіемъ и совершенствованіемъ техники постепенно облегчаются условія работы.

✓ Теперь даже трудно представить себѣ, какъ могли выносить трудъ машиниста 25—30 лѣтъ назадъ, когда работа продолжалась по 24—30 часовъ безъ перерыва, на открытой ничѣмъ не защищенной площадкѣ паровоза.

✓ На паровозахъ того времени не было даже щитка, который былъ придѣланъ только съ теченіемъ времени и хоть немного защищалъ отъ встрѣчнаго вѣтра. Старые машинисты помнятъ еще то время, когда паровозный персоналъ для защиты лица отъ рѣзкаго вѣтра зимою вынужденъ былъ пользоваться масками.

✓ Постепенно къ щитку начали придѣлывать навѣсы, затѣмъ стѣнки съ боковъ, пока дошли до настоящихъ паровозныхъ будокъ, гдѣ машинистъ и его помощникъ защищены отъ непогоды.

Еще въ 1880 году Riegler былъ противникомъ паровозныхъ будокъ и полагалъ, что всякое занятіе на свѣжемъ воздухѣ болѣе гигиенично, что свѣжій воздухъ устраняетъ многіе вредные моменты, что въ крытомъ помѣщеніи кромѣ сильнаго жара накапливаются вредные газы, которые не легко улетучиваются, и потому вдыхаются паровозной прислугой, что, наконецъ, борьба съ непогодой при открытомъ паровозѣ закаливаетъ тѣло машиниста\*).

Теперь однако ни одинъ машинистъ не согласится ѣхать на открытомъ паровозѣ, особенно зимою, и будки введены всюду.

Паровозы до послѣднихъ лѣтъ были безъ барьеровъ, что часто бывало причиной несчастныхъ случаевъ съ паровозной прислугой, когда помощникъ отправлялся для наполненія цилиндрическихъ масленокъ на ходу поѣзда, — оступиться, конечно, было не трудно на скользкой узкой площадкѣ.

Въ настоящее время на паровозахъ сдѣланы приспособленія для автоматической смазки различныхъ частей.

О равномерномъ отдыхѣ поѣздныхъ и паровозныхъ бригадъ не существовало до послѣдняго времени строго выработанныхъ правилъ; отдыхъ въ своемъ и оборотномъ депо въ среднемъ продолжался 5—6 часовъ, а зимою, при усиленномъ движеніи, 3 часа и менѣе.

Особенно тяжела была служба паровозныхъ бригадъ.

По прибытіи паровоза въ депо надо было набрать уголь, причемъ это производилось носилками; на сколько это неудобно, само

\*) D.-r. Brachmer, Eisenbahnhygiene 21.

собою понятно; такая работа, при самыхъ благоприятныхъ условіяхъ, продолжалась болѣе часа, а если было много паровозовъ, то 3—4 часа, а это время входило въ число часовъ отдыха и паровозная бригада должна была присутствовать при наборѣ угля.

Весь мелкій ремонтъ паровоза производился самими машинистами и ихъ помощниками. Котель чистился и промывался ими же.

Вслѣдствіе этого машинистъ и помощникъ имѣли на промывкѣ большіе работы чѣмъ въ пути; теперь же промывка паровозовъ производится особыми промывальщиками и время промывки обыкновенно около 36 ч., — полный отдыхъ для паровозныхъ бригадъ.

Во время пути помощникъ исполнялъ тѣ обязанности, которыя возложены теперь на резервуарщиковъ: подкапываніе угля, подрѣзываніе колосниковъ и отогрѣваніе зимой водоподающихъ крановъ; — работа эта чрезвычайно утомительная.

У водомѣрныхъ стеколъ не было щитковъ и при лопаніи ихъ разлетающимися осколками иногда производились очень тяжелыя раненія, нерѣдко оканчивающіяся потерей зрѣнія.

Не менѣе тяжелыя условія работы были и у другихъ службъ.

Еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ и стрѣлочники, и сцѣпщики, и составители дежурили посуточно.

Не удивительно, что при такихъ условіяхъ работы черезъ 15—30 лѣтъ службы человекъ становился совершеннымъ инвалидомъ.

Въ 1830 году въ Европѣ и Америкѣ было всего 332 kilm рельсовыхъ путей, въ 1870 году длина желѣзныхъ дорогъ на земпомъ шарѣ достигла 207.903 kilm.

Къ концу 1900 года всѣ рельсовые пути имѣли 790.129 kilm, изъ нихъ на одну Америку приходилось 402.171 kilm\*).

Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи начинается учрежденіемъ въ 1836 году акціонернаго общества для постройки 25 верстной дороги изъ Петербурга въ Царское село и Павловскъ, которая и была кончена въ 1838 году.

Въ 1842 году было рѣшено строить Николаевскую желѣзную дорогу, которая и была открыта въ 1851 году.

Въ 50-хъ же годахъ были сооружены С. П. Варшавская и Ригодинабургская дороги; въ 1862—3 г. въ совѣтѣ министровъ были

\*) Archiv für Eisenbahnwesen 1901 г.



разсмотрѣны проекты 5 главнѣйшихъ линій: южной, отъ—Москвы до Севастополя, восточной—отъ Орла до Саратова, западной отъ Орла до Динабурга, Юго-Западной и Юго-Восточной.

Эти проекты были осуществлены со многими измѣненіями въ теченіе 60-хъ и 70-хъ годовъ.

Въ 1892 году у насъ было 30.463 в. желѣзныхъ дорогъ, изъ нихъ приходилось 2323 в. на Азіатскую Россію.

Въ 1891 году приступили къ сооруженію Сибирской дороги протяженіемъ въ 7300 в.

Къ концу 1900 года протяженіе всѣхъ желѣзныхъ дорогъ Россіи было 47.374 в.

Сравненіе Россіи съ другими государствами доказываетъ, какъ еще недостаточна наша абсолютно довольно большая желѣзнодорожная сѣть:

На 100 кв. км. простр.—въ	Бельгій 22 км. ж. д.
	Англіи 11.9
	Германіи 9.5
	Голландіи 8.6
	Франціи 8.0
	Россіи 0.9 *)

Общее число служащихъ на всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по отчету о врачебно-санитарномъ состояніи ж. д. за 1900 г. достигаетъ 467.238 человекъ.

Число членовъ семействъ служащихъ въ отчетномъ году превышаетъ 1.000.000 человекъ, такъ что въ среднемъ густота желѣзнодорожнаго населенія, считая и служащихъ, достигаетъ 35 человекъ на версту.

Курско-Харьково-Севастопольская ж. д. состоитъ изъ части бывшей К.-Х.-Азов. ж. д.—отъ Курска до Горловки, открытой для движенія въ 1869 году и присоединенной въ 1894 году Лозово-Севастопольской дороги отъ Лозовой до Севастополя, съ построенными въ послѣдствіи вѣтвями на Феодосію, Керчь и Купянскъ.

„Такимъ образомъ съ 1896 года дорога состоитъ изъ главной линіи протяженіемъ 938 в. и слѣдующихъ вѣтвей: отъ Лозовой до Горловки—174 в., отъ Джанкой до Феодосіи—113 в. Отъ Ново-алексѣевки до Генчесска—14 вер. отъ Клейнмихелево до Обояши—30 в., отъ Бѣлгорода до Волчанска—43 в., отъ Славянска до Рапное—8 в., отъ Краматорской до Попасной—78 в., отъ Константиновки до Ясиноватой—48 в., отъ Владиславовки до Керчи—84 в., и отъ Волчанска до Купянска 105 в.

\*) Archiv für Eisenbahnwesen 1902.

Протянувшись отъ центра Россіи до Южной оконечности Крыма, Курско-Харьково-Севастопольская дорога служитъ ближайшимъ соединеніемъ центра Россіи и столицъ съ Чернымъ моремъ.

Составляя собою продолженіе Московско-Курской ж. д., дорога идетъ на Юго-Востокъ, слѣдуя почти параллельно теченію рѣки Сейма.

За ст. Солнцево она направляется на Югъ, огибаетъ верховье рѣки Исель, слѣдуетъ далѣе въ недалекомъ разстояніи отъ рѣки Липовый-Донецъ, вступаетъ въ долину рѣки Сѣверный-Донецъ, и достигаетъ Бѣлгорода, расположеннаго на правомъ берегу этой рѣки. Отсюда она поворачиваетъ сначала на западъ и югъ и, слѣдуя по долинѣ рѣки Лопань, доходитъ до ст. Веселая-Лопань. По пути отъ этой станціи до станціи Казачья-Лопаль дорога выходитъ изъ района Курской губерніи и вступаетъ въ предѣлы Харьковской губ., пролегая по которой достигаетъ ст. Харьковъ.

Отъ Харькова дорога прорѣзываетъ долины рѣкъ Уды и Мжи и отъ ст. Мерсфа поднимается на водораздѣль бассейновъ Дѣбира и Сѣвернаго Донца. Между ст. Лихачево и Краснонаволка дорога входитъ въ предѣлы Екатеринославской губерніи, гдѣ, начиная отъ ст. Лозовая, прорѣзываетъ весь Павлоградскій уѣздъ. Достигая ст. Спелышиково, она направляется по Александровскому уѣзду почти параллельно теченію Дѣбира, и, идя въ томъ же направленіи на юго-западъ, нѣсколько южнѣе ст. Попово пролегаетъ по Таврической губерніи.

Здѣсь дорога удаляется отъ Дѣбира и, проходя по Мелитопольскому уѣзду, вдоль границы его съ Бердянскимъ, доходитъ до Азовскаго моря особой вѣтвью къ Генчесску. Захватывая далѣе уголь Дѣбироваго уѣзда Таврической губерніи и, вступая черезъ Сивашъ на Крымскій полуостровъ, дорога проходитъ по Перекопскому уѣзду, далѣе прорѣзываетъ западную часть Симферопольскаго уѣзда и оканчивается портомъ Севастополь.

Вѣтвь Лозовая-Горловка, начинаясь въ Павлоградскомъ уѣздѣ Екатеринославской губерніи, входитъ въ предѣлы Харьковской губерніи отъ ст. Славянскъ.

Дорога имѣетъ вѣтвь въ 8 верстъ къ г. Славянску и Минеральнымъ водамъ.

За ст. Славянскъ дорога принимаетъ южное направленіе и по пути, со ст. Краматорской, вторично вступаетъ въ Екатеринославскую губернію.

Линія отъ Славянска до Горловки, а также вѣтви Краматорская-Попасная и Константиновка-Ясиноватая обслуживаютъ весьма богатый угольный и промышленный районъ Донецкаго бассейна.

Общее протяженіе Курско-Харьково-Севастопольск. жел. дор. со всѣми вѣтвями, открытыми къ эксплуатаціи, равно 1696 вер.; на этомъ протяженіи дорога пролегаетъ по четыремъ губерніямъ, встрѣчая по пути 14 городовъ, изъ которыхъ три губернскихъ\*).

Поверхность мѣстностей, по коимъ проходитъ дорога, въ отношеніи высоты надъ уровнемъ моря, почва, уровень почвенныхъ водъ, понятно, на такомъ протяженіи въ различныхъ точкахъ дороги различны.

Въ общемъ дорога проходитъ по ровной степной поверхности, на которой только изрѣдка попадаются участки окруженные лѣсами. Уклоны и подъемы рѣдко превышаютъ 10:1000.

Исключеніе составляетъ Севастопольскій участокъ дороги, чрезвычайно живописный; дорога пролегаетъ по гористой—мѣстами, покрытой лѣсомъ мѣстности, проходитъ нѣсколько туннелей длиною до 1/2 версты и видами своими напоминаетъ уголки швейцарскихъ горныхъ дорогъ.

Хотя климатическія условія мѣстности, въ которой производятся наблюденія, имѣютъ большое значеніе, тѣмъ не менѣе, ввиду значительнаго протяженія линіи съ сѣвера на югъ, почти на 1000 вер., чрезвычайно трудно дать болѣе или менѣе полныя характеристики отдѣльныхъ пунктовъ дороги.

Ввиду этого я приведу данныя только относительно среднихъ температуръ главнѣйшихъ пунктовъ дороги.

На всѣхъ большихъ станціяхъ имѣются корреспонденты Николаевской главной физической обсерваторіи, которыми собираются данныя относительно температуры, количества осадковъ относительной влажности и направленія вѣтровъ.

Кромѣ того, на всѣхъ главныхъ станціяхъ агентами службы телеграфа ежедневно измѣряется температура воздуха въ 7 ч. утра и свѣдѣнія эти сообщаются въ Харьковъ, гдѣ выписываются въ таблицы, давая, такимъ образомъ, представленіе о температурѣ отдѣльныхъ пунктовъ дороги въ 7 часовъ утра.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ имѣются среднія мѣсячныя температуры по даннымъ главной физической обсерваторіи.

\*.) Описаніе дороги. Изд. Управленія К.-Х.-С. жел. дор.

Таблица № 1.

Нормальныя среднія мѣсячныя и годовыя температуры воздуха, выраженыя въ градусахъ Цельзія.

Названіе станцій	Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	Іюль	Августъ	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Годъ
Курскъ . .	—9.9	—8.2	—3.7	4.7	13.1	17.4	19.3	18.4	12.8	6.4	1.5	—6.7	5.2
Харьковъ . .	—8.3	—7.1	—1.8	6.5	14.6	18.6	20.8	19.2	14.2	7.4	0.5	—5.1	6.6
Лозовая . .	—7.7	—6.8	—1.5	7.1	14.8	18.7	20.9	19.7	14.4	7.7	1.2	—4.6	7.0
Славянскъ . .	—7.6	—6.4	—1.0	7.9	15.5	19.5	21.8	20.7	15.2	8.2	1.5	—4.5	7.6
Синельникъ . .	—6.8	—5.9	—0.8	7.7	15.0	18.9	21.7	20.9	15.0	8.5	2.1	—3.6	7.8
Александровъ . .	—5.7	—3.8	0.7	8.8	17.5	21.0	23.3	22.7	15.9	10.9	3.6	—1.6	9.4
Мелитополь . .	—4.9	—3.7	1.3	8.4	16.0	20.0	23.0	22.0	16.6	10.0	3.6	—1.9	9.2
Джанкой . .	—2.0	—0.6	2.8	9.0	16.0	20.0	22.8	22.5	17.2	11.9	5.6	0.0	9.5
Феодосія . .	1.9	0.4	5.1	9.9	15.9	19.9	23.4	23.8	18.8	13.9	7.7	3.7	12.0
Симферополь . .	—0.8	—0.1	3.9	9.1	14.7	18.4	20.8	20.7	16.1	11.0	6.2	1.2	10.1
Севастополь . .	1.8	2.3	5.4	9.9	15.7	20.4	23.1	22.7	18.5	13.6	8.6	4.1	12.2

Изъ этихъ данныхъ видно въ какихъ широкихъ предѣлахъ колеблются среднія температуры различныхъ пунктовъ дороги.

На данныхъ службы телеграфа я не буду останавливаться, такъ какъ среднія цифры, полученныя изъ нихъ, много ниже нормальной въ виду того, что температуры измѣряются въ 7 утра; между тѣмъ какъ въ Главной Физической обсерваторіи средняя за день выводится изъ трехъ.

Таблица № 2.

Среднія мѣсячныя и годовыя температуры въ 7 утра (1902 г.)

	Курскъ	Харьковъ	Лозова	Синельникъ	Александръ	Мелитополь	Таращань	Феодосіи	Симфероп.	Севастоп.	Никитовка
Январь . . . . .	-5.7	-3.8	-3.3	-3.1	-1.5	-0.2	+0.1	+2.6	+0.4	+3.8	-4.6
Февраль . . . . .	-6.9	-2.5	-2.4	-2.9	-2.4	-0.6	+0.0	+2.0	+0.2	+3.4	-4.1
Мартъ . . . . .	-0.4	-0.8	+1.5	+1.0	+1.3	+3.2	+3.5	+4.2	+2.8	+5.0	+0.8
Апрѣль . . . . .	+4.4	5.8	6.5	5.4	5.2	7.5	7.5	+8.3	8.3	9.8	5.2
Мартъ . . . . .	10.8	11.9	12.8	12.5	11.8	12.2	11.9	13.8	13.5	12.8	11.2
Июнь . . . . .	13.2	14.6	14.7	17.3	17.6	15.9	15.3	17.6	15.5	17.0	14.9
Июль . . . . .	15.9	16.1	17.1	17.9	17.2	17.8	17.8	19.5	17.5	18.1	17.6
Августъ . . . . .	11.6	14.4	15.0	15.5	15.0	15.1	16.8	17.7	15.6	17.6	16.9
Сентябрь . . . . .	3.3	6.6	6.5	7.0	7.0	8.0	9.2	10.3	9.3	10.8	6.4
Октябрь . . . . .	-1.4	+1.9	+2.4	2.0	2.2	3.2	5.1	6.6	5.5	7.1	2.0
Ноябрь . . . . .	-13.8	-8.3	-9.2	-7.8	-7.4	-6.4	+1.1	+2.0	-1.3	+1.0	-9.4
Декабрь . . . . .	-7.2	-5.6	-5.6	-4.9	-4.9	-4.9	-1.1	+1.3	+1.6	+2.4	-5.7
Годовыя . . . . .	+2.0	+4.3	+4.6	+4.9	+5.0	+5.9	+7.3	+8.8	+7.3	+9.1	+3.8

Наиболѣе круныя уклоны и подъемы линіи находятся между слѣдующими станціями.

Между телеграфнымъ постомъ на 128 в. и ст. Бѣломѣстная на протяженіи 12 верстъ разниа въ 43 саж.

Между телеграфнымъ постомъ на 263 в. и ст. Борки на протяженіи 7½ верстъ—44 саж.

Начиная отъ ст. Джанкой, лежащей почти на уровнѣ моря, линія постепенно поднимается и достигаетъ наивышей своей точки между ст. Симферополь и Альма на высотѣ около 125 саж. надъ уровнемъ моря.

Отсюда линія круто спускается къ морю къ ст. Севастополь.

Между ст. Константиновка и Никитовка, на протяженіи 27½ верстъ разниа въ 90 сажень.

Между ст. Краматорская и Върлоубовка, на протяженіи 18 в. разниа въ 72 саж.

Отъ ст. Ясиноватой къ ст. Желѣзной сплошной уклонъ на протяженіи 18 верстъ, при чемъ разниа въ высотѣ около 70 сажень.

Тотъ или иной профильъ пути имѣетъ не маловажное значеніе, особенно для паровознаго персонала товарныхъ повозовъ: крутыя и длинныя уклоны требуютъ большой осторожности, чтобы поѣздъ не разогнался выше мѣры, подъемы же, особенно въ дурную погоду, требуютъ большого напряженія силъ, чтобы поддерживать хороній огонь въ топкѣ и необходимое давленіе пара въ котлѣ.

Глава II.

Л и ч н ы й с о с т а в ъ .

По отчету о врачебно-санитарномъ состояніи дороги за 1902 г. видно, что къ началу этого года на дорогѣ было штатныхъ служащихъ, мастеровыхъ, постоянныхъ и временныхъ рабочихъ 22612 ч., членовъ ихъ семействъ и прислуги—55631 ч.; всего населенія дороги—78243 человекъ. Около половины всѣхъ служащихъ состоятъ на штатной службѣ, другая половина—поденные.

Придерживаясь распредѣленія штатныхъ служащихъ по дѣлопроизводству пенсіонной кассы, мы получили слѣдующія цифры:

- 1) Центральное Управленіе (Канцелярія Начальника дороги, главная бухгалтерія, служба сборовъ, врачебная служба и пенсіонная касса) . . . . . 764 человекъ.
- 2) Управленіе службы пути, конторы участковъ, дорожные мастера . . . . . 399 "
- 3) Путевая стража . . . . . 896 "
- 4) Перѣздная стража . . . . . 993 "
- 5) Артельные старосты и ремонтные рабочіе . . . . . 453 "
- 6) Управленіе сл. движенія и станціонная . . . . . 1202 "
- 7) Коммерческая служба . . . . . 896 "
- 8) Составители и ещѣщники . . . . . 326 "
- 9) Стрѣлочники . . . . . 1178 "
- 10) Сл. Телеграфа . . . . . 535 "
- 11) Кондукторы . . . . . 1152 "
- 12) Управленіе сл. тяги и конторы депо . . . . . 389 "
- 13) Паровозная прислуга . . . . . 1007 "
- 14) Кондукторы-смазчики . . . . . 502 "
- 15) Разныя лица службы тяги . . . . . 670 "

Всего 11362 человекъ.

Число поденныхъ служащихъ въ депо и мастерскихъ 6472 ч.;  
изъ которыхъ въ Харьковскихъ мастерскихъ . . . 2001 ч.;  
въ Александровскихъ . . . . . 980 ч.;

Остальную массу поденныхъ служащихъ составляютъ ремонтные рабочіе службы пути и угольныхъ складовъ.

Для сравненія представляю таблицу населенности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Таблица № 3.

Название дорогъ	Протяженіе	Общее число			На 1 вер. дор. приходится	
		Служащихъ и постоенныхъ рабочихъ	Число самодеятельныхъ служащихъ	Всего населеніи	Служащихъ	Всего населеніи
Балтійская и Псково-Рижская . . . . .	933	8681	20344	29025	9.3	31.1
Екатерининская . . . . .	1313	23201	35123	58324	10.8	44.4
Закавказская . . . . .	1348	15389	45368	60757	11.4	45.0
Курско-Харьково-Севастопольск. . . . .	1469	22385	47905	70290	15.2	47.7
Либаво-Роменская . . . . .	1249	14022	29112	43134	11.2	34.5
Московско-Брестская . . . . .	1030	12345	27271	59616	11.9	38.4
Московско-Курская . . . . .	1198	21745	59927	81672	18.1	68.1
Николаевская . . . . .	911	21708	54539	76247	23.8	83.8
Пермская . . . . .	2054	15313	26196	41509	7.4	15.3
Польскія дор. . . . .	1441	13602	28939	42541	9.5	29.6
Привислинскія . . . . .	1696	16972	51696	68668	10.9	40.8
Риго-Орловская . . . . .	1190	13115	29749	48864	10.9	36.0
Самаро-Златоустовская . . . . .	1539	11072	32322	43434	7.1	28.1
С.-Петербурго-Варшавская . . . . .	1439	13608	27396	41004	9.4	28.5
Сызрано-Вяземская . . . . .	1309	15034	41723	56757	11.5	43.5
Харьково-Николаевская . . . . .	1193	12768	38751	51519	10.7	43.1
Юго-Западная . . . . .	3714	40482	78705	119187	10.8	29.4
Сибирская . . . . .	3136	13200	26728	39928	4.2	12.7
Средне-Азіатская . . . . .	2354	12935	13759	26694	5.5	11.3*
					10.2	33.11

\*) По отчету М. П. за 1900 г.

Такимъ образомъ, въ ряду казенныхъ желѣзныхъ дорогъ К.-Х.-С. ж. д. по населенности занимаетъ 3-е мѣсто.

Изъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ по населенности превосходить ее только Варшаво-Вѣнская.

Подавляющее большинство служащихъ комплектуется изъ мѣстностей, прилегающихъ къ желѣзнодорожнѣ; низшіе и средніе агенты, составляющіе главную массу населенія дороги, почти исключительно мѣстные жители.

Въ то время какъ долговѣчность каждаго рельса, каждой шпалы составляетъ предметъ тщательныхъ статистическихъ изслѣдованій, личный составъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ представляетъ собою „незнакомца“, судьба котораго до сихъ поръ не признавалась предметомъ достойнымъ изученія \*\*).

Это было сказано И. Рихтеромъ еще въ 1895 году; съ тѣхъ поръ, вмѣстѣ съ ростомъ желѣзнодорожнаго дѣла, увеличился интересъ и къ личному составу желѣзныхъ дорогъ, и вопросъ о положеніи желѣзнодорожныхъ служащихъ постепенно выдвигается впередъ.

Наиболѣе подробныя статистическія свѣдѣнія о служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ имѣются въ отчетахъ пенсіонной кассы служащихъ; въ этихъ отчетахъ имѣются: статистика смертности, статистика увольняемости и общія статистическія свѣдѣнія объ участникахъ пенсіонныхъ кассъ.

Участниками пенсіонныхъ кассъ состоятъ всѣ служащіе дороги, за исключеніемъ поденныхъ (рабочихъ сл. пути, мастерскихъ, депо и угольныхъ складовъ)—приблизительно около половины общаго числа.

На основаніи данныхъ отчетовъ пенсіонной кассы И. Рихтеръ\*\*) въ своей работѣ о личномъ составѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ даетъ слѣдующую его характеристику.

„Корпорация желѣзнодорожныхъ служащихъ въ Россіи, взятая въ цѣломъ своемъ составѣ, характеризуется всѣми признаками организма, пораженнаго тяжкимъ недугомъ.

Самымъ главнымъ изъ указанныхъ признаковъ является неустойчивость желѣзнодорожной службы, которая опредѣляется съ внешней стороны значительнымъ процентомъ ежегодной убыли служащихъ, въ связи съ которой наблюдается также незначительная продолжительность службы наличнаго состава“.

\*) Желѣзнодорожная психологія. Ж. дѣло за 1895 г.

\*\*) И. Рихтеръ. Личный составъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ 1900.

Благодаря этому обстоятельству вся корпорация может быть разсматриваемая как цѣлое, части котораго пребываютъ въ состояніи непрерывнаго распада и разрушенія“.

Въ подтвержденіе своей мысли онъ приводитъ слѣдующее: общая убыль служащихъ на казенныхъ ж. д. (20,38%—1898 г.), по службамъ и категоріямъ должностей въ процентномъ отношеніи распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Служба движенія и телеграфа . . . . .	40,26%
„ пути . . . . .	34,97
„ тяги . . . . .	18,47
Общее Управленіе . . . . .	6,3

Далѣе приведены таблицы, въ которыхъ распредѣлены подробно по категоріямъ всѣ служащіе каждой службы съ указаніемъ, какой процентъ ихъ увольняется; при чемъ оказывается, что даже такія должности, какъ стрѣлочники, сторожа и рабочіе по охраненію пути, паровозная прислуга, телеграфисты, составители поѣздовъ и начальники станцій даютъ огромный ежегодный процентъ убыли „по собственному желанію“.

Разсматривая причины, по которымъ увольняется такое значительное число служащихъ,—оказывается слѣдующее:

По собственному желанію . . . . .	13,50%
По административному распор. . . . .	3,6
По неспособности къ труду и болѣзни . . . . .	1,2
Смерть . . . . .	0,8
Оставлено за штатомъ . . . . .	0,5
Перешло на паденную работу . . . . .	0,4
Отбыв. воинской повин . . . . .	0,2
Достигло предѣльн. возр. . . . .	0,1

Эти цифры подтверждаютъ полностью, приведенное выше указаніе на недостаточную устойчивость службы, такъ какъ между всѣми другими причинами убыли преобладаетъ—собственное желаніе, составляющіе 13,5% общаго числа убыли \*),

Причины такого положенія вещей, по мнѣнію И. Рихтера, кроются, очевидно, въ слѣдующихъ двухъ главнѣйшихъ условіяхъ образованія и существованія желѣзнодорожныхъ корпораций; первая изъ нихъ заключается въ *недостаточной специализаціи* ремесла, благодаря которой въ составъ корпораций допускается постоянный притокъ новыхъ элементовъ, не способныхъ къ ассимилированію.

\*) Общая убыль служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ колеблется около 20,0%.

Вторая причина заключается въ „*малой привлекательности самой службы*“, обусловленной несоразмѣрностью обязанностей и правъ, слагающейся изъ предъявляемыхъ къ служащимъ требованій и представляемыхъ имъ формальныхъ и матеріальныхъ выгодъ, а также изъ отсутствія мотивовъ къ упроченію служебнаго союза, при наличности мотивовъ къ его разрушенію“.

Изъ 10,235 участниковъ пенсіонной кассы (въ 1900 г.) К.-Х.-С. ж. д. выбывшихъ было 16,4%—немного ниже средняго процента 20%—для всѣхъ дорогъ.

Меньше всего выбывающихъ на С.-П.-Варшавской—2,8%.

Между тѣмъ на Средне-Азіатской—53,3%.

За послѣдніе пять лѣтъ % увольняющихся на К.-Х.-С. ж. д. постепенно падаетъ, что говорить въ пользу дороги:

Годъ	1895	1896	1897	1898	1899	1900
‰	25.3	21.8	19.6	18.2	16.5	16.4

При разсмотрѣніи причинъ, по которымъ выбываютъ—общее число выбывшихъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Таблица № 4.

	К.-Х.-С. ж. д.	Средне на всѣхъ дор. ж.
За смертью . . . . .	4.10%	3.6
По неспособности къ труду и болѣзни . . . . .	7.0	4.7
По административному распоряженію . . . . .	16.2	17.3
За достиженіемъ предѣльнаго возраста . . . . .	1.4	0.6
По случаю отбыванія воинской повинности . . . . .	1.9	1.7
По собственному желанію . . . . .	66.8	69.7
Вслѣдствіе перехода на паденную работу . . . . .	2.3	0.9
Вслѣдствіе перехода на другія дороги . . . . .	0.3%	0.5

Такимъ образомъ, по причинамъ увольнения К.-Х.-С. ж. д. представляетъ незначительныя отклоненія отъ средней величины для всѣхъ дорогъ.

На 1 января 1901 г. число участниковъ пенсіонной кассы по возрасту распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Таблица № 5.

Возрасть	Число	Возрасть	Число	Возрасть	Число
11	2	28	13046	45	4890
12	5	29	13336	46	4601
13	9	30	13051	47	4299
14	26	31	12215	48	3634
15	123	32	11941	49	3413
16	692	33	10931	50	3085
17	1648	34	10220	51	2642
18	3130	35	10153	52	2159
19	4416	36	9742	53	1840
20	5519	37	9462	54	1630
21	5525	38	8751	55	1716
22	6360	39	8183	56	1358
23	7350	40	7637	57	1147
24	8557	41	6751	58	944
25	10080	42	6286	59	708
26	12201	43	5486	60 и больше	1936
27	12899	44	5226	—	419

безъ свѣдѣній о возрастѣ.

Таблица № 6

Въ томъ числѣ:	Всѣхъ	%	К.-Х.-С. жел дор	%
	Холостыхъ . . . . .	61726	21,8	1668
Женатыхъ . . . . .	191359	67,5	7847	73,6
Вдовыхъ . . . . .	4486	1,5	163	1,5
Женщинъ . . . . .	26097	9,2	991	9,3

Изъ приведенныхъ таблицъ видно, что максимумъ служащихъ въ возрастѣ около 30 лѣтъ.

По продолжительности службы они распредѣляются нижеслѣдующимъ образомъ:

Лицъ, прослужившихъ:

Таблица № 7.

	0—5 лѣтъ	5—10	10—15	15—20	20—25	25—30	30 и болѣе
На всѣхъ . . . . .	59,2%	20,4	8,6	5,1	4,2	1,8	0,7
На К.-Х.-С. ж. . . . .	53,2	25,4	10,0	5,6	3,9	1,5	0,4

Такимъ образомъ, 79,6% прослужившихъ не болѣе 10 лѣтъ и только 20,4%—болѣе 10 лѣтъ. Такой большой процентъ лицъ съ малымъ срокомъ службы вполне подтверждаетъ вышеприведенную мысль И. Рихтера о малой прівлечательности службы.

К.-Х.-С. ж. дорога, по продолжительности лѣтъ службы своихъ агентовъ, представляетъ немного болѣе утѣшительныя данныя, какъ это видно изъ вышеприведенной таблицы.

Въ отчетахъ о врачебно-санитарномъ состояніи желѣзныхъ дорогъ, издаваемыхъ Врачебно-санитарной частью управленія желѣзныхъ дорогъ, принято слѣдующее дѣленіе служащихъ.

- I. Управленіе дороги.
- II. Служба ремонта пути.
- III. Служба станціонная.
- IV. Служба поѣздная.
- V. Служба депо поѣздная.
- VI. Служба мастерскихъ.
- VII. Служба телеграфа.
- VIII. Служба врачебная.

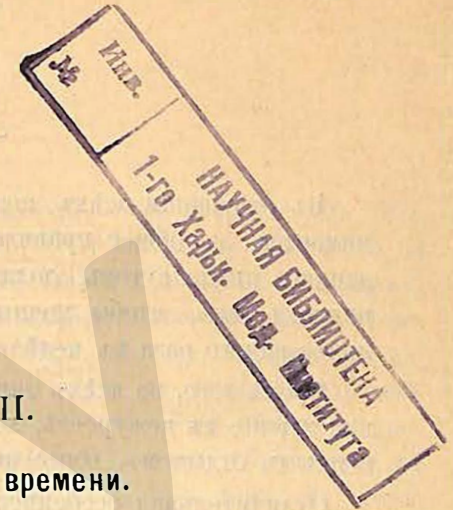
Такъ какъ наибольшій интересъ представляютъ тѣ службы, условія жизни и работы которыхъ отличаются отъ условій жизни и работы другихъ профессій, то я совсѣмъ не буду останавливаться на служащихъ 1-ой группы, такъ какъ въ составъ ея входятъ лица, работа которыхъ мало чѣмъ отличается отъ канцелярской работы другихъ учреждений со всѣми недостатками ихъ: сюда относятся тѣснота помѣщений, недостатокъ освѣщенія, плохая вентиляция и т. д.; дѣло объясняется тѣмъ, что рѣдкое управленіе имѣетъ собственные, специально приспособленные для канцелярій помѣщенія, и К.-Х.-С. ж. д. въ этомъ отношеніи не представляетъ исключенія, не смотря на то, что управленіемъ тратятся на наемъ помѣщеній громадныя суммы.

Такъ равно я только отчасти коснусь группы VI-й, такъ какъ работа въ железнодорожныхъ мастерскихъ въ общемъ мало отличается отъ работы въ другихъ подобныхъ мастерскихъ.

Такимъ образомъ, максимумъ вниманія мною удѣлено агентамъ, дѣятельность которыхъ связана непосредственно съ движеніемъ поѣздовъ.



ПЕРЕВІРНО  
1936



### ГЛАВА III.

#### Нормы рабочего времени.

Служащіе, дѣятельность которыхъ связана непосредственно съ движеніемъ поѣздовъ, подраздѣлены на двѣ основныя группы: постовыхъ, или не перемѣщающихся съ поѣздами и поѣздныхъ, или перемѣщающихся съ таковыми.

Отличительная особенность первой группы—обслуживаніе даннаго района или поста, при чемъ распределеніе (чередованіе) служащихъ можетъ быть или на одномъ данномъ посту или между двумя и болѣе смежными постами.

Такіе періоды чередованія служащихъ именуется дежурствами, которое выражаетъ собою количество требуемыхъ отъ служащаго непрерывныхъ служебныхъ часовъ, т. е. часовъ готовности его къ работѣ.

При распределеніи служащихъ только на одномъ посту, дежурство можетъ быть лишь простѣйшихъ типовъ, а именно:

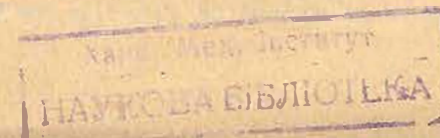
1. Безсмѣнное дежурство, т. е. 1 лицо на постъ или въ сутки 24 часа служебныхъ.

2. Двухсмѣнное, т. е. 2 лица на постъ или въ сутки 12 час. служебныхъ.

и 3. Трехсмѣнное, т. е. 3 лица на постъ или въ сутки 8 ч. служебныхъ.

Для оцѣнки относительнаго значенія и пригодности примѣненія указанныхъ основныхъ типовъ дежурствъ служить, какъ количество наличной работы на данномъ посту въ сутки, такъ и количество фактической работы, возможное для служащаго по роду работы въ сутки же.

При распределеніи работы служащихъ между двумя и болѣе постами, типы дежурства, кромѣ указанныхъ выше, могутъ быть разнообразнѣе и представить, такъ сказать, промежуточныя формы.



Въ отношеніи всѣхъ перечисленныхъ типовъ дежурствъ, принимается за общее правило, что комбинаціи часовъ дежурствъ даннаго цикла сутокъ, должны видоизмѣняться въ слѣдующихъ циклахъ такъ, чтобы ночные часы переходили на дневные (не менѣе одного раза въ недѣлю).

Кромѣ того, во всѣхъ типахъ смѣнныхъ дежурствъ 24 часовое нахожденіе въ дежурствѣ, хотя бы и съ послѣдующимъ соответственнымъ отдыхомъ, вовсе не допускается.

Отличительная особенность второй группы служащихъ (поѣздныхъ, или переѣзжающихъ съ поѣздами) есть обслуживаніе, въ противоположность первой группѣ, *поста не постоянного, а перемѣщающагося въ теченіе нѣкотораго срока* (паровозъ или поѣздъ), что и не даетъ возможности оставить такой постъ въ *любое данное время*, какъ то можетъ быть исполнено въ первомъ случаѣ.

Иначе говоря, дежурство въ указанномъ рангѣ смыслѣ, т. е. требованіе на служебную готовность агентовъ, опредѣляется не относительно свободнымъ выборомъ въ дѣленіи сутокъ по количеству работы и наличію людей, а затратой всего времени, необходимаго на подготовку и осуществленіе *полнаго перемѣщенія въ оба конца*.

Въ виду сказаннаго опредѣленія, служебнымъ временемъ (исполненіемъ дежурства) надлежитъ считать весь періодъ отъ момента прибытія на службу до полнаго освобожденія отъ служебныхъ обязанностей, по возвращеніи, не исключая нахожденія въ мѣста жительства (въ дежурныхъ комнатахъ) въ ожиданіи обратнаго назначенія.

Благодаря указанной особенности дежурствъ переѣзжающихъ служащихъ, не трудно видѣть, что типы ихъ, т. е. отношенія служебнаго времени къ общему періоду службы и отдыха дома, могутъ быть существенно разнообразнѣе дежурства постовыхъ, завися, какъ отъ различія протяженія перемѣщеній (отъ депо до депо или дежурныхъ комнатъ), такъ и отъ особенности этихъ перемѣщеній (родъ поѣзда и службы агента\*).

Таковы общія положенія о дежурствѣ служащихъ, дѣятельность которыхъ связана непосредственно съ движеніемъ поѣздовъ. Далѣе разсмотрѣны подробно всѣ относящіяся сюда службы съ указаніемъ на фактическую работу и возможные комбинаціи де-

\*) Къ вопросу о пориравѣ труда желѣзнодорожныхъ служащихъ.  
Н. С. Островскій.

журствъ. Въ отдѣльной главѣ разматривается вопросъ объ особыхъ дняхъ отдыха, при чемъ Н. С. Островскій высказывается за настоятельную необходимость предоставленія каждому служащему, дѣятельность котораго связана непосредственно съ движеніемъ поѣздовъ, *хотя бы одного дня въ теченіе каждаго мѣсяца*, не зависимо отъ кратковременныхъ отпусковъ по исключительнымъ обстоятельствамъ; добавляетъ при этомъ, что безъ такого корректива образъ жизни желѣзнодорожнаго служащаго обращается въ примѣненіе какой то карательной системы, при томъ въ дѣлѣ, гдѣ свѣжесть силъ, уравновѣшенность духа и интересъ къ дѣлу являются основными и нервостепенными элементами успѣха.

Распредѣленіе рабочаго времени и отдыха въ различныхъ государствахъ, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и взглядовъ на этотъ вопросъ, различно.

Такъ, на *Германскихъ желѣзныхъ дорогахъ* рабочее время и отдыхъ распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

*Станційная служба* (начальники станцій, ихъ помощники, конторщики, телеграфисты, составители), при усиленномъ движеніи дежурятъ—8 ч. и ни въ какомъ случаѣ не выше—10; при среднемъ движеніи 12—14 часовъ, въ исключительныхъ случаяхъ на дорогахъ второстепеннаго значенія, гдѣ возможны длительные перерывы между поѣздами—до 16 часовъ.

*Путевая стража*. Безсмѣнное дежурство не выше 14 ч., на линияхъ второстепеннаго значенія—до 16 ч.

*Поѣздная прислуга*, средняя продолжительность суточной работы не должна превышать—11 ч. и ни въ какомъ случаѣ не выше 16 ч., при чемъ въ послѣднемъ случаѣ должна кутироваться отдыхамъ такой же длительности, по возможности дома и на ночь.

#### *Паровозный персоналъ:*

1) Ежедневная продолжительность службы въ среднемъ, въ теченіе мѣсяца, не должна превышать 10 часовъ.

2) При слабомъ движеніи, а также на дорогахъ второстепеннаго значенія средняя продолжительность можетъ быть доведена до 11 часовъ.

3) Отдѣльные поѣздки не должны продолжаться долѣе 16 ч.

4) За болѣе длиннымъ промежуткомъ работы долженъ слѣдовать болѣе длинный отдыхъ, по возможности дома и ночью.

5) Работа на маневрахъ, какъ требующая значительнаго напряженія, въ среднемъ не должна превышать 8 ч. въ день; въ отдѣльныхъ же случаяхъ не должна превышать 10 ч.

Всякій агентъ долженъ имѣть въ мѣсяцъ два дня свободы; на второстепенныхъ линіяхъ можно одинъ день, но не для поѣздной и паровозной прислуги.

Непрерывный отдыхъ станціонныхъ и линейныхъ служащихъ долженъ быть не менѣе 8 ч.

Для поѣздного и паровознаго персонала—не менѣе 8 ч. дома и не менѣе шести внѣ дома.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда предшествовавшій отдыхъ былъ дома не менѣе—10 часовъ, или предстоитъ такой, то допускается сокращать отдыхъ дома до 8—6 часовъ. Всякій промежутокъ менѣе указаннаго не считается отдыхомъ.

Никто не можетъ быть назначенъ на работу болѣе семи ночей подрядъ.

*Во Франціи.* Рабочее время не должно быть выше 12 часовъ. О всякихъ вызванныхъ обстоятельствами отступленіяхъ и превышеніяхъ установленныхъ нормъ рабочего времени сдѣлано обязательнымъ доносить правительственному надзору.

*Для паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ*—максимумъ непрерывной службы опредѣленъ въ 10 ч. Въ общемъ, въ теченіе 10 сутокъ не болѣе 100 ч.; непрерывный отдыхъ на мѣстѣ жительства 10 ч.; внѣ онаго—7 ч.

*Станціонный персоналъ* не свыше—12 ч., при чемъ непрерывный отдыхъ не менѣе 9 ч.; для живущихъ на станціи не менѣе—8 ч.

*Путевой персоналъ* пользуется отдыхомъ всякое второе воскресенье.

Станціонный и поѣздной персоналъ пользуется однимъ, а паровозный тремя свободными днями въ мѣсяцъ. Въ ночной службѣ одинъ и тотъ же агентъ не можетъ быть подрядъ болѣе 14 ночей.

*Швейцарія.* Въ Швейцаріи существуетъ законъ, по которому всѣ служащіе по крайней мѣрѣ 52 дня въ году, изъ которыхъ 17 воскресеній, должны быть свободны; по этому закону ежедневное рабочее время не должно быть выше 12 ч.

Непрерывный отдыхъ для поѣздного и паровознаго персонала долженъ быть не менѣе 10 ч., для остальныхъ—не менѣе 9 ч., если же квартира вблизи вокзала—8 ч.

Послѣ половины рабочего времени должна быть пауза, длительностью не менѣе 1 часу; исключенія могутъ быть установлены только союзнымъ совѣтомъ.

*Во Англїи* до 1893 года не существовало строгихъ нормъ рабочего времени и случаи переутомленія были такъ часты, что въ

періодъ 1888—1890 г. было официально констатировано 35 несчастныхъ случаевъ, происшедшихъ по причинѣ переутомленія машинистовъ, кочегаровъ, кондукторовъ и стрѣлочниковъ.

Въ теченіе 8-лѣтняго періода 1884—1891 г. все число такихъ случаевъ было 65, при чемъ на многихъ дорогахъ, какъ оказалось, продолжительность рабочего времени въ сутки достигла 16—19 ч. „Законъ 1893 года содержитъ слѣдующее постановленіе. Если въ министерство торговли поступитъ заявленіе отъ служащихъ или нѣкотораго класса служащихъ желѣзнодорожнаго общества, что отъ нихъ требуютъ чрезмѣрное число рабочихъ часовъ въ сутки, или, что не установлено достаточныхъ промежутковъ для непрерывнаго отдыха между періодами работы, или не принято мѣръ для замѣны рабочихъ въ воскресные дни, то министерство должно заняться изслѣдованіемъ этого дѣла.

Если министерство торговли, по разслѣдованіи заявленія или вообще дошедшихъ до него свѣдѣній, найдетъ, что заявленныя жалобы основательны, то оно должно потребовать отъ желѣзнодорожнаго общества представленія въ опредѣленный срокъ такого проекта распредѣленія труда служащихъ, который ограничивалъ бы число рабочихъ часовъ до разумныхъ размѣровъ, согласно съ воззрѣніями Министерства торговли, принимая также во вниманіе требованія движенія и родъ труда.

Если желѣзнодорожное общество не исполнитъ требованія или откажется ввести установленное рабочее время, то Министерство торговли въ правѣ представить дѣло на разсмотрѣніе особаго суда, который съ своей стороны можетъ потребовать отъ желѣзнодорожнаго общества представленія проекта соответственнаго распредѣленія времени труда служащихъ.

Съ желѣзнодорожнаго общества, которое не исполнитъ этого требованія или не введетъ предписаннаго числа рабочихъ часовъ, взыскивается пеня въ размѣрѣ до 100 фунтовъ за каждый день просрочки исполненія. Дѣйствіе этого закона не распространяется на тѣхъ служащихъ, которые заняты исключительно письменною работою въ мастерскихъ\*).

Благодаря такой постановкѣ вопроса о нормировкѣ рабочего времени въ Англїи,—дежурства желѣзнодорожныхъ агентовъ колеблются въ предѣлахъ 12—10—8 часовъ.

\*) А. А. Вырубовъ. Труды съездовъ желѣзнодорожныхъ врачей 1898 г.

Здѣсь считаю умѣстнымъ сказать нѣсколько словъ о воскресномъ отдыхѣ желѣзнодорожныхъ агентовъ; вопросъ этотъ относится главнымъ образомъ къ агентамъ, обслуживающихъ товарные поѣзда, т. е. къ паровознымъ и поѣзднымъ бригадамъ товарныхъ поѣздовъ, такъ какъ объ обстановкѣ пассажирскаго движенія не можетъ быть и рѣчи.

На парижскомъ международномъ конгрессѣ въ 1889 году были приняты слѣдующія постановленія о еженедѣльномъ отдыхѣ:

1) Въ воскресные и праздничные дни обыденная товарная служба должна быть прекращена, за исключеніемъ отправки скота и легкопортящихся грузовъ.

2) Въ означенные дни число обыкновенныхъ товарныхъ поѣздовъ должно быть, по возможности, сокращено.

3) Экспедиціи товаровъ большой скорости должны быть открыты лишь въ опредѣленные часы.

Въ 1893 году воскресный отдыхъ въ товарномъ движеніи былъ введенъ на прусскихъ государственныхъ жел. дорогахъ. 8-го мая 1894 года въ Берлинской конференціи были выработаны основныя положенія для введенія воскреснаго отдыха въ товарномъ движеніи на всѣхъ германскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Сообразно съ этими основными положеніями, товарное движеніе (за исключеніемъ грузовъ скота и большой скорости) слѣдуетъ сокращать по воскреснымъ днямъ и нѣкоторымъ праздникамъ.

Товары, которые по особымъ хозяйственнымъ соображеніямъ не допускаютъ промедленія въ отправкѣ (легкопортящіеся), должны правильно отправляться и по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ.

Начало дѣйствія правилъ о воскресномъ отдыхѣ назначено было 1 мая 1896 г.

Кромѣ Германіи, товарное движеніе по воскресеньямъ ограничено въ Англіи, Америкѣ и Швейцаріи.

Первыя серьезныя попытки урегулировать рабочее время на Россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ принадлежатъ комиссіи графа Баранова, которая была учреждена въ 1876 году.

„По мнѣнію комиссіи графа Баранова, всякое опредѣленіе общихъ для всѣхъ дорогъ численныхъ нормъ служащихъ или общихъ нормъ времени безсѣнной службы невозможно вѣдствіе того, что наши дороги—въ различныхъ климатическихъ условіяхъ, личный персоналъ комплектуется изъ разныхъ народностей, степень способности которыхъ весьма различна, количество движенія на дорогахъ не равномерно и искусственныя и механическія приспособленія разнообразны и т. д.“.

Если обратить вниманіе на это различіе условій, на основаніи которыхъ только и возможно опредѣленіе упомянутыхъ нормъ, то станетъ очевиднымъ, что правильныя нормы количества служащихъ или нормы времени безсѣнной службы могутъ быть выработаны только практикой и то не общія для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, а отдѣльныя для каждой дороги, въ зависимости отъ ея индивидуальности.

Продолжительность занятій каждаго отдѣльнаго лица не должна доводить его до такого утомленія, которое бы мѣшало правильному исполненію службы или вредно отзывалось на его здоровьѣ.

Желѣзнодорожному міру извѣстно, на сколько эти благоразумныя совѣты предались забвенью тотчасъ же по закрытіи комиссіи графа Баранова\*).

Въ какой мѣрѣ комиссія подвинула вопросъ о нормировкѣ рабочаго времени желѣзнодорожныхъ служащихъ, можно судить по тому, что 13 лѣтъ спустя, т. е. въ 1889 году, вновь подымается вопросъ о 24 часовомъ дежурствѣ и Министерство Путей Сообщенія признало, что непрерывное 24-хъ часовое дежурство стрѣлочниковъ съ такимъ же отдыхомъ крайне для нихъ утомительно, совершенно неудобно и небезопасно для движенія поѣздовъ, что дежурство въ теченіе 24-хъ часовъ составляетъ положительный абсурдъ съ точки зрѣнія безопасности.

Для дежурства подобный срокъ можетъ быть и удобенъ, но онъ не можетъ быть допущенъ со стороны администраціи дороги. Дежурства одного лица въ теченіе 24-хъ часовъ, по качествениости своей, не заслуживаютъ никакой оплаты, какъ нигуда негодныя. 21 февраля 1891 г. было окончательно воспрещено 24 часовое де-

\* Н. Рихтеръ.

журство стрѣлочниковъ, сигналистовъ, составителей поѣздовъ и сцепщиковъ, ввиду утомленія служащихъ, имѣющаго своимъ послѣдствіемъ разные несчастные случаи съ поѣздами и съ самими служащими.

Тѣмъ не менѣе въ періодъ времени между 3 декабря 1893 г. и 10 февраля 1894 г., вслѣдствіе переутомленія низшихъ агентовъ, было 13 происшествій, а въ 1894 году разслѣдованіе главнымъ инспекторомъ желѣзныхъ дорогъ восьми крупныхъ происшествій съ поѣздами, имѣвшихъ мѣсто съ 8-го по 26 ноября 1894 г., показало, что въ одномъ случаѣ виновный къ моменту происшествія находился на службѣ 21 час., другой 23 ч. 45 м., третій 21 час., при 24 часовомъ срокѣ дежурства и, такимъ образомъ, въ 3-хъ изъ 8 происшествій несчастія были вызваны переутомленіемъ служащихъ\*).

Вслѣдствіе постоянного обнаруженія случаевъ переутомленія служащихъ, главнымъ инспекторомъ желѣзныхъ дорогъ А. фонъ Вендрихомъ, по предложенію Министра путей сообщенія, былъ составленъ слѣдующій отзывъ:

1) Нормальное время дежурства служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, по истеченіи котораго начинается переутомленіе, измѣрять часами не всегда возможно. Въ то время какъ одно лицо послѣ исполненія служебныхъ обязанностей, въ теченіе даннаго времени утомилось и не можетъ далѣе нести службу, другое вполне свободно можетъ продолжать занятія, въ зависимости отъ постороннихъ условій.

2) Переутомленіе не столько вызывается нахожденіемъ на службѣ въ теченіе извѣстнаго времени, сколько неправильностью распределенія свободнаго времени и недостаткомъ удобствъ при отдыхѣ.

Можно считать достаточнымъ время для дѣйствительнаго отдыха въ сутки—8 часовъ при вполне благоприятныхъ условіяхъ обстановки, но, если изъ этого времени служащій долженъ удѣлять для домашнихъ дѣлъ и тратить на проходъ въ занимаемую имъ частную квартиру, отстоящую иногда далеко отъ мѣста служенія, то въ результатѣ агентъ всегда будетъ переутомленъ.

3) Наибольшій возможный срокъ нахожденія на службѣ не можетъ обнимать того времени, послѣ котораго начинается переутомленіе, такъ какъ при этомъ, вслѣдствіе различія физическихъ

\* ) А. А. Вырубовъ.

силъ разныхъ лицъ, различныхъ климатическихъ условій не только въ разныхъ мѣстностяхъ, но и на одной и той же дорогѣ въ различное время года, различныхъ условій жизни служащихъ одной и той же категоріи, случаи переутомленія неизбежны.

4) Связь между переутомленіемъ служащихъ и происшествіями на желѣзныхъ дорогахъ несомнѣнно есть, но измѣрять ее крайне затруднительно, хотя бы потому, что остается невыясненнымъ, употребляли ли служащіе все свободное время для отдыха и сна, или же это время было занято по ихъ семейнымъ дѣламъ и т. п. Къ удобствамъ, которыя должны быть предоставлены желѣзнодорожнымъ служащимъ въ свободное отъ службы время, А. фонъ Вендрихъ относитъ:

- а) Общественныя квартиры.
- б) Надлежащее устройство и оборудованіе просторныхъ и удобныхъ дежурныхъ помѣщеній.
- в) Снабженіе низшихъ служащихъ въ зимнее время надлежащею теплою одеждою.

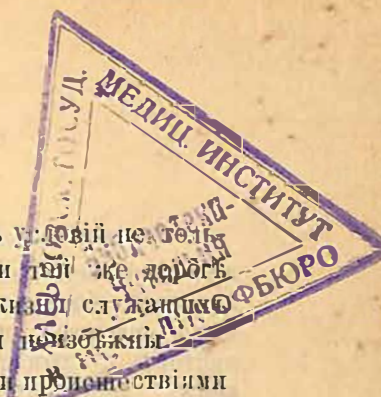
Имъ же предложены слѣдующія нормы рабочихъ часовъ и непрерывнаго отдыха.

Станціонная служба.

Максимумъ безсмыннаго дежурства.	Слѣдующій непрерывный отдыхъ.	Общій итогъ отдыха.
12 ч.	9 ч. днемъ или ночью; 8 ч. для живущихъ на станціи.	Въ теченіе недѣли не менѣе числа час. службы.

При усиленномъ движеніи 2 или 3 смѣнное дежурство.

12 ч. для нач. станцій, полустанц., разѣздовъ, ихъ помощник., телеграфистовъ, сигналистовъ, составителей, старшихъ стрѣлочниковъ и стрѣлочниковъ при ручныхъ стрѣлкахъ.	9 часовъ.
	8 ч. для живущихъ на станціяхъ.



8 часовъ  
для сторожей, сигна-  
листовъ блокировоч-  
ныхъ постовъ, сигна-  
листовъ и стрѣлочни-  
ковъ центральныхъ  
аппаратовъ.

### К он д у к т о р с к і я б р и г а д ы .

12 ч.	10 ч., не считая вре- мени на приемъ и сдачу поѣзда.	Въ теченіе недѣ- ли не менѣе чис- ла час. службы.
-------	--	---

#### При особыхъ условіяхъ.

Увеличеніе съ разрѣ- шенія г. Министра.	10 ч. предоставляется въ мѣста жительства, при соответственномъ устройствѣ дежурныхъ комнатъ на станціи. Отдыхъ менѣе 3-хъ часовъ засчитывается въ число час. службы.
--	--

Время, проведенное въ пути къ мѣсту назначенія для отпра-  
вленія службы, за отдыхъ не считается.

### С л у ж б а п у т и .

12 ч.	2 ч. послѣ половины рабочаго времени, 9 ч. въ теченіе сутокъ днемъ или ночью.	Въ теченіе не- дѣли не менѣе числа часовъ службы.
-------	--	--

При особыхъ условіяхъ тоже, что и для кондукторскихъ  
бригадъ.

### С л у ж б а п а р о в о з н а я .

12 часовъ, считая и время для прибытія бригады, подготовленія паровоза и для обрат- ной постановки паро- воза.	10 часовъ.	Въ теченіе не- дѣли не менѣе числа часовъ службы
---	------------	---

Для другихъ служащихъ и рабочихъ службы тяги и подвиж-  
ного состава.

12 ч.	2 ч. послѣ половины рабочаго времени; 9 ч. въ сутки; 8 ч. для живущихъ въ предѣлахъ станціи.
-------	--

При особыхъ условіяхъ отступленіе съ разрѣшенія г. Министра.

Служащіе этихъ трехъ службъ имѣютъ право на 24 дня въ  
году совершенно свободныхъ безъ вычета жалованья; изъ нихъ  
6—воскресеній или праздниковъ.\*)

Сторонниками прекращенія товарнаго движенія въ воскресные  
дни были нач. Х.-Н. ж. д. инженеръ Н. С. Островскій и нач.  
Ю.-З. ж. д. Г. Немѣшаевъ, но до сихъ поръ товарное движеніе  
прекращается только на два первыхъ дня Рождества Христова и  
Св. Пасхи.

На XI совѣщательномъ съѣздѣ представителей службы движе-  
нія, бывшемъ въ 1899 году было признано необходимымъ устано-  
вленіе для всѣхъ служащихъ, какъ по технической, такъ и по  
коммерческой части движенія, предѣльной нормы продолжитель-  
ности рабочаго дня, подобно тому, какъ это установлено прави-  
тельствомъ для рабочихъ мастерскихъ, о чемъ было постановлено  
просить общій съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ  
возбудить ходатайство о нормировкѣ законодательнымъ порядкомъ  
рабочаго дня для всѣхъ станціонныхъ служащихъ. На съѣздѣ На-  
чальниковъ дорогъ въ 1900 году, между прочимъ, вновь указыва-  
лось на затруднительность составленія общихъ для всей сѣти  
дорогъ правилъ, какъ по разнообразію условій работы отдѣльныхъ  
дорогъ, такъ и вслѣдствіе необходимости считаться при этомъ съ  
нормировкою рабочаго дня, принятой въ расположенныхъ въ  
тѣхъ же мѣстностяхъ заведеніяхъ фабричной промышленности.

Какъ ни разнообразны условія работы на разныхъ дорогахъ,  
тѣмъ не менѣе распределеніе работы и отдыха въ различныхъ  
государствахъ въ общихъ чертахъ довольно однообразно: болѣе  
или менѣе значительная разница наблюдается въ количествѣ сво-  
бодныхъ дней: въ Германіи—24 дня въ году, Франціи—путевой  
персональ—26 дней, станціонный и поѣздной персоналъ 12 дней,

\*) А. Вырубовъ. О нормировкѣ рабочаго времени и переутомленіи желѣзно-  
дорожныхъ служащихъ.

а паровозный—36 дней, Швейцарии—52 дня, России (по проекту г. А. фонъ Вендриха)—24. Относительно числа ночей, допускаемого непрерывного почтового дежурства, выдѣляется только Франція: въ то время какъ большинствомъ принято не болѣе 7 ночей къ ряду, во Франціи допускается 14 ночей—это безусловно высокая норма; да и 7 ночей подъ рядъ дежурить довольно тяжело.

Для свѣдѣнія и руководства служащихъ К.-Х.-С. ж. д. въ дежурныхъ помѣщеніяхъ вывѣшены слѣдующія извлеченія изъ правилъ о распредѣленіи рабочаго времени и отдыха агентовъ.

### Для паровозныхъ бригадъ.

I. При нормальномъ движеніи (4-й § правилъ содержанія и употребленія подвижнаго состава на паровозныхъ желѣзныхъ дорогахъ, открытых для общественнаго пользованія, утвержденныхъ Министромъ путей сообщенія 11 апрѣля 1901 года).

Дѣйствительный отдыхъ паровозной бригады долженъ состоять:

а) непрерывный—въ каждыя сутки не менѣе 8 часовъ и

б) въ теченіе каждыхъ десяти сутокъ служебныхъ занятій не менѣе 120 часовъ. Продолжительность безсѣннаго нахожденія паровозной бригады на паровозѣ, во главѣ поѣзда, не должна превышать 12 часовъ, включая и остановки на станціяхъ.

Соблюденіе этихъ нормъ отдыха и безсѣнной службы паровозной бригады обязательно при составленіи таблицъ пробѣговъ паровозовъ, вперёдъ опредѣляемаго движенія.

Въ виду мѣстныхъ условій дороги или какихъ-либо особыхъ обстоятельствъ движенія по ней, допускается, при соблюденіи тѣхъ же нормъ отдыха, безсѣнное нахожденіе паровозной бригады на паровозѣ во главѣ поѣзда и свыше 12 часовъ, не болѣе однако же 16 часовъ. Производящаяся съ перерывами служба бригады паровозовъ на маневрахъ или въ рабочихъ поѣздахъ можетъ продолжаться безсѣнно и болѣе времени, установленнаго выше для службы означенной бригады на паровозахъ, находящихъ во главѣ поѣздовъ, не болѣе однако же 24 часовъ сряду и при условіи, чтобы продолжительность слѣдующаго затѣмъ отдыха была не менѣе числа часовъ предшествующей безсѣнной службы.

*При сильныхъ заносахъ, крушеніяхъ, опозданіяхъ поѣздовъ и въ другихъ подобныхъ исключительныхъ случаяхъ служба должна продолжаться и свыше установленнаго времени, въ мѣру возможности.*

*Если бы паровозная бригада почувствовала себя при исполненіи службы утомленною, то она обязана заявить о семъ немедленно начальству для принятія симъ послѣднимъ соотвѣствующихъ мѣръ къ обезпеченію безопасности движенія.*

II) Временно на періодъ усиленнаго движенія поѣздовъ. (Циркул. б. департам. ж. д. отъ 2 декабря 1896 г. за № 20474). Средній въ недѣлю суточный отдыхъ паровозной бригады долженъ быть не менѣе 9 часовъ, или что то же, за каждые послѣдовательно взятыя семь дней, общая сумма дѣйствительнаго отдыха должна быть не менѣе 63 часовъ. Непрерывная работа паровозныхъ бригадъ во главѣ поѣздовъ не должна превышать 14 часовъ, а считая, со временемъ приготовленія подъ ноѣздъ, набора воды и топлива и уборки паравоза въ депо—16 часовъ.

Дѣйствительнымъ отдыхомъ слѣдуетъ считать время, когда паровозная бригада не занята никакимъ дѣломъ, относящимся до службы и можетъ оставить свой паровозъ.

*Въ случаѣ, если паровозная бригада почувствуетъ себя при исполненіи службы утомленною, то должна заявить о семъ немедленно ближайшему начальству, которое и обязано принять соотвѣтствующія мѣры къ обезпеченію безопасности движенія.*

*Заявленіе паровозной бригады о переутомленіи должно быть дѣлаемо ею письменно въ графѣ 10-ой особой книги записей о работѣ паровозныхъ бригадъ, имѣющей при каждомъ депо, и кромѣ того словесно дежурному по депо.*

Безсѣнное нахожденіе паровозной бригады въ резервѣ\*) допускается не болѣе, какъ въ теченіе 24-хъ часовъ, при чемъ:

1. Если паровозная бригада, во время нахожденія паровоза въ резервѣ, освобождается отъ обязанностей по наблюденію за паровозомъ, то, при назначеніи ея послѣ нахожденія въ резервѣ къ слѣдованію съ поѣздами, время, проведенное въ резервѣ, считается за отдыхъ.

2. Если паровозная бригада, во время нахожденія паровоза въ резервѣ, не освобождается отъ обязанностей по наблюденію за паровозомъ, то время нахожденія паровозной бригады въ резервѣ считается, какъ при назначеніи на дежурство при резервномъ паровозѣ, такъ и при назначеніи къ слѣдованію съ поѣздами, за дѣйствительную службу въ размѣрѣ половины числа часовъ проведенныхъ въ резервѣ.

\*) Резервнымъ паровозомъ называется паровозъ, находящійся подъ паромъ для подачи помощи проходящимъ поѣздамъ.

Если во время нахождения въ резервѣ паровозная бригада привлекается къ активной службѣ по подачѣ помощи поѣздамъ, по производству станціонныхъ маневровъ, то при этомъ, въ отношеніи непрерывной работы и отдыха паровозной бригады, должны быть соблюдаемы выше приведенныя нормы работы и отдыха паровозныхъ бригадъ.

#### Отдыхъ въ оборотныхъ депо.

Назначеніе паровозныхъ бригадъ для слѣдованія съ поѣздами должно производиться въ оборотныхъ депо послѣ предварительнаго допроса машиниста дежурнымъ по депо о продолжительности отдыха, который онъ имѣлъ въ своемъ коренномъ депо предъ послѣднею поѣздкою и, въ случаѣ заявленія бригадою объ ея утомленіи, таковое заявленіе должно вноситься дежурнымъ по депо въ суточный рапортъ (маршрутъ) машиниста.

#### Для кондукторскихъ бригадъ\*).

Для кондукторскихъ бригадъ наибольшій срокъ непрерывной службы не долженъ превосходить 18 часовъ. При особыхъ условіяхъ дороги наибольшій предѣлъ непрерывной службы допускается и въ 24 часа, но не иначе, какъ съ особаго на то разрѣшенія Министра Путей сообщенія. Означенныя предѣльныя нормы могутъ быть примѣняемы какъ въ отношеніи одной, такъ и по совокупности нѣсколькихъ поѣздокъ.

Въ указанныхъ предѣльныхъ срокахъ службы кондукторскихъ бригадъ заключается и время потребное на пріемъ и сдачу поѣздовъ. По достиженіи для непрерывной службы кондукторскихъ бригадъ предѣльныхъ нормъ, кондукторамъ обязательно долженъ быть предоставленъ отдыхъ, наименьшій предѣлъ коего устанавливается: въ мѣстѣ постоянного жительства—равный половинѣ, а внѣ онаго—не менѣе одной трети числа часовъ предшествовавшей службы. Перерывъ службы, начинающійся ранѣе истеченія установленнаго для непрерывной службы срока, не считается за отдыхъ, если онъ по своей продолжительности не удовлетворяетъ вышеприведенному условію.

Отдыхъ, продолжительностью въ 3 часа и болѣе, внѣ мѣста постоянного жительства, засчитывается въ общую сумму отдыха

\*.) Изъ циркуляра департамента ж. д. отъ 2-го сентября 1893 г. за № 13025

лишь подъ условіемъ предоставленія бригадамъ приспособленнаго для отдыха помѣщенія въ предѣлахъ станціи.

Отдыхъ же менѣе 3-хъ часовъ во всякомъ случаѣ засчитывается въ число часовъ службы.

Общій итогъ часовъ отдыха, какъ въ пунктахъ постоянного жительства бригадъ, такъ и внѣ таковыхъ, долженъ въ опредѣленный періодъ времени, не превышающій 6 сутокъ, равняться суммѣ часовъ службы, при чемъ отдыхъ долженъ быть распределенъ по возможности равномерно. Въ случаяхъ чрезвычайныхъ, которыхъ не было возможности предвидѣть заблаговременно, допускаются временныя отступленія отъ вышеуказанныхъ нормъ непрерывной службы, но съ тѣмъ, чтобы Управление дороги озаботилось восстановленіемъ при первой возможности соотношенія отдыха къ продолжительности предшествовавшей службы. Служащіе исполняютъ въ указанныхъ случаяхъ свои обязанности безпрекословно впредь до замѣны ихъ другими лицами.

#### Извлеченіе изъ циркуляра о нормировкѣ работы и отдыха телеграфистовъ.

Безпрерывное 24 часовое дежурство телеграфистовъ при аппаратахъ по пріему и по передачѣ путевыхъ денешъ отнюдь не должно быть допускаемо.

Очередное дежурство каждаго телеграфиста по пріему и передачѣ путевыхъ денешъ не должно быть свыше 12 часовъ, послѣ чего столько же часовъ безпрерывнаго отдыха; на станціяхъ же; съ значительной корреспонденціей продолжительность дежурства въ сутки не должна быть болѣе 8 часовъ; для служащихъ, проживающихъ внѣ станціонныхъ территорій, время, употребленное на переходъ отъ мѣста жительства на станцію и обратно, не должно входить въ учетъ времени, опредѣленнаго на отдыхъ.

Циркуляръ № 5255 (22 марта 1897 г.). Очередное дежурство телеграфистовъ по 12 и 8 ч. можетъ примѣняться при установленныхъ на дорогѣ, какъ двухсѣнномъ, такъ и трехсѣнномъ въ теченіе 24 часовъ дежурствахъ, а именно: при наибольше слабой работѣ, при двухъ сѣнахъ можетъ быть опредѣлено 12-ти часовое дежурство; затѣмъ, при нѣсколько усиленной работѣ и при двухъ сѣнахъ, продолжительность дежурства должна быть уменьшена до 8 часовъ; далѣе, при болѣе сильной работѣ и трехсѣнномъ дежурствѣ можетъ быть опредѣлено въ 12 часовъ и, наконецъ,

при наибольшей интенсивности работы и при трех сменах продолжительность дежурства должна быть не более 8 часов.

### Извлечение из циркуляра № 715 (14 января 1897) о нормах работы и отдыха стрѣлочниковъ и сигналистовъ на постахъ.

1. Безпрерывное 24-хъ часовое дежурство стрѣлочниковъ и сигналистовъ отнюдь не должно быть допускаемо.

2. Продолжительность очередного дежурства стрѣлочниковъ и сигналистовъ на постахъ съ бойкимъ движеніемъ, когда требуется безотлучное пребываніе стрѣлочника и сигналиста на посту, должна быть не более 8 часовъ съ меньшимъ безпрерывнымъ отдыхомъ послѣ дежурства и съ назначеніемъ черезъ два дня въ третій отдыха въ теченіе цѣлыхъ сутокъ; на постахъ же съ малымъ движеніемъ, когда не требуется безотлучнаго пребыванія стрѣлочника или сигналиста на посту, продолжительность дежурства можетъ быть допущена до 12 часовъ, при чемъ часы смены съ дежурства должны быть такъ рассчитаны, чтобы время дня и ночи равномерно распределялось между всѣми стрѣлочниками одного и того же поста.

Для вышеупомянутыхъ служащихъ, проживающихъ вѣдѣ станціонной территоріи, время употребленное на проходъ отъ мѣста жительства на станцію и обратно, не должно входить въ счетъ времени, опредѣленнаго на отдыхъ.

Изъ циркуляра № 5255 (22 марта 1897). При наибольше слабой работѣ и при двухъ сменахъ можетъ быть опредѣлено 12-ти часовое дежурство; затѣмъ, при нѣсколько усиленной работѣ и при двухъ сменахъ—продолжительность дежурства должна быть уменьшена до 8 часовъ; при болѣе сильной работѣ и трехсменномъ дежурствѣ—можетъ быть опредѣлена и въ 12 часовъ и, наконецъ, при наибольшей интенсивности работы и при трехъ сменахъ—продолжительность дежурства должна быть не болѣе 8-ми часовъ.

Циркуляромъ № 14085 (10 августа 1898 г.) разрѣшено установленіе на стрѣлочныхъ постахъ съ бойкимъ движеніемъ—при трехъ сменахъ—слѣдующія нормы дежурствъ стрѣлочниковъ:

- А) Двѣнадцати часовое при 24-хъ часовомъ затѣмъ отдыхъ или
- В) Восьми часовое при 16 часовомъ затѣмъ отдыхъ.

Таковы нормы, предложенныя бывшимъ департаментомъ желѣзныхъ дорогъ для руководства при распределеніи работы и отдыха.

Ввиду разнообразныхъ особенностей желѣзнодорожной службы, установленіе точныхъ правилъ и нормъ представляетъ большія трудности и всегда будетъ сопровождаться неравномернымъ распределеніемъ работы.

Для рѣшенія вопроса, въ какой мѣрѣ трудны или легки условія службы, необходимо это рѣшать на мѣстѣ: имѣются ли и какъ часты и насколько продолжительны свободные промежутки времени; въ опредѣленные ли часы дня совпадаетъ дежурство, или же оно бываетъ то днемъ, то ночью; есть ли опредѣленная часть для ѣды; какъ велико число часовъ ночныхъ дежурствъ чисто ли механическая или требующая извѣстной осмотрительности и рѣшительности работа; связана ли съ службой повышенная отвѣтственность или опасность; непрерывно ли требуетъ напряженія или же временами; на открытомъ ли воздухѣ или въ замкнутомъ пространствѣ; требуетъ ли работа особеннаго (физическаго напряженія\*\*).

Все эти условія имѣютъ въ высокой степени важное значеніе и должны быть приняты во вниманіе при распределеніи работы и назначеніи типовъ дежурствъ.

\*) Zimmermann. Zur socialen Lage der Eisenbahner in Preussen.

## ГЛАВА IV.

### Условія жизни и работы.

#### Служба пути.

Къ предметамъ вѣдѣнія службы пути относятся содержаніе и охраненіе пути и сооружений на желѣзной дорогѣ; непосредственное, ответственное завѣдываніе и распоряженіе означенной службой подъ руководствомъ и наблюденіемъ начальника дороги возлагается на начальника службы пути. Линія раздѣляется на участки пути (дистанціи), послѣдніе на околки дорожныхъ мастеровъ, эти на рабочіе участки и, наконецъ, на сторожевые обходы. Протяженіе всѣхъ упомянутыхъ частей линіи опредѣляется для каждой дороги, въ зависимости отъ мѣсячныхъ условій.

Приблизительныя протяженія дистанцій колеблются около 100 верстѣ, околковъ не болѣе 18 верстѣ, рабочаго участка до 6 верстѣ и наконецъ сторожевого обхода до 4-хъ верстѣ.

Главную массу служащихъ службы пути составляютъ ремонтныя рабочіе, путевые сторожа, барьерныя сторожа и сторожки.

Ремонтный рабочій обязанъ исполнять указанныя ему дорожнымъ мастеромъ или старшимъ рабочимъ работы по ремонту, содержанію и охраненію пути и сооружений, ограждая опасныя мѣста и работы сигналами.

Число рабочихъ часовъ артели въ сутки зависитъ отъ мѣстныхъ условій, времени года и сложности работъ, при чемъ въ эти часы отлучки отъ работы не допускаются.

Непогода, дождь, снѣгъ и тому подобныя причины не могутъ быть поводомъ ухода съ работы, если артельный староста требуетъ продолженія ея.

Съ 1-го апрѣля по 15 августа рабочее время считается съ 4<sup>1/2</sup> часовъ утра до 8<sup>1/2</sup> часовъ вечера, на завтракъ полагается время отъ 8 до 8<sup>1/2</sup> час., на обѣдь отъ 12-ти до 2-хъ и на полдникъ—отъ 5 до 5<sup>1/2</sup> час., итого рабочихъ часовъ 13.

Съ 1-го марта по 1-го апрѣля и съ 15 августа по 1-е ноября съ 6 часовъ утра до 7 вечера, на завтракъ полагается время отъ 9—9<sup>1/2</sup> ч. утра, на обѣдь отъ 12—1<sup>1/2</sup> ч. пополудни; итого рабочихъ часовъ 11.

Съ 1-го ноября по 1 марта отъ 7 ч. утра до 6 ч. вечера, при чемъ полагается лишь на обѣдь отъ 12 до 1<sup>1/2</sup> ч. пополудни; итого рабочихъ часовъ 9<sup>1/2</sup>.

Итакъ, въ зависимости отъ времени года, продолжительность рабочаго дня ремонтнаго рабочаго колеблется отъ 9<sup>1/2</sup> до 13 часовъ; разница внушительная. Составилось мнѣніе, что работа по ремонту пути не тяжела; мнѣніе это высказывается даже столь авторитетными въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ лицами, какъ инженеръ Н. С. Островскій\*). Между тѣмъ, при многократныхъ опросахъ, какъ самыхъ рабочихъ, такъ и дорожныхъ мастеровъ, вѣдущихъ изъ рабочихъ, я всегда получалъ одну отвѣтъ, что работа ремонтныхъ рабочихъ трудна, а нѣкоторые виды работы, какъ напримѣръ, смѣна шпалъ и рельсъ даже тяжела; постоянно приходится переносить значительныя тяжести. Наибольшая продолжительность работы—съ 1-го апрѣля по 15 августа—13 часовъ въ сутки—совпадаетъ съ наиболѣе трудными работами: смѣной шпалъ и рельсъ.

Какъ выше было сказано, состояніе погоды не можетъ служить причиной для ухода съ работы, ввиду этого нерѣдко приходится работать въ промокшемъ пиджакѣ.

Помѣщаются ремонтныя рабочіе или въ специально устроенныхъ баракахъ, или въ казармахъ артельныхъ старостъ и дорожныхъ мастеровъ, въ которыхъ имѣются приспособленныя для нихъ помѣщенія.

Постоянные, или штатныя ремонтныя рабочіе обыкновенно располагаются въ лучшихъ помѣщеніяхъ и пользуются большими удобствами по сравненію съ временными—подепными.

Въ этихъ казармахъ отводится для рабочихъ одна или двѣ комнаты съ отдѣльной кухней.

Въ большинствѣ казармъ устроены или койки-шкафы, или откидныя, наружныя койки; по сравненію съ кроватями эти койки имѣютъ то преимущество, что даютъ возможность легко убрать все помѣщеніе.

\*) О работѣ и отдыхѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ стр. 9-я.

Неудобство коекъ-шкафовъ заключается въ томъ, что въ нихъ легко заводятся насекомыя, которыхъ уже не выведешь. Это весьма крупное неудобство заставило въ последнее время отказаться отъ коекъ-шкафовъ.

На ст. Лозовая и Славянскъ имѣются еще койки слѣдующаго устройства: узкая скамья, вышиною въ  $\frac{3}{4}$  аршина, длиною около сажени, съ обѣихъ сторонъ имѣетъ привѣшенные на петляхъ крылья, которыя на ночь поднимаются и укрѣпляются на имѣющихся для этого подставкахъ, какъ это дѣлается въ обѣдненныхъ столахъ.

Такимъ образомъ получается скамья шириною около двухъ аршинъ и служитъ для двухъ человѣкъ.

Единственное преимущество этихъ коекъ передъ нарами заключается въ томъ, что ихъ можно убирать днемъ для приведения въ порядокъ казармы.

Какъ исключеніе, на нѣкоторыхъ участкахъ имѣются помѣщенія для ремонтныхъ рабочихъ съ кроватями\*) или деревянными койками.

Большая часть рабочихъ однако помѣщается или въ баракахъ землянкахъ или же въ надземныхъ баракахъ; первые (бараки землянки) въ последнее время вытѣняются надземными бараками.

Бараки-землянки все выстроены по одному типу, отличаясь другъ отъ друга только размѣрами.

Бараки эти углублены въ землю приблизительно на два аршина.

Вотъ размѣры такого барака на ст. Напютино:

длина 14 метр.	} пов. 98 кв. м. } обѣм. 245 куб. метр.
ширина 7 метр.	
выш. 2,5 метр.	

Имѣется пять оконъ размѣромъ около 0,6 кв. мет., такимъ образомъ—площадь оконъ составляетъ  $\frac{1}{3}$  площади пола.

Рамы мѣстами одинарныя, мѣстами двойныя; въ одномъ концѣ помѣщается печь, которая служитъ, какъ для обогрѣванія барака, такъ и для приготовленія пици.

Часть барака отдѣлена деревянною перегородкой для семейнаго рабочаго.

Внутреннее устройство барака чрезвычайно примитивно: по обѣ стороны его вдоль стѣнъ тянутся нары, шириной въ 2,0 метра; головной конецъ наръ, прилегающій къ стѣнѣ, немного приподнятъ.

\*) Мелитопольскій, Керченскій и отчасти Александровскій участки.

Полъ—деревянный но крашеный, равно какъ и нары.

Стѣны побѣлены.

Баракъ построенъ изъ старыхъ шинель.

У входа кадка съ водой, почти всегда открытая. Количество помѣщающихся рабочихъ, въ зависимости отъ времени года и напряженности работъ, различно.

Одно изъ крупныхъ неудобствъ этихъ бараковъ заключается въ томъ, что приготовленіе пици производится тутъ-же, такъ какъ для кухни нѣтъ отдѣльнаго помѣщенія.

Зимой въ жарко натопленномъ баракѣ, когда смрадъ кухни смѣшивается съ табачнымъ дымомъ и рѣзкимъ запахомъ пота—создается такая атмосфера, что свѣжему человѣку положительно нѣтъ возможности и нѣсколько минутъ пробыть тамъ.

Пицу готовить обыкновенно жена кого-либо изъ рабочихъ при чемъ все расходы раскладываются на артель—обыкновенно приходится на человѣка около 4 р. 50 к. въ мѣсяцъ.

Для уборки барака остается ежедневно одинъ изъ рабочихъ. Въ виду того, что К.-Х.-С. ж. дорога проходит по мѣстности довольно густо населенной, ремонтные рабочіе набираются изъ близъ лежащихъ деревень; это даетъ возможность рабочимъ на воскресные и праздничные дни уходить домой.

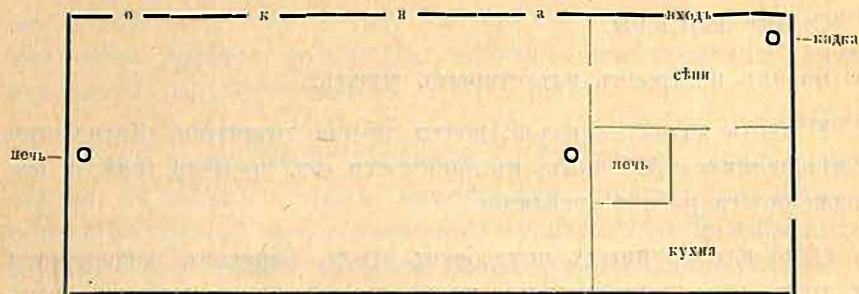
Нѣкоторые пункты доставляютъ ремонтныхъ рабочихъ на многие участки дороги, таковы деревни Тарановка и Берека,\*) особенно послѣдняя; эти также, если не попадаютъ на отдаленные участки, имѣютъ возможность приѣзжать на свободные дни домой, гдѣ они запасаются на цѣлую недѣлю провизіей и мѣняютъ бѣлье.

Какъ выше было упомянуто, бараки-землянки вытѣняются въ последнее время надземными бараками.

На станціяхъ, гдѣ обыкновенно сосредоточено значительное количество ремонтныхъ рабочихъ, съ 1901 года устроены бараки по слѣдующему типу.

\*) Харьк. губ. Зміевскаго уѣзда.

Планъ № 1.



Размѣры: длина . . . 12.6 м.  
 ширина . . . 6.0 „  
 высота . . . 3.3 „

Поверхн. 75.6 кв. м.

Объемъ 249.48 куб. метр.

Четыре окна съ общей поверхностью въ 5 кв. метровъ; такимъ образомъ отношеніе площади оконъ къ площади пола равно —1:15,3.

Полъ деревянный покрашенный.

Вдоль стѣнъ—нары, обыкновенно въ одинъ этажъ, такого-же устройства какъ и въ баракахъ-землянкахъ, о которыхъ я упоминалъ выше.

На станціи Папютино въ такомъ-же баракѣ устроены нары въ два этажа, второй этажъ на 1 метр. надъ первымъ.

Нары устроены такимъ образомъ, что легко могутъ быть разбираемы и выносимы для очистки; хотя это дѣлается въ нѣкоторыхъ участкахъ еженедѣльно, наскомья однако почти не переводятся. Это объясняется главнымъ образомъ тѣмъ, что сами рабочіе совершенно не заботятся о чистотѣ; почти все спятъ не раздѣваясь, даже не скидая сапогъ; тѣ-же, кто носятъ лапти, не скидаютъ ихъ обыкновенно до тѣхъ поръ, пока не истреплютъ: въ лучшемъ случаѣ скидаютъ подъ праздникъ.

Ни о какихъ постельныхъ принадлежностяхъ, конечно, пѣтъ и рѣчи; спятъ на голыхъ доскахъ, подложивъ подъ голову верхнюю одежду, такъ что утромъ, по уходѣ рабочихъ, въ казармѣ обыкновенно ничего не остается. Преимущество этихъ барачковъ предъ бараками-землянками заключается главнымъ образомъ въ томъ, что кухня—отдѣльно; какъ видно изъ прилагаемаго чертежа—изъ маленькихъ стѣнъ ведетъ дверь въ кухню, въ которой имѣется и печь и плита. Въ тѣхъ случаяхъ, когда все рабочіе, помѣщаю-

щіеся въ казармѣ, составляютъ одну партію (изъ одной деревни), то въ кухнѣ поселяется семейный рабочій, и его жена за извѣстное вознагражденіе готовитъ для артели пищу; расходы въ концѣ мѣсяца раскладываются поровну при чемъ, какъ выше было упомянуто, приходится около 4 р. 50 к. въ мѣсяць на человѣка; при этомъ рабочіе питаются относительно сносно.

Два, а иногда и три раза въ день рабочіе имѣютъ горячую пищу, которая состоитъ: утромъ изъ кулеша или каши пшенной, въ обѣдъ изъ борща, при чемъ на 10 человѣкъ кладется обыкновенно 3 ф. мяса и каши; вечеромъ изъ кулеша или каши—оба заправляются саломъ. Въ постные дни вмѣсто сала употребляютъ коноплянное масло, мясо замѣняется рыбой—главнымъ образомъ таранью.

Переходъ отъ скоромной пищи къ постной всегда сопровождается появленіемъ среди рабочихъ hemeralopia—въ небольшомъ числѣ, причѣмъ больные настолько осведомлены, что приходятъ съ просьбой о рыбьемъ жирѣ.

Не имѣя болѣе точныхъ данныхъ по вопросу о питаніи ремонтныхъ рабочихъ, я тѣмъ не менѣе думаю, что оно въ общемъ близко къ питанію рабочихъ въ экономіяхъ.

По даннымъ Д-ра Лебедева:

Экономія Гутянскаго свекло-сахарнаго завода.	
Хлѣба . . . . .	4 ф.
Говядины . . . . .	1/4 „
Пшени . . . . .	1 „
Тарани . . . . .	1/2 ш.
Сала и масла . . . . .	1/15 ф.
Соли . . . . .	1/10 „

Ремонтный же—хлѣба съѣдаетъ въ день отъ 3—4 фунтовъ; мяса, какъ выше было упомянуто, около 1/3 ф., пшеница 1 ф.; тарань идетъ въ пищу главнымъ образомъ въ постные дни.

Значительно хуже бывает тогда, когда они составляют отдельные группы; малороссы и великороссы никогда не приглашают сообража человека, который бы имъ готовилъ пищу; обыкновенно часа за 1½—2 кто-либо изъ рабочихъ съ мѣста работъ командирруется въ казарму для изготавленія обѣда, который въ такихъ случаяхъ почти всегда ограничивается пшенной похлебкой или кашей; подобныхъ кашеваровъ, при разрозненности артели, набирается нѣсколько и всѣ они сорятъ въ бараки и кухни.

Многіе однако и такого обѣда не имѣютъ, по недѣлямъ питаются тѣмъ, что взято изъ дому, обыкновенно—хлѣбъ съ таранью или въ лучшемъ случаѣ съ саломъ.

Количество помѣщающихся въ этихъ баракахъ рабочихъ различно, въ зависимости отъ времени года и напряженности работъ. На станціи П. въ бараки, размѣры котораго приведены выше, количество рабочихъ зимою не падало ниже 50; такимъ образомъ въ лучшемъ случаѣ приходилось на человека 5 куб. м., но бывало и 100 ч. и даже 120; такое скопленіе рабочихъ продолжается обыкновенно не долго и вызывается какими-либо исключительными, обстоятельствами, вроде заносовъ.

Двойныя нары имѣются и на другихъ станціяхъ, такъ на станціи С. въ казармѣ дорожнаго мастера двѣ комнаты отведены для рабочихъ; въ меньшей изъ нихъ нары устроены въ два этажа. Кромѣ вышеописанныхъ надземныхъ бараконъ, на участкѣ Лозовая-Севастополь имѣются бараки, отличающіеся тѣмъ, что въ двухъ стѣнахъ—по 5 оконъ, такъ что баракъ лучше освѣщенъ, —свѣтовое отношеніе 1:8; размѣры бараконъ почти тождественны. Приспособленій для вентиляціи, кромѣ форточекъ, никакихъ. Отхожихъ мѣстъ при полуказармахъ болѣею частью нѣтъ, что ведетъ къ загрязненію всей прилегающей мѣстности.

На 2 стѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей д-ръ Губовичъ, касаясь вопроса о казарменныхъ помѣщеніяхъ, говоритъ слѣдующее:

„Грязь, тѣнота, духота и недостатокъ свѣта настолько съ давнихъ поръ составляютъ обычную принадлежность рабочей казармы, что едва-ли не признаны уже за норму и безъ нихъ казарма не будетъ казармой.

Какъ на вопиющее зло казармъ для рабочихъ, необходимо указать на традиціонныя нары, подъ которыми всегда скопляется, много отбросовъ.

Не менѣе нарѣ способствуетъ загрязненію воздуха казармъ и то, что рабочіе, по возвращеніи съ работъ, оставляютъ тутъ-же въ помѣщеніи для сна промокшія отъ снѣга или дождя загрязненные одежду и обувь для просушки.

„Наше положеніе для руководства при составленіи проектовъ казарменныхъ зданій требуетъ, чтобы на каждаго человека въ жиломъ помѣщеніи приходилось не менѣе 15 куб. метр.

Почти такой-же объемъ требуется въ Германіи (15—16 к. м.), въ Англіи и Франціи—17 к. м. и въ Австріи 15.3 к. м. Необходимо однако замѣтить, что въ новѣйшихъ казармахъ солдатамъ отводятъ болѣе объемъ помѣщеній. Такъ напр., въ казармахъ эрцъ-герцога Рудольфа въ Вѣнѣ—по 36 куб. м.“.

Въ подробной и обстоятельной работѣ д-ра Лебедева\*) имѣется таблица размѣровъ 14 казарменныхъ помѣщеній для рабочихъ, но и въ одной не приходится 15 куб. м. на человека. Въ казармахъ рабочихъ на К.-Х.-С. ж. д. обыкновенно этой нормы также не бываетъ.

На ст. Севастополь устроена казарма на 20 ч. ремонтныхъ рабочихъ по ниже приведенному плану на стран. 42.

Каждый рабочій имѣетъ отдѣльную деревянную откидную койку; при казармѣ имѣется помѣщеніе для старшаго рабочаго, кухни и отдѣльная комната для кухарки; куб. объемъ на человека 10 куб. м.; казарма эта выгодно выдѣляется среди прочихъ помѣщеній для рабочихъ К.-Х.-С. ж. д.

Тѣнота, недостатокъ освѣщенія, неопытное содержаніе помѣщенія для рабочихъ не могутъ не отразиться на ихъ здоровьи.

Обиліе насѣкомыхъ, являющееся послѣдствіемъ неопытнаго содержанія бараконъ, играетъ не послѣднюю роль въ передачѣ заболеванийъ, что было уже многократно отмѣчено.

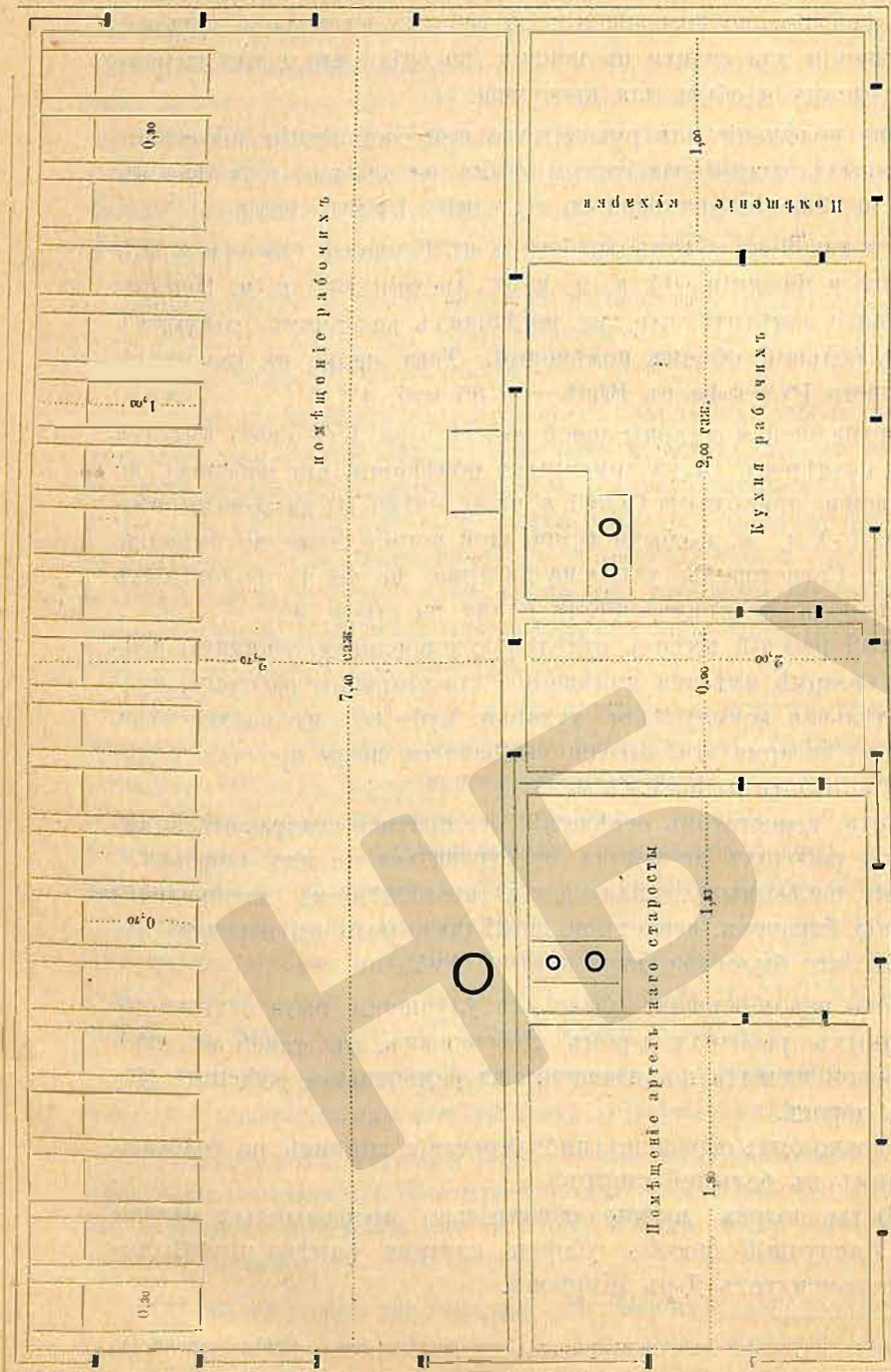
То, что рекомендовано было для улучшенія быта сельско-хозяйственныхъ рабочихъ д-ромъ Лебедевымъ, въ такой же мѣрѣ можно рекомендовать по отношенію къ ремонтнымъ рабочимъ желѣзныхъ дорогъ.

1) Должно быть обращено самое серьезное вниманіе на содержаніе казармъ въ болѣе чистотѣ.

2) Мытье половъ должно обязательно производиться ежедневно. Наилучшій способъ уборки казармъ (мытьѣ половъ пескомъ) рекомендуетъ Д-ръ Жирновъ.

\*) Опытъ изученія въ санитарномъ отношеніи быта сельско-хозяйств. рабочихъ.

Планъ № 2.



Схематическій планъ казармы на ст. Севастополь.

Схематическій планъ казармы на ст. Севастополь.

3) Нары должны быть раздѣлены перегородками на отдѣленія; каждое изъ нихъ должно имѣть ширину не менѣе метра. Эти мѣста должны быть занумерованы, чтобы лица постоянного штата имѣли и знали свои мѣста.

4) Двойныя нары должны быть совершенно изгнаны.

5) Кубическій объемъ воздуха на человѣка въ казармѣ не долженъ быть менѣе 20 куб. м.\*).

Если вопросъ поставленъ такъ, что безъ наръ обойтись нельзя, то послѣднія было-бы рациональнѣе помѣщать по срединѣ барака такимъ образомъ, чтобы нары приходились другъ къ другу головными концами и отдѣлялись-бы болѣе или менѣе высокой стѣнкой.

Дѣло въ томъ, что, при расположеніи наръ вдоль стѣнъ, часть рабочихъ неизбежно должна спать головой у самого окна; даже при самой тщательной задѣлкѣ рамъ—это не всегда безопасно.

При среднемъ расположеніи наръ это неудобство устраняется.

Кромѣ того, при этомъ лучше освѣщена часть пола, которая приходится подъ нарами и, слѣдовательно, ее возможно лучше убрать. Нары должны быть покрашены масляной краской, что хоть отчасти способствовало-бы уменьшенію насѣкомыхъ.

При баракѣ долженъ находиться не временный, какъ это дѣлается теперь, а постоянный сторожъ, отвѣтственный за опрятное содержаніе барака.

У барачковъ должны быть соответвенно устроенныя отхожія мѣста.

#### Путевая стража.

Обязанности путевого сторожа заключаются въ исполненіи мелкихъ работъ по исправленію пути и содержанію его въ чистотѣ; болѣе трудную его часть составляютъ обходы.

На К.-Х.-С. жел. д. принять слѣдующій порядокъ: двое соединенныхъ путевыхъ сторожей поочередно дежурятъ и обходятъ оба участка, при чемъ днемъ дежурятъ по 8 часовъ, ночью по 4 часа.

Дежурство начинается въ 4 часа утра: первый дежуритъ съ 4-хъ ч. утра до 12 ч. дня, 2-й съ 12 ч. дня до 8 вечера; далѣе 1-й съ 8 ч. вечера до 12 ч. ночи и наконецъ 2-й съ 12 ч. ночи до 4 ч. утра.

\*) Н. Н. Лебедевъ. Опытъ изученія въ санитарномъ отношеніи быта сельско-хозяйственныхъ рабочихъ въ районѣ свекло-сах. произв.

1-й . .	4 у.—12 д.		8 в. —12 н.	
2-й . .		12 д.—8 в.		12 н.—4 у.

Такимъ образомъ лѣтомъ, когда въ 4 ч. утра уже свѣтло, спать путевому сторожу обыкновенно приходится не болѣе 4-хъ часовъ въ сутки, или-же спать днемъ, что почти невозможно.

Зимою же изрѣдка удается заснуть и послѣ 4-хъ часовъ. Вслѣдствіе недосыпанія лѣтомъ, путевые сторожа во время обхода очень часто, присѣвъ отдохнуть, укладываются на пути такимъ образомъ, чтобы голова приходилась недалеко отъ рельсъ и спать до тѣхъ поръ, пока шумъ приближающагося поѣзда не разбудитъ ихъ; такой способъ многимъ стоить уже жизни.

Какъ ни одинаковы на первый взглядъ будки путевыхъ сторожей, на самомъ дѣлѣ онѣ сильно отличаются другъ отъ друга, какъ размѣрами, такъ и удобствами.

Всѣхъ будокъ на пути въ 1903 году было 987—такъ называемыхъ одинарныхъ и 87 двойныхъ, при чемъ деревянныхъ и каменныхъ было почти поровну.

Изъ нижеслѣдующей таблицы видны размѣры въ метрахъ путевыхъ будокъ К.-Х.-С. ж. д.

Таблица №

Одинарныя			Двойныя		
Поверх.	Объемъ	Высота	Поверх.	Объемъ	Высота
15.4	40.3	2.6	27.3	70.0	2.55
18.2	53.4	2.8	23.1	75.2	2.9
25.0	54.6	2.6	27.3	87.45	3.2

Одинарная путевая будка состоитъ изъ одной комнаты. Ходъ со стороны маленькаго двора черезъ холодныя сѣнцы, составляющія, собственно, пристройку къ будкѣ.

Комната раздѣляется громадной печью на двѣ части, собственно два угла, при чемъ задній—весь занятъ постелью, которая двинута между стѣною и печью.

Въ переднемъ—расположено все скромное хозяйство и обстановка сторожа.

Полъ—деревянный.

Двойныя будки имѣютъ иное устройство.

Ходъ со двора въ маленькія сѣнцы, рядомъ съ которыми кладовая.

Помѣщеніе раздѣлено перегородкой на двѣ комнаты, изъ которыхъ одна около 16 кв. метровъ, другая около 11 кв. метровъ; въ меньшей комнатѣ одно окно, въ большей—три. Печь одна. Полъ деревянный.

При будкахъ имѣется небольшой сарайчикъ и погребъ. Отхожихъ мѣстъ нѣтъ.

Путевые сторожа почти всѣ женаты; жены ихъ служатъ въ качествѣ переѣздныхъ сторожихъ, такъ что въ будкѣ помѣщается семья, число членовъ которой сильно колеблется.

Принимая среднюю семью желѣзнодорожнаго служащаго=4-мъ взрослымъ\*), мы получили весьма неутѣшительныя данныя для одинарныхъ будокъ.

Въ двойныхъ будкахъ помѣщаются по двѣ семьи: старшаго рабочаго въ большей комнатѣ и путевого сторожа—въ меньшей.

Въ 1902 году выстроены пѣлый рядъ двойныхъ будокъ, предназначенныхъ для одного путевого сторожа.

Для одной семьи онѣ вполне удовлетворительны.

Немногимъ болѣе половины путевыхъ сторожей пользуется колодезной водой изъ колодцевъ, устроенныхъ возлѣ будокъ, остальнымъ—вода подвозится ежедневно со стороны съ такимъ расчетомъ, чтобы приходилось по ведру на человѣка.

Прилегающей въ предѣлахъ отчужденія земель путевой сторожъ можетъ пользоваться для огорода, котораго хватаетъ обыкновенно только для картофеля. Считаю умѣстнымъ сказать нѣсколько словъ по поводу окладовъ путевыхъ сторожей.

Жалованья полагаются 11 р. въ мѣсяцъ при готовомъ отопленіи и освѣщеніи; жена въ качествѣ переѣздной сторожихи получаетъ 3 рубля, изъ этихъ денегъ 6% удерживается въ пен-

\*) А. И. Губовичъ. Объ опредѣленіи съ санитарной точки зрѣнія нормъ квартирнаго довольствія.

снопную кассу; такимъ образомъ всего жалованья—13 р. 16 коп., но есть путевыя будки, при котарыхъ нѣтъ переѣздовъ; тогда жалованья придется 10 р. 40 к.

Если мы примемъ вышеприведенную норму средней семьи желѣзнодорожнаго служащаго равную 4-мъ взрослымъ и количество потребнаго хлѣба на взрослога 3 ф. въ день, то въ среднемъ необходимо считать ежедневный расходъ на хлѣбъ (при цѣнѣ въ 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> к. за фунтъ)—не менѣе 15 коп., а въ мѣсяцъ 4 р. 50 коп.; но на воскресные и праздничные дни, обыкновенно, хлѣбъ печется изъ пшеничной муки, которая дешевле ржаной, такимъ образомъ, средний расходъ на одинъ хлѣбъ семьи путевого сторожа долженъ быть принятъ равнымъ 5 рублямъ, т. е. около половины всего жалованья.

Въ томъ случаѣ, когда жена служитъ переѣздной сторожикой, то на хлѣбъ тратится болѣе <sup>1</sup>/<sub>3</sub> всего жалованья.

Естественно, такое жалованье недостаточно, и, дѣйствительно, если у путевого сторожа нѣтъ своего хозяйства, которое ему давало бы какой-либо доходъ или, по крайней мѣрѣ, служило въ помощь, то на получаемое жалованье едва можно прокормиться. На французскихъ желѣзныхъ дорогахъ путевой сторожъ получаетъ отъ 800 до 1100 fr.; барьерная сторожиха 100—120 fr. Кроме того, если у путевого сторожа болѣе чѣмъ двое дѣтей, то онъ получаетъ на каждого изъ нихъ по 5 fr. ежемѣсячно до 16 лѣтняго возраста\*).

Многіе изъ путевыхъ сторожей нанимаютъ гдѣ-либо по соудству клочекъ земли и засѣваютъ, чтобы такимъ путемъ поправить свой бюджетъ.

Мнѣ кажется было бы рациональнѣе надѣлять каждого путевого сторожа клочкомъ земли у будки, которымъ бы онъ пользовался, какъ крестьянскимъ надѣломъ.

Далѣе весьма желательно введеніе трехсѣмьнаго дежурства.

Одинарные будки желательно постепенно замѣнить двойными.

### Переѣздная стража.

Переѣздная стража обязана содержать въ исправности и чистотѣ переѣздъ и его обслуживать, согласно установленному порядку (т. е. въ зависимости отъ разряда). На переѣздахъ 1-го разряда—

\* Les ouvriers des transports en France. Léon de Scilhac.

содержать барьеры постоянно открытыми, закрывая ихъ за 5 минутъ до прохода поѣзда.

На этихъ переѣздахъ, при смѣнномъ дежурствѣ, сторожа вообще должны находиться при барьерахъ постоянно.

На переѣздахъ 2-го разряда содержать барьеры днемъ и въ ясное время открытыми, закрывая ихъ за 5 минутъ до прохода поѣзда, въ темное же время и ночью закрытыми, открывая ихъ по требованію проѣзжающихъ.

При проходѣ поѣзда сторожъ долженъ встрѣчать его на переѣздѣ.

На переѣздахъ 3-го разряда—содержать барьеры всегда закрытыми, открывая только по требованію проѣзжающихъ.

Встрѣча поѣзда на переѣздѣ, при запертыхъ на замокъ барьерахъ, не требуется.

Относительно такого подраздѣленія переѣздовъ, въ зависимости отъ густоты проѣзда черезъ нихъ, инженеръ Н. С. Островскій \*) совершенно основательно возражаетъ, говоря, что „цифры подводъ въ громадномъ большинствѣ случаевъ выше цифры поѣздовъ, а слѣдовательно, при системѣ охраны таковая должна быть поставлена въ зависимость отъ числа послѣднихъ и лишь въ нѣкоторой степени отъ числа подводъ“.

Существующая система охраны отъ поѣздовъ, а не *предупрежденія* о таковыхъ, по мнѣнію Н. С. Островскаго, не рациональна, такъ какъ требуетъ почти всегда смѣннаго дежурства, между тѣмъ большинство переѣздовъ обслуживается безсмѣнно сторожиками.

„Если предположить даже, что 8-ми часовой полный отдыхъ въ сутки можетъ быть распределенъ на два смежныхъ періода, то, при средней равномерности поѣздовъ по графику и допуская обслуживаніе переѣзда всего лишь въ нѣсколько минутъ при самомъ проходѣ поѣзда, легко видѣть, что въ сутки нельзя про-

пустить болѣе 6 поѣздовъ ( $\frac{24}{X} : X=6$ ).

Такъ какъ вообще число поѣздовъ на дорогахъ существенно болѣе, опозданія ихъ часты, а затрата времени на ихъ обслуживаніе соответственно продолжительнѣе, то ясно, что ночной отдыхъ не только долженъ фактически перерываться значительно чаще, но и что это послѣднее обстоятельство *прямо вызываетъ неизбежность невыхода къ поездамъ*\*\*).

\*) Н. С. Островскій. О работѣ и отдыхѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Между ст. Харьковъ и Лозовая въ течение ночи проходятъ 8 пассажирскихъ поѣздовъ, встрѣча которыхъ у барьера обязательна для переѣздныхъ сторожихъ; такимъ образомъ, если встрѣчать всѣ эти поѣзда, то сонъ долженъ прерываться такъ часто, что спать нѣтъ возможности, тѣмъ болѣе, что въ промежуткахъ между поѣздами, приходится вставать, чтобы открывать переѣзды для проѣзжающихъ.

Ввиду этого, не смотря на взысканія, сторожихи нерѣдко поѣздовъ ночью не встрѣчаютъ, барьеры на ночь не запираютъ, проѣзжіе ихъ сами открываютъ и несчастные случаи напереѣздахъ отъ вредо времени повторяются.

Ввиду этого Н. С. Островскій рекомендуетъ систему *предупрежденія о поѣздахъ*, которая должна выражаться „не только колокольной сигнализацией на самихъ переѣздахъ для предвѣренія проѣзжающихъ, но, въ извѣстной мѣрѣ, и подачей противныхъ свистковъ проходящими поѣздами (въ трудныхъ условіяхъ нахождения переѣзда“\*)).

### Служба движенія и телеграфа.

Въ составъ агентовъ службы движенія, кромѣ начальниковъ станцій, разъѣздовъ и постовъ съ ихъ помощниками, входятъ: стрѣлочники, составители, сѣбшники, сторожа, далѣе кондукторы и значительный составъ лицъ, занятыхъ исключительно канцелярскимъ трудомъ, кромѣ того, довольно значительное число вѣсовщиковъ, пломбирщиковъ и другихъ менѣе многочисленныхъ агентовъ.

Работа начальниковъ станцій, разъѣздовъ и постовъ съ ихъ помощниками обнимаетъ собою, собственно, распорядительную часть по движенію, сношенія по телефону (въ случаѣ совмѣщенія обязанностей) и наконецъ коммерческую и отчетную дѣятельность: кромѣ того, на обязанности начальниковъ станцій—присутствіе при всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ, проходящихъ черезъ станціи.

Последнее обстоятельство, въ зависимости отъ росписанія хода пассажирскихъ поѣздовъ, бываетъ нерѣдко чрезвычайно тяжелымъ.

На нѣкоторыхъ станціяхъ для встрѣчи пассажирскихъ поѣздовъ приходится не спать всю ночь и, хотя дѣло сводится обыкновенно къ присутствію начальника въ конторѣ или на перронѣ во время прихода и стоянки поѣзда, тѣмъ не менѣе ночь пропадаетъ.

\*) Н. С. Островскій, 17 стр.



Напримѣръ, на ст. Панютино К.-Х.-С. ж.д., въ промежутокъ между 12 ч. ночи и 5 ч. утра проходятъ 8 пассажирскихъ поѣздовъ, которые, согласно инструкціямъ, начальникъ станціи долженъ встрѣчать: спать, конечно, не приходится.

Но такъ какъ подобный образъ жизни чрезвычайно тяжелъ, то, съ согласія начальства, два раза въ недѣлю ночные пассажирскіе поѣзда встрѣчаетъ вмѣсто начальника станціи помощникъ; въ последнее время они дежурятъ черезъ ночь.

На всѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣется, кромѣ начальника станціи, только два помощника, начальникъ дежуритъ наравнѣ съ помощниками по 8-ми или 12-ти часовъ въ три смѣны, но это не избавляетъ его отъ необходимости присутствовать при пассажирскихъ поѣздахъ.

На большихъ узловыхъ станціяхъ вродѣ Лозовой, Спелельниково, Никитовки, встрѣча ночныхъ поѣздовъ возлагается на одного изъ помощниковъ, который такимъ образомъ обреченъ на болѣе или менѣе продолжительный срокъ обращать ночь въ день и наоборотъ; въ такомъ случаѣ, обыкновенно, онъ освобождается уже отъ дневныхъ занятій.

Почти на всѣхъ станціяхъ принято трехсмѣнное дежурство по 8 часовъ, видоизмѣненное слѣдующимъ образомъ:

Деж.	Отдых.	Деж.	Отдых.	Деж.	Отдых.
8 ч.	8 ч.	8 ч.	8 ч.	8 ч.	32 ч.

т. е. въ течение трехъ сутокъ одинъ отдыхъ равенъ 32 час.: дѣлается это съ цѣлью имѣть въ своемъ распоряженіи болѣе длительный промежутокъ времени, не нарушая вмѣстѣ съ тѣмъ типа дежурства.

Видоизмѣненіе это считается наиболѣе удобнымъ.

Въ последнее время на многихъ станціяхъ вводится еще одно видоизмѣненіе 3-хъ смѣнаго дежурства: 12 ч. работы и 24 ч. отдыха, но, насколько я могъ убѣдиться изъ разспросовъ, на станціяхъ съ большимъ числомъ поѣздовъ (узловыхъ) дежурить 12 часовъ безъ отдыха трудно. Дѣло въ томъ, что работа дежурнаго на большой узловой станціи требуетъ высокаго напряженія нервной системы, особенно на станціяхъ съ слабымъ развитіемъ путей;

онъ долженъ всегда имѣть ясное представленіе о томъ, что дѣлается на путяхъ, какіе изъ нихъ заняты, какіе свободны, куда бы онъ могъ принять прибывающіе изъ разныхъ концовъ поѣзда.

На станціяхъ же не узловыхъ, при не особенно напряженномъ движеніи, работа дежурнаго по станціи не велика, трудны только беспорядки почты, которыхъ при трехмѣсячномъ дежурствѣ—10 въ мѣсяцъ; гораздо труднѣе на этихъ станціяхъ—начальникамъ станціи, которымъ, помимо очередныхъ дежурствъ, приходится встрѣчать всѣ пассажирскіе поѣзда; кромѣ того на нихъ обязанности довольно обширная служебная переписка.

По мнѣнію инженера Н. С. Островскаго—начальники станціи съ болѣе или менѣе сильной коммерческой дѣятельностью должны быть освобождены отъ очередныхъ дежурствъ.

Прежде чѣмъ получить мѣсто начальника, хотя бы маленькой станціи,—необходимо или пройти службу телеграфиста, или же сдать соответствующій экзаменъ.

Съ этой цѣлью обыкновенно, поступаютъ ученикомъ телеграфа (не ранѣе 16 лѣтъ) и въ болѣе или менѣе продолжительный срокъ, въ зависимости отъ способностей, изучаютъ это искусство: по сдачѣ установленнаго экзамена, ученикъ получаетъ званіе кандидата и жалованье въ 10 р. въ мѣсяцъ при готовой квартирѣ, если таковая имѣется на станціи. Обыкновенно, телеграфисты помѣщаются по нѣсколько человекъ въ одной комнатѣ: ввиду полного отсутствія надзора за ихъ образомъ жизни, комната и вся обстановка имѣетъ самый непривлекательный видъ: мнѣ многократно приходилось наблюдать, какъ по мѣсяцамъ не мѣнялось бѣлье на постеляхъ, подѣлками не подметалась комната.

Нерѣдко молодой телеграфистъ спитъ на голыхъ доскахъ, а то и совсѣмъ не имѣетъ собственной постели, при чемъ пользуется постелью того, кто дежуритъ.

Слѣдуетъ помнить, что главную массу телеграфистовъ составляютъ юноши въ возрастѣ отъ 18—20 лѣтъ: лишены всякаго надзора и руководства, они часто чрезвычайно нерационально расходуютъ свое маленькое жалованье, а потому не имѣютъ возможности не только нанять сносную квартиру, но даже обезпечить себя сносный столъ.

Казенная квартира полагается только старшимъ телеграфистамъ и старшимъ по аппаратной: въ случаѣ неимѣнія квартиры на станціи, имъ выдаются квартирныя деньги; младшіе же теле-

графисты права на казенную квартиру не имѣютъ и пользуются таковою только въ исключительныхъ случаяхъ, какъ наприимѣръ, на ст. Панютино—всѣ младшіе телеграфисты имѣютъ казенныя квартиры.

Большею частью младшіе телеграфисты нанимаютъ гдѣ-либо поблизости комнату и поселяются тамъ компаніей, при чемъ, помимо вышеупомянутыхъ недостатковъ такого образа жизни, телеграфисты вынуждены, въ зависимости отъ разстоянія квартиры отъ станціи, тратить болѣе или менѣе значительную часть своего отдыха на передвиженіе отъ квартиры къ мѣсту службы и обратно. Если телеграфисту не удастся имѣть столь въ своей семьѣ, что бываетъ очень рѣдко, то, въ лучшемъ случаѣ, онъ имѣетъ обѣды у кого-либо изъ семейныхъ служащихъ: гораздо чаще телеграфисты едятъ сами и въ послѣднемъ случаѣ постоянного обѣда конечно не имѣютъ, а ищутъ кто какъ умѣетъ.

Когда освобождается вакансія телеграфиста, очередной кандидатъ зачисляется въ штатъ съ жалованьемъ въ 25 р. въ мѣсяцъ, при чемъ получаетъ еще часть обмундированія.

Въ виду того, что пятирублевныя надбавки къ жалованью наиболѣе добросовѣстнымъ телеграфистамъ мало обезпечиваютъ ихъ, то, обыкновенно, достигнувъ 21 года, они переходятъ въ службу движенія (молодежь не принимаютъ), которая ихъ лучше устраниваетъ.

Въ такихъ случаяхъ бывшій телеграфистъ получаетъ назначеніе на должность помощника начальника сигнальнаго поста или разъѣзда. Сигнальные посты устроены для увеличенія пропускной способности дороги; здѣсь не имѣютъ остановки ни пассажирскіе, ни товарные поѣзда и только для удобства служащихъ назначается одной парѣ поѣздовъ остановка на всѣхъ постахъ. Посты устроены такъ, что въ нихъ имѣется казенная квартира только для начальника поста и комната для дежурнаго. Два помощника и два сторожа нанимаютъ квартиры гдѣ-либо въ деревнѣ, если таковая имѣется вблизи, нерѣдко однако на разстояніи 5—8 верстъ: такимъ образомъ, при двухмѣсячномъ двѣнадцати часовомъ дежурствѣ сторожей, имъ приходится всегда 2—3, а то и больше часовъ отдыха употребить на утомительныя прогулки: зимою или въ непогоду это особенно тяжело.

Помощники же чаще имѣютъ квартиры на одной изъ ближайшихъ станціи и ѣздятъ туда въ свободное отъ дежурствъ время, умудряясь на ходу садиться на проходящіе товарные поѣзда. На эти постоянныя поѣздки нерѣдко уходитъ половина часовъ отдыха.

Въ последнее время предложено г. Начальникомъ службы движенія К.-Х.-С. ж. д. такъ распределить дежурства на постахъ, чтобы ко времени прихода соответствующаго поѣзда, окончившій дежурство могъ уѣхать и, сообразно съ этимъ, назначать остановки товарнаго поѣзда.

У нихъ почти всюду принятъ вышеупомянутый типъ трехсмѣннаго дежурства:

Деж.	Отдых.	Деж.	Отдых.	Деж.	Отдых.
8 ч.	8 ч.	8 ч.	8 ч.	8 ч.	32 ч.

Работа начальника поста и его помощниковъ ничѣмъ почти не отличается отъ работы телеграфистовъ; она главнымъ образомъ заключается въ приемъ и отправкѣ поѣздныхъ депешъ. Количество работы въ общемъ не велико.

Квартиры начальниковъ постовъ удовлетворительны.

Большая часть постовъ построена по одному типу съ слѣдующимъ расчетомъ: площадь около 25 кв. м., объемъ около 80 куб. метровъ, квартира состоитъ изъ двухъ комнатъ и кухни.

Работа телеграфиста, въ зависимости отъ значенія станціи, различна: на дѣятельныхъ станціяхъ нерѣдко за все дежурство телеграфистъ не имѣетъ возможности оторваться отъ аппарата. Особенно трудно работать въ зимнее время ночью; вслѣдствіе того, что при каждомъ аппаратѣ находится лампа, которая для удобства ставится близко къ лентѣ, чтобы лучше разбирать трудно различимыя точки и черточки, телеграфисты часто жалуются на головныя боли, которыя объясняются съ одной стороны нагрѣваніемъ головы, съ другой — плохимъ воздухомъ: плохой воздухъ, помимо тѣсноты помѣщеній и слабой вентиляціи, зависитъ также отъ керосиновыхъ лампъ, которыхъ въ аппаратной столько-же, сколько работаетъ телеграфистовъ. Кроме того, нельзя исключить утомляющаго дѣйствія, которое должно производить на нервную систему однообразное постукиваніе аппарата.

Тамъ, гдѣ введено электрическое освѣщеніе, телеграфисты жалуются, что при немъ скорѣе устаютъ глаза, проверить это мнѣ не удалось.

Слѣдуетъ однако замѣтить, что лампочки устроены такъ, что глаза плохо защищены отъ свѣта.

Между тѣмъ на небольшихъ станціяхъ работа телеграфиста ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть названа трудной. Трудны только бессонныя ночи.

Въ зависимости отъ этихъ колебаній въ количествѣ работы, мы встрѣчаемъ слѣдующіе типы дежурствъ. При слабомъ движеніи — двухсмѣнное 12-ти часовое съ передежурствомъ разъ въ недѣлю, когда дѣшной начинаетъ дежурить по ночамъ, для чего необходимо присылать на одно дежурство запаснаго телеграфиста; но на самомъ дѣлѣ, вслѣдствіе неудобствъ разсылать запасныхъ телеграфистовъ, дежурятъ такъ.

1-й	9 у.—9 в.		3 н.—9 у.	
2-й		9 в.—3 н.		9 у.—9 в.

Понятно, въ какой мѣрѣ подобный способъ дежурства неудобенъ и тяжелъ, не смотря на то, что количество работы не велико.

При значительномъ движеніи — трехсмѣнное, при чемъ встрѣчаются различныя его видоизмѣненія.

I.

Деж.	Отдых.	Деж.	Отдых.	Деж.	Отдых.
8 ч.	8 ч.	8 ч.	8 ч.	8 ч.	32 ч.

II.

Дежурство	Отдыхъ	Дежурство	Отдыхъ
12	24	12	24

III.

Деж.	Отдых.	Деж.	Отдых.	Деж.	Отдых.
6	12	6	6	12	30

При всѣхъ видоизмѣненіяхъ основнаго типа трехсмѣннаго дежурства, въ теченіе мѣсяца десять ночей приходится дежурить.

Выше я упоминалъ, что всѣ видоизмѣненія основнаго типа трехсмѣннаго дежурства имѣютъ цѣлью получить въ свое распоряженіе возможно болѣе длинный промежутокъ времени.

Стрѣлочники.

Стрѣлочники, обыкновенно, набираются изъ отставныхъ солдатъ помоложе или изъ ремонтныхъ рабочихъ, которымъ приходится иногда замѣщать стрѣлочниковъ; такимъ образомъ, они являются немного подготовленными къ своимъ не сложнымъ, но отвѣтственнымъ обязанностямъ.

Стрѣлочнику поручаютъ отъ 2—7 стрѣлокъ, въ зависимости отъ важности пункта; надъ группой въ 4—7 стрѣлочниковъ назначается старшій, который слѣдитъ за правильностью дѣйствій младшихъ.

На небольшихъ станціяхъ установлено 12-ти часовое двухсмѣнное дежурство, на всѣхъ большихъ станціяхъ—трехсмѣнное на всѣхъ отвѣтственныхъ постахъ и двухсмѣнное на постахъ менѣе отвѣтственныхъ, при чемъ встрѣчается довольно значительное разнообразіе типовъ дежурствъ.

На станціи X.—12-ти часовое трехсмѣнное, т. е. 12 часовъ дежурства, 24 ч. отдыха.

На ст. Б.—2½ смѣнное, т. е.

Деж.	Отд.	Деж.	Отд.	Деж.	Отд.	Деж.	Отд.
12	12	12	24	12	12	12	24

На одномъ посту—двухсмѣнное съ передержурствомъ разъ въ недѣлю, когда денной переходитъ на ночныя дежурства; для этого послѣ 12-ти часоваго дежурства онъ отдыхаетъ 6 часовъ, затѣмъ дежуритъ 6 часовъ, такимъ образомъ и происходитъ перемѣна:

1-й	6 у.—6 в.	12 н.—6 у.	6 в.—6 у.
2-й	6 в.—12 н.	6 у.—6 в.	

Всѣ старшіе стрѣлочники—въ три смѣны по 12 часовъ.

На станціи Л. имѣются три вида дежурствъ стрѣлочниковъ: изъ 165 стрѣлочниковъ только 6 человекъ дежурятъ въ три смѣны—это занимающіе посты на входныхъ стрѣлкахъ; 66 человекъ—въ 2½ смѣны,—остальные въ двѣ смѣны съ вышеупомянутымъ способомъ передержурства; было бы, конечно, болѣе рационально для этого назначать запаснаго. Старшіе стрѣлочники дежурятъ въ двѣ съ половиной смѣны.

На ст. С. стрѣлочники дежурятъ въ три смѣны слѣдующимъ образомъ:

Деж.	Отдыхъ	Деж.	Отдыхъ	Деж.	Отдыхъ
8	8	8	8	8	32

и въ двѣ по 12-ти часовъ, какъ на ст. Б. Стрѣлочники же и составители въ три смѣны.

На ст. А. младшіе стрѣлочники дежурятъ въ три смѣны по 12 часовъ; старшіе же въ 2½ смѣны такъ, какъ выше было упомянуто на ст. Б.

Такъ какъ работа стрѣлочника требуетъ главнымъ образомъ полной бодрости и вниманія, то дежурства не должны бы продолжаться по 12-ти часовъ безъ перерыва, хотя бы и при трехсмѣнномъ дежурствѣ; двухсмѣнное же дежурство для стрѣлочниковъ должно быть на большихъ станціяхъ замѣнено трехсмѣннымъ, тѣмъ болѣе, что значительная часть отдыха, вслѣдствіе недостат-

ка квартиръ на станціяхъ, уходитъ на путешествія болѣе или менѣе значительныя, въ зависимости отъ разстоянія квартиры стрѣлочника отъ станціи.

Дѣло въ томъ, что, согласно существующему положенію, стрѣлочникамъ квартиры на станціи не полагаются; только, какъ исключеніе, на нѣкоторыхъ станціяхъ немногіе изъ стрѣлочниковъ имѣютъ квартиры, такъ, напримѣръ, на ст. Л. изъ 165 млад. стрѣлочниковъ, казенную квартиру имѣютъ только 7 человекъ, на ст. П. изъ 34 стрѣлочниковъ—только 3-е, на другихъ станціяхъ число стрѣлочниковъ, пользующихся казенными квартирами, еще меньше. На ст. Харьковъ и Бѣлгородъ ни одинъ стрѣлочникъ не имѣетъ казенной квартиры.

Такимъ образомъ, они вынуждены селиться въ ближайшихъ деревняхъ; по собраннымъ свѣдѣніямъ—разстоянія этихъ деревень отъ мѣста службы колеблется отъ 1—11 верстъ; само собою понятно, насколько сокращается отдыхъ стрѣлочниковъ, вынужденныхъ селиться такъ далеко.

Размѣры казенныхъ квартиръ, предоставленныхъ младшимъ стрѣлочникамъ на ст. Л. колеблются въ слѣдующихъ границахъ:

Поверхность. . . . . отъ 10,0—21,0 кв. метр.

Объемъ . . . . . отъ 25,0—65,0 куб. мет.

Въ квартирѣ съ площадью въ 10 кв. метровъ, съ объемомъ въ 25 куб. метровъ—помѣщается семья въ 6 человекъ; какъ бы однако ни была тѣсна казенная квартира, стрѣлочники съ первѣйшемъ ждутъ освобожденія какой-либо изъ нихъ, чтобы избавиться отъ утомительныхъ передвиженій.

Кромѣ этого неудобства, отсутствіе квартиры на станціи лишаетъ ихъ возможности болѣе или менѣе нормально питаться: горячую пищу могутъ имъ приносить только въ тѣхъ случаяхъ, когда разстояніе мѣста жительства отъ станціи не превышаетъ 2—3-хъ верстъ и есть кому принести, въ противномъ случаѣ приходится пользоваться тѣмъ, что взято изъ дому и, хотя на многихъ станціяхъ имѣются у главныхъ постовъ небольшія будки съ плитками, тѣмъ не менѣе стрѣлочники пользуются ими только для обогрѣванія, въ лучшемъ случаѣ варятъ себѣ на нихъ чай. Особенно затруднительно положеніе стрѣлочниковъ въ дурную погоду, когда возвращеніе домой сопряжено съ большими неудобствами.

Значительно лучше положеніе старшихъ стрѣлочниковъ; не говоря о томъ, что они получаютъ высшіе оклады, имъ полагается на станціи квартира, а если таковой нѣтъ—то выдаются квартирные деньги въ размѣрѣ одной пятой оклада.

На ст. Л. изъ 15 старш. стрѣлочниковъ имѣютъ казенныя квартиры на станціи 8, и, хотя не все онѣ удовлетворительны, тѣмъ не менѣе лучше чѣмъ квартиры, отведенныя млад. стрѣлочникамъ.

Размѣры ихъ колеблются въ слѣдующихъ границахъ: поверхность отъ 11,0—27,0 кв. м., объемъ отъ 35,0—87,0 куб. м.

Въ послѣднее время рѣшено ввести на многихъ станціяхъ К.-Х.-С. ж. д. централизацію стрѣлокъ, что, съ сокращеніемъ числа стрѣлочниковъ, въ значительной степени способствовало бы обезпеченію безопасности движенія.

До сихъ поръ только около 10% всехъ станцій русскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣютъ централизацію стрѣлокъ.

„Ввиду изъ года въ годъ увеличивающейся интенсивности работы на нашихъ дорогахъ, скорѣйшее установленіе приборовъ централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ на станціяхъ и разъѣздахъ представляется необходимымъ“).

### Составители и сцѣпщики поѣздовъ.

„Фактическую работу составителей и сцѣпщиковъ слѣдуетъ принять не болѣе 8 часовъ, какъ по напряженности и отвѣтственности ея, такъ и ввиду извѣстной осмотрительности, необходимой самимъ производителямъ работы. Для опредѣленія типа дежурствъ надлежитъ поставить возможную работу составителей въ зависимость отъ числа верстъ передвиженій маневрирующихъ паровозовъ, имѣя въ виду на основаніи наблюденій, что въ фактической часъ передвиженій маневровыхъ паровозовъ, пробѣгъ ихъ не превосходитъ 4-хъ верстъ, отсюда, при 8 часовой работѣ, на каждую бригаду составителей и сцѣпщиковъ не должно падать болѣе 30—35 верстъ“).

На станціяхъ Бѣлгородъ, Харьковъ, Сивильшиково и Александровскъ и составители и сцѣпщики дежурятъ въ три смѣны по 12 часовъ.

На станціи Лозовая—въ двѣ съ половиной смѣны.

\*) А. Радигъ ж. дѣло за 1902.

\*\*) Н. С. Островскій.

На ст. П. еще до сих пор существует двухсменное 12-ти часовое дежурство сцѣпщиковъ и составителей, что, по вышеупомянутому подсчету, даетъ уже 50 верстъ въ дежурство.

Работа составителя и сцѣпщика разная; въ то время какъ составитель, вооруженный свисткомъ и сигнальнымъ флагомъ или фонаремъ, собственно руководить маневрами, сцѣпщикъ производитъ расцѣпку и сцѣпку вагоновъ; для этого ему постоянно приходится сильно нагибаться, чтобы на ходу подойти подъ буферами и цѣпью, и, кромѣ того, снимать или одѣвать фаркопную цѣпь, вѣсь которой болѣе пуда.

Ввиду того, что это приходится дѣлать почти все время дежурства (при значительномъ движеніи), затрата физическаго напряженія весьма значительна.

Работа сцѣпщика кромѣ того требуетъ большой внимательности и известной ловкости.

Зимой, въ гололедицу, особенно ночью, работа сцѣпщиковъ безусловно очень опасна.

На станціяхъ, гдѣ нѣтъ электрическаго освѣщенія, на путяхъ, которые слабо освѣщены свѣтомъ отъ фонарей, имѣющихся на стрѣлкахъ, даже ходить не вполне безопасно: всегда рискуешь за что—либо зацѣпиться.

Недостаточное освѣщеніе путей несомнѣнно сильно увеличиваетъ опасность во время маневровъ.

Мнѣ неоднократно приходилось слышать отъ сцѣпщиковъ, что во время сильнаго движенія къ концу дежурства они „пристаютъ“<sup>\*)</sup>; конечно, движенія ихъ тогда не такъ увѣренны и опасность зацѣпиться и попасть подъ колеса вагоновъ усугубляется.

Въ такое время имъ едва удается за 12-ти часовое дежурство поѣсть—это конечно бываетъ не часто, тѣмъ не менѣе работа сцѣпщика такова, что ни въ какомъ случаѣ не должна превышать 8 часовъ, двухсменное же дежурство совсѣмъ не должно допускаться.

Относительно квартиръ составители и сцѣпщики находятся въ такихъ же условіяхъ, какъ и стрѣлочники: квартиръ казенныхъ имъ не полагается; только, какъ исключеніе, на нѣкоторыхъ станціяхъ они имѣютъ казенныя квартиры: на ст. Лозовая изъ 12-ти составителей—9 имѣютъ казенныя квартиры, изъ 10 сцѣпщиковъ—6. На ст. Панютино изъ 6 составителей—3. Квартиры по

<sup>\*)</sup> Сильно устаютъ.

размѣрамъ своимъ подходятъ къ квартирамъ старшихъ стрѣлочниковъ, о которыхъ было выше упомянуто.

### С л у ж б а п о ѣ з д н а я.

Отличительная особенность этой группы служащихъ есть обслуживание поста не постоянного, а перемѣщающагося въ теченіе нѣкотораго срока (паровозъ или поѣздъ).

Понятно, что типы дежурствъ перемѣщающихся служащихъ существенно разнообразіе дежурствъ постовыхъ, завися, какъ отъ протяженія перемѣщеній, такъ и отъ рода поѣзда и службы агента. Поѣздные агенты дѣлятся на двѣ группы: а) агенты службы тяги—машинисты, помощники, кочегары и смазчики и в) агенты службы движенія—кондукторы; кромѣ того, при пассажирскихъ поѣздахъ имѣются еще истопники и проводники, причисленные также къ службѣ тяги.

Паровозныя и поѣздныя (кондукторскія) бригады распределены по линіи на главныхъ станціяхъ, сообразно мѣстнымъ условіямъ.

К.-Х.-С. желѣзная дорога въ этомъ отношеніи раздѣляется слѣдующимъ образомъ.

На ст. Вѣлгородъ, Панютино, Славянскъ, Синельниково, Мелитополь, Симферополь и Феодосія находятся основныя депо товарныхъ паровозовъ; причисленные къ этимъ депо машинисты обслуживаютъ участки, обыкновенно, въ обѣ стороны отъ своего депо до ближайшаго оборотнаго или основнаго депо.

Такъ—машинисты депо Панютино ведутъ товарныя поѣзда какъ до Харькова, такъ и до Славянска.

Депо пассажирскихъ паровозовъ находятся на ст. Харьковъ, Мелитополь, Симферополь и Славянскъ.

Машинисты депо Харьковъ ведутъ пассажирскіе поѣзда съ одной стороны до ст. Курскъ, съ другой до ст. Синельниково и Славянскъ.

Поѣздныя или кондукторскія бригады также дѣлятся на товарныя и пассажирскія.

При ближайшемъ разсмотрѣніи работа агентовъ, сопровождающихъ пассажирскіе поѣзда, значительно отличается отъ таковой товарныхъ.

Работа тѣхъ и другихъ регулируется росписаніемъ хода поѣздовъ, которое составляется дважды въ годъ для зимняго и лѣтняго времени.

До устройства технических и ремесленных училищ, машинисты, большею частью, набирались из слесарей, которые допускались к управлению паровозом по сдаче установленного экзамена.

В настоящее время также много машинистов из бывших слесарей, но до получения паровоза нужно пройти тяжелую школу помощника машиниста.

Согласно существующим инструкциям, машинисты должны быть не моложе 21 года, помощники машинистов не моложе 18 лет.

Предельный возраст помощников—50 л., машинистов—55 л.; лица, состоящие на службе и имеющие от роду больше указанного числа лет, могут быть оставляемы на службе при условии ежегодного медицинского освидетельствования.

832 ч. паровозного персонала по возрасту распределяются следующим образом.

Таблица № 9.

до 25 л.	130 чел.
25—30	172
30—35	145
35—40	126
40—45	103
45—50	83
50—55	52
56	8
57	5
58	2
59	3
60	1
61	1
62	1

Таким образом, преобладают лица в возрастъ 25—30 летъ; выше 55 летъ всего 21 чел., т. е. около 2,5%.

Какъ ни тяжелы условия работы паровозного персонала, все же среди нихъ оказывается сравнительно значительный процентъ лицъ съ довольно большимъ срокомъ службы: изъ 832 ч.—70, находящихся на службѣ болѣе 25 летъ, т. е. 8,4%.

За два часа до отправления поѣзда, помощникъ машиниста долженъ явиться къ своему паровозу, который растапливается кочегаромъ депо, смазать все части его, осмотрѣть и привести все въ порядокъ къ приходу машиниста, который, обыкновенно является за  $\frac{3}{4}$  часа до отхода поѣзда.

Во время хода поѣзда, работа помощника сводится, главнымъ образомъ, къ подбрасыванію угля въ топку.

Для того, чтобы судить о количествѣ работы помощника, слѣдуетъ помнить, что на протяжении отъ 100—130 верстъ подбрасывается отъ 100—150 пудовъ угля, при чемъ количество это колеблется въ зависимости какъ отъ качества угля и состава поѣзда, такъ и времени года: зимою или въ дурную вѣтрениую погоду значительно больше: въ такихъ случаяхъ помощнику нерѣдко бываетъ просто не подъ силу одному управиться и машинистъ волей-неволей долженъ помогать ему; уголь еще приходится подгартывать и подрѣзать колосники тяжелымъ рѣзакомъ, что составляетъ не малую работу. Кромѣ того, на обязанности помощника слѣдитъ за тѣмъ, чтобы поддерживалось нужное количество пара и воды, гдѣ нужно тормозить, смазывать и т. д., такъ что свобода бываетъ только минутами.

Ночью на паровозѣ имѣются обыкновенно два маленькихъ фонарика, которыми освѣщаются водоѣрное стекло и манометръ, все же, паровозная будка находится въ полумракѣ такъ что, при открываніи топки, вследствие контраста раскаленного до бѣла угля, свѣтъ до того рѣзокъ, что безъ привычки смотрѣть нѣтъ возможности; тепловое лученепусканіе также очень высокое; эти два фактора несомнѣнно должны сильно вліять на заболѣванія глазъ, не говоря о вредномъ вліяніи угольной пыли. Помощникъ машиниста по своей работѣ долженъ быть легко одѣтъ. Какъ бы хорошо ни была устроена паровозная будка, холодъ на столько проникаетъ въ щели, особенно при вѣтрѣ, что даетъ себя всегда чувствовать, тѣмъ болѣе, что тутъ же горячій котель, который также даетъ себя чувствовать, и машинистъ и помощникъ всегда находятся подъ вліяніемъ двухъ рѣзкихъ температуръ,

при чемъ у машиниста всегда больше нагрѣвается лѣвая сторона тѣла и охлаждается правая; дѣло въ томъ, что, находясь постоянно у регулятора съ правой стороны паровоза, онъ мало мѣняетъ свою позу и, хотя имѣется сидѣнье, машинисты обыкновенно рѣдко пользуются имъ.

Въ то время, какъ паровозныя будки пассажирскихъ паровозовъ обшиты внутри деревомъ, что въ значительной степени предохраняетъ ноги отъ охлажденія, товарные паровозы почему-то лишены этого.

Не смотря на то, что паровозы снабжены рессорами, тряска даже при небольшой скорости очень сильна, что объясняется главнымъ образомъ, изнашиваніемъ бандажей и образованіемъ такъ называемыхъ выбоинъ.

При значительной скорости получаютъ очень сильныя качанія, что, вмѣстѣ съ тряской и грохотомъ машины, даже при привычкѣ, вызываетъ очень неприятное напряженное состояніе духа; даже старые машинисты сознавались въ этомъ. По пріѣздѣ на станцію, помощникъ долженъ слѣзть съ паровоза, смазать и осмотрѣть подшипники, буксы и другія части машины; зимою, послѣ жаркой топки такіе осмотры не всегда проходятъ безъ послѣдствій для здоровья.

Товарные поѣзда, какъ выше было сказано, машинисты ведутъ отъ своего основного депо до соедѣннаго оборотнаго или основного и обратно.

Путь этотъ они проходятъ, въ зависимости отъ росписанія, состава и погоды различно. По лѣтнему росписанію К. Х. С. ж. д. за 1902 г., путь между ст. Панкотино и ст. Харьковъ могъ быть пройденъ и въ 7 ч. 47 минутъ и въ 13 ч. 37 минутъ; такая разница зависитъ главнымъ образомъ отъ того, что въ послѣднемъ случаѣ приходится отстаиваться на станціяхъ для пропуска пассажирскихъ поѣздовъ. Въ среднемъ же путь этотъ проходится часовъ за десять, но зимою, въ дурную погоду не рѣдки случаи, когда машинистъ ведетъ поѣздъ и 20 часовъ.

Изъ нижеприведенныхъ таблицъ видна работа машиниста товарнаго и пассажирскаго при среднемъ напряженіи движенія.

Таблица А.

Такимъ образомъ въ теченіе мѣсяца машинистъ товарнаго поѣзда работаетъ 45,7% времени, отдыхаетъ 54,3%, при чемъ число рабочихъ дней и ночей почти равно. Машинисты пассажирскихъ поѣздовъ находятся немного въ лучшихъ условіяхъ: на работу около 42%, на отдыхъ—около 58%, при чемъ, какъ видно изъ таблицы, ночной работы меньше чѣмъ дневной.

Таблица А.

*Графическая таблица*

времени работы и отдыха пассажирскихъ и товарныхъ паровозныхъ бригадъ на К.-Х.-С. жел. дор.

*за Сентябрь мѣсяць 1903 г.*

Сентябрь 1903 года

Часы времени прибытія, отправленія съ поѣздами и отдыха

Сколько рабочихъ часовъ:

Всего рабочихъ часовъ:

Всего от-дыха

ПРИМѢЧАНІЕ

	Н О Ч Ь						Д Е Н Ь						Н О Ч Ь						Днемъ	Ночью	Всего рабочихъ часовъ	Всего от-дыха						
	12-1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6					7	8	9	10	11	12
1		1:9								10															11	4	15	9
2													8												10	5	5	19
3																									9	6	10	12
4																									4	3	12	12
5																									8	5	13	11
6																									12	4	16	8
7																									3	6	9	15
8																									11	—	11	13
9																									9	6	15	9
10																									—	—	—	24
11																									10	3	13	11
12																									0	5	5	19
13																									6	5	11	13
14																									—	12	12	12
15																									2	8	10	14
16																									5	6	11	13
17																									4	6	10	14
18																									5	5 <sup>1/2</sup>	10 <sup>1/2</sup>	13 <sup>1/2</sup>
19																									10	4	14	10
20																									6	6	12	12
21																									12	2	14	10
22																									6	11 <sup>1/2</sup>	17 <sup>1/2</sup>	6 <sup>1/2</sup>
23																									0	6	6	18
24																									5 <sup>1/2</sup>	7 <sup>1/2</sup>	13	11
25																									0	6	6	18
26																									9	2	11	13
27																									4	6	10	14
28																									6	8	14	10
29																									8	6	14	10
30																									0	9	9	15
31																									8	6	14	10
32																									3	6	9	15
33																									1	6	7	17
34																									6	2	8	16
35																									2	6	8	16
36																									3	6	9	15
37																									12	0	12	12
38																									—	2	2	22
39																									3	9	12	12
40																									5	9	14	10
41																									6	12	18	6
42																									6	7	13	11
43																									5	7	12	12
44																									11	—	11	13
45																									8	5	13	11
46																									9	3	12	12
47																									9	5	14	10
48																									10	4	14	10
49																									—	—	—	24
50																									5	6	11	13
51																									8	4	12	12
52																									9	2	11	13
53																									6	12	18	6
54																									4	6	10	14
55																									6	9	15	9
56																									—	—	—	24
57																									8	2	10	14
58																									8	4	12	12
59																									12	—	12	12
60																									—	—	—	—
Итого																									172	131	303	417
Итого																									160 <sup>1/2</sup>	168 <sup>1/2</sup>	329	391

Жирнымъ шрифтомъ показана работа бригадъ пассажирскихъ паровозовъ.

Какъ выше было отмѣчено, при усиленіи движенія, число рабочихъ часовъ значительно повышается.

Въ нижеприведенной таблицѣ имѣются В (стр. 64—69) свѣдѣнія о работѣ машиниста товарнаго поѣзда при сильномъ движеніи.

Table with a grid structure, likely containing data for the left page. The grid is mostly empty with some faint markings.

Table with a grid structure, likely containing data for the right page. The grid is mostly empty with some faint markings.

Служба поѣздного то  
запись начата съ 30-го  
(посля 6-ти часо

Станція отправленія	Станція прибытія	Мѣсяць и число		Время вызова на службу
		Ч. М.		
		Ч.	М.	
Панютино . . . .	Харьковъ . . . .	Сентябр.	30	4 30
Харьковъ . . . .	Панютино . . . .	Октябрь.	1	1 30
Панютино . . . .	Славянскъ . . . .		1/2	11 30
Славянскъ . . . .	Панютино . . . .		2/3	1 00
Панютино . . . .	Харьковъ . . . .		4	11 10
Харьковъ . . . .	Панютино . . . .		5	8 50
Панютино . . . .	Славянскъ . . . .		5/6	9 15
Славянскъ . . . .	Панютино . . . .		6/7	7 00
Панютино . . . .	Мерефа . . . .		8/9	8 50
Мерефа . . . .	Панютино . . . .		9	11 30
Панютино . . . .	Славянскъ . . . .		10	5 05
Славянскъ . . . .	Панютино . . . .		10/11	9 30

варнаго машиниста.

Сентября 1903 года.  
вого отдыха).

Таблица № 10.

Время отпра- вленія съ станціи	Время прибытія на станцію	Время ухода со службы	Число часовъ нахожденія на службѣ			Число часовъ отдыха			Число пройден- ныхъ верстѣ
			Днемъ		Всего	Днемъ		Всего	
			Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	
6 00	4 10	6 20	1 50	12 10	13 50	7 10	—	7 10	132
2 30	11 20	12 10	4 30	6 10	10 40	12 00	11 20	23 20	132
1 20	6 50	8 15	2 15	6 30	8 45	4 15	—	4 15	105
4 10	3 50	4 10	5	10 10	15 10	5 10	1 50	7 00	131
12 10	10 35	11 15	6 50	5 45	12 05	2 30	6 45	9 15	132
9 45	4 40	5 20	8 50	—	8 45	0 40	3 15	3 55	146
10 10	6 20	8 05	2 05	8 45	10 50	9 55	1 00	18 55	105
8 05	5 50	6 30	0 30	11 00	11 30	21 30	14 50	36 20	131
9 45	7 50	8 30	2 30	9 10	11 40	3 00	—	3 00	109
12 50	6 55	7 40	6 30	1 40	8 10	—	9 25	9 25	109
6 35	3 55	4 20	10 30	0 45	11 15	1 10	3 30	5 10	105
10 50	10 25	11 10	5 10	8 35	13 40	5 55	—	5 55	131

Станція отправления	Станція прибытія	Мѣсяць и число		Время выезда на службу
		Ч. М.		
		Панютино . . . . .	Славянскъ . . . . .	
Славянскъ . . . . .	Панютино . . . . .	12	8 10	
Панютино . . . . .	Мерефа . . . . .	13	6 10	
Мерефа . . . . .	Панютино . . . . .	14	1 30	
Панютино . . . . .	Харьковъ . . . . .	15/16	8 30	
Харьковъ . . . . .	Панютино . . . . .	17	12 00	
Панютино . . . . .	Славянскъ . . . . .	17	4 35	
Славянскъ . . . . .	Панютино . . . . .	18	9 00	
Панютино . . . . .	Славянскъ . . . . .	19	4 10	
Славянскъ . . . . .	Харьковъ . . . . .	19/20	7 00	
Харьковъ . . . . .	Панютино . . . . .	20/21	4 20	
Панютино . . . . .	Славянскъ . . . . .	22	2 30	
Славянскъ . . . . .	Панютино . . . . .	23	6 10	
Панютино . . . . .	Мерефа . . . . .	24	1 30	
Мерефа . . . . .	Панютино . . . . .	24/25	4 10	

Время отправления съ поездомъ		Время прибытія на станцію		Время ухода со службы		Число часовъ нахождения на службѣ			Число часовъ отдыха			Число пройденныхъ верстъ		
						Днемъ		Ночью	Всего	Днемъ			Ночью	Всего
						Ч.	М.			Ч.	М.			
6 30	12 30	1 40	0 45	7 50	8 35	2 10	4 20	6 30	105					
10 20	8 30	9 20	9 50	3 20	13 10	0 10	7 40	8 50	131					
7 25	4 14	4 55	10 45	—	10 45	1 05	7 30	8 35	109					
2 50	9 40	10 50	4 50	4 30	9 20	19 10	14 30	33 40	109					
10 10	10 05	11 00	5 00	9 30	14 30	7 00	6 00	13 00	132					
12 50	9 50	10 10	4 10	6 00	10 10	6 25	—	6 25	132					
5 50	12 40	1 50	1 25	7 50	9 15	3 00	4 10	7 10	105					
10 10	9 20	9 50	9 00	3 50	12 50	—	6 20	6 20	131					
5 50	12 20	1 30	7 30	1 50	9 20	4 30	1 00	5 30	105					
8 10	6 55	7 40	1 40	11 00	12 40	8 40	—	8 40	237					
5 30	2 00	2 45	1 40	8 45	10 25	20 30	15 10	35 45	132					
3 35	9 10	10 25	3 30	4 25	7 55	0 10	7 35	7 45	105					
7 12	7 20	7 50	11 30	1 50	13 40	—	5 40	5 40	131					
2 55	9 40	10 20	4 20	4 30	8 50	5 10	—	5 50	109					
4 45	3 05	3 45	1 50	8 45	11 35	2 30	2 15	5 05	109					

Станція отправления	Станція прибытія	Мѣсяць и число	
		Время выезда на службу	
		Ч.	М.
Панютино . . . . .	Славянскъ . . . . .	25	8 50
Славянскъ . . . . .	Панютино . . . . .	26	3 00
Панютино . . . . .	Славянскъ . . . . .	26/27	9 40
Славянскъ . . . . .	Панютино . . . . .	27/28	1 00
Панютино . . . . .	Харьковъ . . . . .	29	3 20
Харьковъ . . . . .	Панютино . . . . .	30	9 10
Панютино . . . . .	Славянскъ . . . . .	31	9 45

Цифры обозначенныя жирнымъ шрифтомъ по-

Время отпра- вленія съ поезда	Время прибытія на станцію	Время ухода со службы	Число часовъ нахожденія на службѣ			Число часовъ отдыха			Число пройден- ныхъ верстъ
			Днемъ		Всего	Днемъ		Всего	
			Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	
10 00	5 30	7 15	9 20	1 15	10 25	—	7 35	7 45	195
4 10	4 20	5 10	11 1	3 00	14 10	0 50	3 40	4 30	131
10 50	6 20	7 20	1 20	8 20	9 40	5 40	—	5 40	105
2 30	4 10	4 50	5 00	10 50	15 50	21 20	13 10	34 30	131
4 50	<b>12 40</b>	1 30	2 40	7 30	10 10	3 30	4 30	7 40	132
10 30	6 20	7 10	8 10	1 10	10 10	3 45	10 50	14 35	132
11 20	8 35	10 30	8 15	4 30	12 45	—	5 30	5 50	105
			180 50	201 81	382 15	190 05	178 35	368 40	4191 в.

казываютъ время отъ 6 час. веч. до 6 час. утра.

Здѣсь уже на работу приходится немного больше, чѣмъ на отдыхъ, при чемъ ночныхъ рабочихъ часовъ больше, чѣмъ дневныхъ.

Въ какой степени работа ночью считается и дѣйствительно труднѣе чѣмъ днемъ, подтверждаетъ между прочимъ фраза нѣмецкихъ машинистовъ: *Die Nachtfahrerei ist unser Ruin*<sup>\*)</sup>

Итаются паровозныя бригады въ пути тѣмъ, что взято изъ дому; вполнѣ понятно, что горячее имѣть трудно, хотя нѣкоторые умудряются жаривать кусокъ мяса и на паровозѣ. По приѣздѣ на конечную станцію, у паровозной бригады проходитъ около часу на наборъ угля и воды и постановку паровоза въ депо, — машинистъ свободенъ, а помощникъ занятъ еще около 1/2 часа уборкой инструментовъ.

На конечныхъ станціяхъ, между которыми совершаютъ свои поѣздки машинисты какого либо депо, имѣются для отдыха, такъ называемыя, дежурныя помѣщенія, предназначенныя главнымъ образомъ для сна; они не вездѣ устроены по одному типу и обладаютъ однимъ общимъ недостаткомъ — тѣснотой; дагѣ я останавлиюсь на нихъ подробнѣе, такъ какъ то или иное устройства дежурныхъ помѣщеній имѣетъ важное значеніе для отдыха бригадъ.

Согласно существующимъ постановленіямъ, отдыхъ паровозныхъ бригадъ въ своемъ и обратномъ депо не долженъ быть менѣе 8 часовъ, и машинистъ вправѣ не ѣхать, если онъ чувствуетъ себя утомленнымъ, но на дѣлѣ, въ погонѣ за большимъ заработкомъ<sup>\*\*)</sup>, машинисты очень часто отправляются въ путь послѣ отдыха значительно менѣе 8-ми часовъ. Во время сильнаго движенія бывають случаи, когда машинистъ отдыхаетъ столько времени, сколько уходитъ на чистку топки и заправленіе паровоза, т. е. около 3-хъ часовъ; помощникъ же въ такихъ случаяхъ не имѣетъ почти совсѣмъ отдыха; тогда въ пути и машинистъ и помощникъ умудряются попеременно сиди вздремнуть. Въ такихъ случаяхъ помощники перѣдко отстають (т. е. не отправляются въ очередную поѣздку), а ихъ замѣщаютъ, обыкновенно, слесари — мало подготовленными къ обязанностямъ помощника, что крайне неудобно для машинистовъ, которые поневолѣ должны помогать своимъ неопытнымъ помощникамъ. Но эти случаи встрѣ-

<sup>\*)</sup> Zur sozialen Lage der Eisenbahner in Preussen W. Zimmermann.

<sup>\*\*)</sup> Все поѣздныя агенты сверхъ определенного жалованья получаютъ премію, нечисляемую по количеству сдѣланныхъ веретъ.

чаются рѣдко. Когда паровозъ сдѣлаетъ 800—900 веретъ, ему полагается промывка котла, на что въ общемъ требуется 30—36 ч., это и является дѣйствительнымъ отдыхомъ, которымъ пользуются паровозныя бригады, такъ какъ промежутки между поѣздками больше уходятъ на сонъ.

Такихъ отыховъ въ теченіе мѣсяца бываетъ обыкновенно 4.

Работа паровозныхъ бригадъ пассажирскихъ поѣздовъ отличается отъ таковой-же товарныхъ главнымъ образомъ регулярностью и, слѣдовательно, рабочее время и отдыхъ распределены болѣе равномерно, что, конечно, очень важно. Въ пассажирскіе машинисты обыкновенно выбираютъ лучшихъ товарныхъ.

Работа машиниста пассажирскаго поѣзда совершенно справедливо считается труднѣе таковой-же товарнаго, что объясняется большимъ напряженіемъ нервной системы, котораго требуетъ съ одной стороны быстрота ѣзды, особенно скорыхъ и курьерскихъ поѣздовъ, съ другой — сознаніе ответственности, лежащей на немъ. Въ послѣднее время на К.-Х.-С. ж. д. на всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ на паровозахъ, кромѣ машиниста и его помощника, находится еще кочегаръ; такимъ образомъ машинистъ имѣетъ возможность быть болѣе покойнымъ и увѣреннымъ относительно своего паровоза, но главнымъ образомъ облегчена работа помощника.

Говоря о машинистахъ и ихъ помощникахъ, слѣдуетъ немного остановиться на маневровыхъ бригадахъ, т. е. на тѣхъ, которыя заняты составленіемъ и разборкой поѣздовъ въ предѣлахъ станціи. На большихъ станціяхъ, гдѣ обыкновенно находятся маневровые паровозы, маневры производятся почти непрерывно въ теченіе двѣнадцати сутокъ, при чемъ установлены 12-и часовыя трехъ и двухмѣсячныя дежурства; въ послѣднемъ случаѣ разъ въ недѣлю, когда дневное дежурство переходитъ въ ночное, приходится дежурить 18 часовъ.

	12 ч.	12 ч.	18 ч.	18 ч.	12 ч.
1-й .	6 у.—6 в.		6 у.—12 н.		6 в.—6 у.
2-й .		6 в.—6 у.		12 н.—6 в.	

Работа маневрового машиниста требует, помимо неослабного вниманія, довольно значительнаго напряженія физическихъ силъ, такъ какъ почти непрерывно приходится дѣйствовать рычагами.

Въ виду этого не только 18-ти часовая работа два раза въ недѣлю не должна быть допустима, но и 12 часовъ непрерывной работы нельзя не признать въ значительной степени утомительными, а потому весьма желательнаго установить повсюду 8-ми часовую трехсѣнную работу маневровыхъ машинистовъ.

Работа помощниковъ на маневровомъ паровозѣ, въ противоположность поѣздному, значительно легче работы машиниста. На дорогахъ, гдѣ введено нефтяное отопленіе паровозовъ, работа помощника машиниста значительно легче, такъ какъ избавляетъ отъ наиболее тяжелой части ея—подбрасыванія угля. Въ то время какъ работа машинистовъ товарныхъ и пассажирскихъ отличается, главнымъ образомъ, болѣе равномернымъ распределеніемъ рабочаго времени и отдыха, условія работы другихъ поѣздныхъ агентовъ рѣзко отличаются; я разумѣю здѣсь, главнымъ образомъ, работу пассажирскихъ и товарныхъ кондукторовъ и смазчиковъ; точно такъ же, какъ и машинисты пассажирскихъ поѣздовъ, кондукторы и смазчики ихъ работаютъ и отдыхаютъ болѣе равномерно, чѣмъ таковыя товарныхъ.

На К.-Х.-С. ж. д. пассажирскіе кондукторы расположены главнымъ образомъ въ Харьковѣ, отчасти въ Севастополѣ, Феодосіи и Купянскѣ, при чемъ они сопровождаютъ поѣзда по точно составленному расписанію такимъ образомъ, что Харьковскіе ѣздятъ до Курска, Александровска и Никитовки, гдѣ имѣются дежурныя комнаты для отдыха; Севастопольскіе—до Александровска и обратно; Феодосійскіе обслуживаютъ участки отъ Джанкоя до Феодосіи и Керчи.

Благодаря точно составленному расписанію, бригады, обслуживающія пассажирскіе поѣзда, всегда точно знаютъ распределеніе своего времени, что имѣетъ, конечно, большое значеніе.

По лѣтнему расписанію К.-Х.-С. ж. д. за 1902 г., пассажирскія бригады бываютъ въ пути отъ 6—14 часовъ, отдыхаютъ въ дежурныхъ комнатахъ отъ 7—15 час. и отдыхаютъ дома отъ 24—60 час.

Въ теченіе мѣсяца только двѣ поѣздки въ 6 и 7 часовъ, остальные—большою частью около 13 часовъ, точно также и отдыхи въ дежурныхъ комнатахъ ближе къ 12 часамъ, отдыхи дома большою частью въ 24 часа;—одинъ разъ—52 часа и разъ—60 ч.

Указанныя здѣсь цифры часовъ отдыха должны быть уменьшены, по крайней мѣрѣ, часа на два, которые уходятъ на служебныя обязанности по приѣму и сдачѣ поѣзда, но даже и въ такомъ случаѣ пассажирскія бригады имѣютъ хорошій отдыхъ; хорошъ онъ особенно тѣмъ, что дома приходится быть около сутокъ, а два раза въ мѣсяць даже 2½ сутокъ; эти періодическіе продолжительные отдыхи благотворно отражаются и, хотя 12-ти часовая дѣятельность не легка, слѣдуетъ, однако, считать распределеніе рабочаго времени и отдыха пассажирскихъ бригадъ вполне удовлетворительнымъ.

Относительно питанія въ пути—они всегда почти имѣютъ возможность на большихъ станціяхъ получить горячую пищу изъ буфета.

Въ пассажирскихъ поѣздахъ имѣются еще поѣздные смазчики, проводники, а зимою и истоппики; все они ѣздятъ по иному расписанію чѣмъ кондукторскія бригады, при томъ одни поѣзда сопровождаются ими отъ 8—14 часовъ съ такимъ же отдыхомъ въ дежурныхъ комнатахъ и дома; курьерскіе же поѣзда между Москвою и Севастополемъ постоянно сопровождаютъ два смазчика и четыре проводника.

Въ пути они находятся 36 часовъ; по приѣздѣ въ Севастополь, имѣютъ около 10-ти часовъ отдыха, а въ Москвѣ около 13-ти часовъ; въ пути, обыкновенно, одинъ смазчикъ и два проводника попеременно отдыхаютъ.

Въ теченіе мѣсяца они проѣзжаютъ, такимъ образомъ, около 20,000 верстъ.

Хотя тѣ и другіе помѣщаются въ удобномъ вагонѣ и даже имѣютъ отдѣльное куна, тѣмъ не менѣе 15 безсонныхъ ночей въ мѣсяць, вмѣстѣ съ извѣстнымъ утомленіемъ, вызываемымъ быстрой ѣздой, должны отражаться на здоровьи, не смотря на привычку; и, дѣйствительно, часто приходится выслушивать жалобы, что „трудно безъ передышки“.

Въ виду этого было-бы рационально послѣ нѣсколькихъ поѣздовъ давать болѣе или менѣе продолжительный отдыхъ смазчикамъ и проводникамъ, какъ это сдѣлано для кондукторовъ.

Совѣшь иначе обстоитъ дѣло съ бригадами, сопровождающими товарные поѣзда.

Товарный поѣздъ сопровождаютъ: одинъ оберъ-кондукторъ, два кондуктора и два смазчика.

Кондукторскія бригады должны являться за часъ до отправленія поѣзда, смазчики за два часа; это время уходитъ на выполне-

не служебныхъ обрядностей: столько же уходитъ при сдачѣ, это время входитъ въ число часовъ отдыха.

Въ пути бригады находятся по расписанію отъ 7—13 часовъ, т. е. столько, сколько и товарные машинисты, но это время, какъ выше было сказано, колеблется, въ зависимости отъ погоды, времени года и интенсивности движенія, перѣдко и до 20-ти часовъ.

Время года имѣетъ большое значеніе для товарныхъ бригадъ: насколько лѣтомъ относительно сносно, настолько, зимою—худо.

Въ какой мѣрѣ наша поѣздная прислуга поставлена въ худшія условія, по сравненію съ иностранными дорогами, видно изъ слѣдующаго.

„Въ Швейцаріи кондукторскія бригады находятся непрерывно на службѣ отъ 6—7 часовъ и только въ рѣдкихъ случаяхъ срокъ этотъ доходитъ до 14-ти часовъ, при чемъ безусловный отдыхъ назначенъ 10 часовъ въ сутки.

Во Франціи на дорогѣ Paris—Lyon—Méditerranée кондукторы проводятъ въ дорогѣ 6 часовъ, послѣ чего наступаетъ 8-ми часовой отдыхъ, при чемъ суточная работа требуетъ около 10 часовъ времени.

На германскихъ ж. д. Эльзась-Лотарингской и на Рейнскихъ служебныя занятія кондукторскихъ бригадъ достигаютъ 14-ти часовъ въ сутки, послѣ чего наступаетъ 10 часовой отдыхъ: кромѣ того, пять дней въ теченіе каждаго мѣсяца они совершенно свободны отъ служебныхъ занятій.

Товарные и пассажирскіе поезда обслуживаются одними и тѣми же кондукторскими бригадами поемѣнно.

Въ Баваріи тѣ же условія службы.

Въ Австріи на Бухарестградской ж. д. поѣздная прислуга находится въ пути въ теченіе 12 часовъ затѣмъ отдыхаетъ 4 часа и снова проводитъ на службѣ 12 часовъ, послѣ чего получаетъ 12 часовой отдыхъ и каждый 8-ой день вполне свободна отъ служебныхъ занятій.

На Итальянскихъ ж. д. въ сравненіи съ выше перечисленными, условія службы гораздо болѣе тяжелы: здѣсь кондукторы и вообще поѣздная прислуга несетъ службу въ теченіе 10 часовъ, послѣ чего отдыхаетъ только три часа; затѣмъ наступаетъ 10 часовая служба и т. д. двое сутокъ, въ третьи же сутки совершенно свободна отъ службы“<sup>\*)</sup>.

\*) С. Ф. Рыбницкій о целесообразномъ устройствѣ служебныхъ отдѣленій въ вагонахъ для поѣздной прислуги.

Распределеніе рабочаго времени и отдыха на Австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ также нельзя назвать рациональнымъ.

Приступая къ разсмотрѣнію этого вопроса на К.-Х.-С. ж. д., считаю умѣстнымъ, остановиться на тормазныхъ площадкахъ, на которыхъ, какъ извѣстно, находятся во время пути кондукторы и смазчики товарныхъ поѣздовъ.

Для краткости я ихъ буду называть тормазами, какъ они обыкновенно и называются.

Видовъ тормазовъ чрезвычайно много; какъ ни ничтожны различія ихъ, тѣмъ не менѣе они могутъ быть раздѣлены на двѣ рѣзко отличныя группы: въ однихъ замѣтно стремленіе предоставить нѣкоторыя удобства или, по меньшей мѣрѣ, прикрытіе отъ непогоды; въ другихъ бросается въ глаза не только отсутствіе какой бы то ни было защиты отъ непогоды, но даже замѣтно стремленіе поставить служащаго въ такое положеніе, чтобы онъ ни въ какомъ случаѣ не успѣлъ на тормазѣ.

Все товарные вагоны раздѣляются на крытые, открытые, платформы и цистерны.

Дабы не распространяться, я скажу лишь, что къ тормазамъ 1-го типа относятся въ крытыхъ вагонахъ тѣ, въ которыхъ имѣется навѣсъ, а въ нѣкоторыхъ и передняя стѣнка, такимъ образомъ тормазъ представляетъ изъ себя открытое съ двухъ сторонъ отдѣленіе шириной въ  $\frac{3}{4}$  аршина, съ поперечной доской, на которой можно уѣсться.

Открытые вагоны и платформы очень рѣдко имѣютъ защищенные тормазы и только въ последнее время встрѣчаются тормазныя платформы, на которыхъ устроены, защищенные сверху и съ трехъ сторонъ, будки съ сидѣньемъ.

На нѣкоторыхъ тормазныхъ цистернахъ имѣются хорошо защищенные будки, въ которыхъ можно совершенно укрыться отъ непогоды, но такихъ встрѣчается очень мало.

Гораздо чаще попадаются тормазныя площадки, во 1-хъ, совершенно открытыя, затѣмъ настолько узкія, что положительно стѣсняютъ движенія.

На большинствѣ цистермъ устроены, огороженныя рѣшеткой, площадки приблизительно въ 1 кв. аршинъ совершенно открытыя и безъ сидѣнья.

На нѣкоторыхъ дорогахъ попадаются еще тормазныя вагоны, въ которыхъ тормазныя площадки устроены на уровнѣ крыши вагона съ краю, куда ведетъ дѣсенка; площадка эта не всегда

имѣть рѣшетку; въ послѣднемъ случаѣ она, понятно, является не вполне безопасной, такъ какъ смазчики и кондукторы почти всегда садятся и встаютъ на ходу, не говоря уже о томъ, что этотъ видъ тормазовъ въ высшей мѣрѣ подвергаетъ поѣздныхъ агентовъ всѣмъ вреднымъ вліяніямъ непогоды.

Слѣдуетъ однако сказать, что большинство тормазовъ, встрѣчающихся въ предѣлахъ К.-Х.-С. жел. дор., имѣетъ слѣдующее устройство: площадка шириною въ  $\frac{3}{4}$  аршина, съ навѣсомъ, спереди защита въ видѣ стѣнки вышиною въ  $1\frac{1}{2}$  аршина, сидѣнья, обыкновенно, нѣтъ, а потому кондукторы и смазчики усаживаются съ краю площадки, свѣсивъ ноги на ступеньки, или же стоятъ.

Хотя тѣ и другіе получаютъ казенное верхнее платье и даже валенки, и на станціяхъ, во время остановки можно, казалось-бы, согрѣться, но на дѣлѣ выходитъ не такъ: товарный поѣздъ по росписанію отъ станціи до станціи находится въ пути отъ 48 м. до 1 ч. 34 минутъ, но, какъ выше было сказано, время это сильно колеблется, какъ отъ состава поѣзда, такъ и погоды, а также умѣнья и желанья машиниста.

Остановки на станціяхъ, если не приходится пропускать пассажирскіе поѣзда, колеблются между 14—30 минутами.

Смазчикъ въ это время долженъ осмотрѣть и смазать буксы, а, если какая-либо изъ нихъ нагрѣлась, то, при самой снѣжной работѣ, онъ едва успѣваетъ за это время сдѣлать свое дѣло при чемъ, вслѣдствіе неуклюжей одежды и согнутаго положенія, онъ сильно нагрѣвается, нерѣдко до испарины; попадая послѣ этого на плохо или совсѣмъ не защищенный тормазъ, онъ быстро охлаждается и, при сильномъ морозѣ или вѣтрѣ, несомнѣнно подвергается серьезной опасности.

Кондукторы, если не заняты отцѣпкой или прицѣпкой вагоновъ, почти всегда бываютъ или при выгрузкѣ, или нагрузкѣ товаровъ, такъ что на отогрѣваніе въ залахъ 3 класса, переполненныхъ народомъ, остается мало времени. Такимъ образомъ, поѣздная прислуга товарныхъ поѣздовъ, при нашихъ суровыхъ зимахъ, сильно страдаетъ отъ холода.

Второе не менѣе крупное неудобство это то, что кондукторы и смазчики лишены возможности зимою брать съ собою нищу— все замерзаетъ.

Уже давно было обращено вниманіе на тяжелое положеніе поѣздного персонала зимою, и на нѣкоторыхъ дорогахъ устроены служебныя отдѣленія въ товарныхъ поѣздахъ.

Въ подробномъ докладѣ С. О. Рыбицкаго по этому поводу на 3-мъ сѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей имѣются свѣдѣнія объ устройствѣ служебныхъ отдѣленій на заграничныхъ и нѣкоторыхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

„Въ Австріи на нѣкоторыхъ дорогахъ тормазы помѣщены въ закрытыхъ будкахъ, которыя, хотя и лишены дверей, но зато поставлены бокомъ по отношенію къ ходу поѣзда, вслѣдствіе чего, обслуживающіе его тормазы не подвергаются непосредственно вліянію вѣтра, дождя или снѣга.

Особенное вниманіе обращено на устройство багажныхъ отдѣленій въ пассажирскихъ поѣздахъ, которыя чрезвычайно удобны.

Въ Баваріи совсѣмъ нѣтъ открытыхъ тормазныхъ будокъ, и доступъ къ тормазамъ защищенъ съ обѣихъ сторонъ.

Въ Германіи на нѣкоторыхъ дорогахъ еще встрѣчаются открытыя тормазныя будки, но ихъ мало.

Будки на углевозныхъ вагонахъ по большей части поставлены бокомъ и главнымъ образомъ разнятся отъ употребляемыхъ на австрійскихъ и французскихъ ж. д. тѣмъ, что онѣ снабжены дверьми.

Устройство тормазовъ на французскихъ ж. дорогахъ оставляетъ желать многого; они большею частью открыты, тѣсны и имѣютъ входъ съ одной стороны“.

Служебныя отдѣленія въ товарныхъ поѣздахъ, какъ выше было сказано, имѣются на нѣкоторыхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Наиболѣе удобныя—на Варшаво-Вѣнской.

На Петербурго-Варшавской, Риги-Орловской, Привислянскихъ, Сызрано-Вяземской, Варшаво-Тереспольской и Харьковско-Николаевской имѣются служебныя отдѣленія, устроенныя въ общемъ по одному типу. Часть товарнаго вагона приспособляется для пребыванія въ немъ бригады; приспособленіе заключается въ отопленіи желѣзной печью, пары скамеекъ, стола и ящика.

Общій недостатокъ—тѣснота и неравномѣрность температуры.

Какъ бы однако ни были велики недостатки этихъ примитивныхъ служебныхъ отдѣленій, все же устройство ихъ въ товарныхъ поѣздахъ весьма желательное.

На К.-Х.-С. ж. д. служебныхъ отдѣленій въ товарныхъ поѣздахъ нѣтъ, вслѣдствіе чего поѣздная прислуга товарныхъ поѣздовъ подвержена всѣмъ вреднымъ вліяніямъ, о которыхъ я выше упоминалъ.

Нельзя не считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что служба кондуктора товарныхъ поѣздовъ требуетъ его присутствія на тормазѣ: во всякомъ случаѣ одинъ изъ кондукторовъ долженъ находиться на послѣднемъ тормазѣ: при служебномъ отдѣленіи въ поѣздѣ—кондукторы могли бы поочередно отогрѣваться въ немъ.

Вслѣдствіе нерегулярности въ движеніи товарныхъ поѣздовъ время, которое находится бригада въ пути, а слѣдовательно и отдыхъ сильно колеблется.

Въ погонѣ за заработкомъ, не смотря на правила, регламентирующія отдыхъ, бригада скорѣе недоспитъ 3-4 часа, чѣмъ пропуститъ очередной поѣздъ.

Приходится только поражаться необыкновенной выносливости поѣздныхъ товарныхъ бригадъ; количество бессонныхъ ночей въ мѣсяцъ нерѣдко доходитъ до 20.

Изъ года въ годъ, во время усиленія движенія зимою, когда особенно тяжела служба этихъ агентствъ, имъ приходится довольствоваться отдыхами въ 4—5 часовъ.

Нерѣдко, вслѣдствіе недостатка агентствъ, съ поѣздомъ ѣдетъ одинъ смазчикъ вмѣсто двухъ и два кондуктора вмѣсто трехъ: все это вмѣсто взятое не можетъ не отразиться на здоровьи поѣздного персонала, и дѣйствительно заболѣваемость поѣздного персонала очень высокая, что уже давно было отмѣчено.

Считаю умѣстнымъ привести полностью заключеніе 3-го съѣзда желѣзнодорожныхъ врачей, по вопросу о служебныхъ отдѣленіяхъ въ вагонахъ для поѣздной прислуги:

1) Кондукторскія бригады работаютъ фактически гораздо больше, чѣмъ назначено графиками, такъ какъ онѣ обязаны являться къ приѣму поѣзда за 1½—2 часа и столько же времени должны потратить на сдачу поѣзда, въ зависимости отъ чего время непрерывной работы занимаетъ у нихъ отъ 19 до 22 часовъ, а въ некоторыхъ отдѣльныхъ случаяхъ продолжительность рабочаго времени поѣздной прислуги удваивается, какъ напр. при запаздываніи поѣздовъ, при недостаточномъ личномъ составѣ и проч.

2) Принимая во вниманіе, что поѣздная прислуга проводитъ въ служебныхъ отдѣленіяхъ и въ тормазныхъ будкахъ около половины своей жизни, помещенія для нея въ поѣздахъ должны быть разсматриваемы, не какъ случайныя пристанища, а скорѣе какъ служебныя квартиры, а потому онѣ должны быть снабжены

всѣмъ тѣмъ, чего требуютъ основныя правила гигиены, и должны въ то же время гарантировать безопасность поѣздной прислуги, что вполнѣ достигается выполненіемъ по отношенію къ устройству служебныхъ отдѣленій и тормазныхъ площадокъ требованій, подробно изложенныхъ въ докладѣ С. О. Рыбницкаго по настоящему вопросу.

3) Всякія помещенія въ вагонахъ, предназначенныя для поѣздной прислуги, должны быть одинаковы какъ въ пассажирскихъ, такъ и въ товарныхъ поѣздахъ, устройство ихъ должно обеспечивать поѣздной прислугѣ возможность удовлетворять всѣмъ необходимымъ потребностямъ, что особенно важно для бригады товарныхъ поѣздовъ, такъ какъ эти послѣднія проводятъ значительно больше времени въ пути, подвергаясь всѣмъ неблагоприятнымъ вѣншиимъ атмосферическимъ вліяніямъ.

4) Ни въ коемъ случаѣ нельзя одобрить наблюдающуюся въ послѣднее время склонность устранять съ тормазныхъ площадокъ скамейки для сидѣнія и будки для защиты отъ непогоды, такъ какъ лишеніе этихъ приспособленій приведетъ къ усиленію заболѣваемости и къ еще большему переутомленію поѣздной прислуги, не достигая въ то же время желаемыхъ результатовъ, ибо продолжительное, постоянное пребываніе на ногахъ, безъ возможности хотя бы кратковременнаго отдыха, физически несполнимо.

5) Приведенные докладчикомъ образцы наилучшаго устройства служебныхъ отдѣленій и тормазныхъ помещеній, замѣтывавшіе у Варшаво-Вѣнской, Финляндскихъ, Австрійскихъ и Южно-Французскихъ дорогъ, съѣздъ рекомендуетъ принять для руководства, при выработкѣ нормальнаго типа служебныхъ отдѣленій и тормазныхъ помещеній въ товарныхъ и багажныхъ вагонахъ, а для сего:

6) Признается необходимымъ внести этотъ вопросъ въ ближайшій Совѣщательный Съѣздъ представителей службы Тяги съ участіемъ представителей отъ Съѣзда ж. д. врачей для обсужденія нормальныхъ, образцовыхъ типовъ служебныхъ отдѣленій пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, а также закрытыхъ будокъ для товарныхъ вагоновъ, платформъ и цистернъ.

7) Рекомендовать Управленіямъ ж. дорогъ ввести по возможности въ самомъ непродолжительномъ времени въ существующихъ уже багажныхъ вагонахъ и тормазныхъ будкахъ, согласно указаніямъ доклада С. О. Рыбницкаго, тѣ улучшения и поправки, устройство которыхъ не сопряжено съ большими расходами.

Кромѣ перечисленныхъ выше станціонныхъ агентовъ, существуютъ еще техническіе и коммерческіе конторщики, переписчики вагоновъ, пломбировщики, вѣсовщики и станціонные осматриватели поѣздовъ.

Всѣ эти агенты на большинствѣ станцій дежурятъ въ двѣ сѣмьи: въ три сѣмьи конторщики дежурятъ только на ст. Харьковъ, Бѣлгородъ, Славяцкѣ и Никитовка; на обязанности конторщиковъ — разборъ прибывающихъ съ товарными поѣздами документовъ и сортировка ихъ по направленіямъ.

Каждый товарный вагонъ имѣетъ свой документъ, при которомъ онъ идетъ; число прибывающихъ вагоновъ колеблется въ зависимости отъ движенія, такъ, напримѣръ, на станціи Пашотнио, на которой дежурятъ по двое конторщиковъ, въ среднемъ ежедневно прибываетъ и уходитъ около 1500 вагоновъ\*) слѣдовательно приходится пересмотрѣть и разобрать столько же документовъ; свѣдѣнія изъ этихъ документовъ, въ количествѣ трехъ экземпляровъ, вписываются въ различныя книги, кромѣ того составляется цѣлый рядъ записей о большихъ вагонахъ, о составѣ поѣздовъ, количествѣ вагоновъ на станціи и т. д.

Слѣдуетъ замѣтить, что номера вагоновъ состоятъ изъ шестизначныхъ чиселъ, переписываніе которыхъ чрезвычайно утомительно, а такъ какъ число вагоновъ, какъ выше было упомянуто, колеблется около 1500 въ сутки, то понятно, что работа техническихъ конторщиковъ очень велика.

Хотя суточные дежурства не допускаются, тѣмъ не менѣе конторщики на многихъ станціяхъ дежурятъ посуточно, такъ какъ количество работы таково, что при 12-ти часовомъ дежурствѣ управиться чрезвычайно трудно.

Товарные поѣзда, прибывающіе на станцію, гдѣ производится сортировка вагоновъ, устанавливаются на запасные пути; переписчикъ вагоновъ долженъ записать номера всѣхъ вагоновъ, осматривать и провѣрить цѣлость пломбъ; для этого ему необходимо обойти поѣздъ съ двухъ сторонъ; кромѣ того, онъ долженъ переписать номера вагоновъ отправляющихся поѣздовъ. Помимо того, что переписываніе огромнаго числа шестизначныхъ номеровъ должно значительно утомлять вниманіе, переписчикамъ въ теченіе своего дежурства приходится сдѣлать нѣсколько десятковъ верстъ; въ зависимости отъ расположенія запасныхъ путей разстояніе это колеблется въ довольно широкіхъ границахъ.

\*) Свѣдѣнія относятся къ 1902 году.

На ст. Пашотнио отъ станціи до хвоста, установленнаго на запасные пути, поѣзда около 300 саж. Ежедневно прибываетъ съ сѣвера и съ юга въ среднемъ по 20 поѣздовъ, слѣдовательно каждый переписчикъ, чтобы обойти съ двухъ сторонъ поѣзда долженъ сдѣлать 24 версты, кромѣ того, какъ выше было упомянуто, онъ долженъ обойти и переписать вагоны составленныхъ поѣздовъ, на что надо считать не менѣе шести верстъ; такимъ образомъ, за время своего дежурства переписчикъ долженъ сдѣлать около 30 верстъ.

Это разстояніе имѣетъ разное значеніе, въ зависимости отъ погоды и времени года. Зимой переписчику за время дежурства почти не приходится раздѣваться; каково бы ни было состояніе погоды, какъ только поѣздъ прибылъ, переписчикъ долженъ спѣшить исполнить свое дѣло. Точно такъ-же какъ и конторщики, переписчики дежурятъ на многихъ станціяхъ посуточно, такъ какъ 12-ти часовое дежурство чрезвычайно неудобно.

Приблизительно въ такихъ же условіяхъ работы находятся и осматриватели поѣздовъ; кромѣ товарныхъ поѣздовъ на ихъ обязанности осматривать и всѣ пассажирскіе поѣзда; хотя осмотръ, обыкновенно, ограничивается тѣмъ, что осматриватель проходитъ вдоль поѣзда и ударяетъ молоткомъ по бандажамъ и по звуку опредѣляетъ цѣлость ихъ, тѣмъ не менѣе къ концу дежурства онъ сильно устаетъ.

Дежурятъ на многихъ станціяхъ посуточно. Всѣ эти агенты не имѣютъ права на казенную квартиру и большую часть ея не имѣютъ; такимъ образомъ, болѣе или менѣе значительная часть отдыха уходитъ на передвиженіе отъ мѣста жительства на станцію и обратно.

Въ теченіе мѣсяца приходится 15 безсонныхъ ночей. Праздничныхъ дней, свободныхъ отъ товарнаго движенія, въ теченіе года всего четыре.

Въ виду всего этого, введеніе для этихъ агентовъ трехсѣмьнаго дежурства въ такой же мѣрѣ необходимо, какъ для стрѣлочниковъ и свѣщниковъ; усталость сильно притупляетъ вниманіе, между тѣмъ осмотръ вагоновъ требуетъ значительнаго вниманія.

#### М а с т е р с к і я .

Во всѣхъ мастерскихъ на дорогѣ работы начинаются въ 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ утра и оканчиваются въ 5 ч. вечера; дается <sup>1</sup>/<sub>2</sub> часа на завтракъ, часъ на обѣдъ; такимъ образомъ, рабочіе день равенъ

10 часамъ; какъ выше было упомянуто, работы въ железнодорожныхъ мастерскихъ мало чѣмъ отличаются отъ работы въ другихъ подобныхъ учрежденіяхъ: все время работы приходится большинству рабочихъ быть на ногахъ.

Въ то время какъ одиѣ работы почти не требуютъ никакого физическаго напряженія отъ работающаго, другія требуютъ довольно значительнаго.

Къ первымъ слѣдуетъ отнести токарей, ко вторымъ—котельщиковъ, кузнецовъ и особенно молотобойцевъ.

Только въ центральныхъ мастерскихъ на ст. Харьковъ и Александровскъ имѣются паровые молоты, во всѣхъ остальныхъ мастерскихъ при депо пользуются молотобойцами, работа которыхъ, какъ извѣстно, требуетъ значительнаго физическаго напряженія. Котельщикамъ очень часто приходится работать въ топкѣ паровоза въ то время, когда она еще не вполне остыла, въ это время въ ней едва можно дышать, и котельщикъ время отъ времени, наклонившись къ дверцамъ топки, дѣлаетъ глубокія вдыханія холоднаго воздуха.

Кромѣ того, работа котельщиковъ, какъ извѣстно, сопровождается оглушительнымъ гуломъ, вследствие чего котельщики очень скоро теряютъ значительную часть остроты слуха.

Кузнецы и молотобойцы болѣе другихъ рабочихъ мастерскихъ подвержены вредному вліянію различныхъ газовъ, развивающихся при горѣніи угля. Перѣдко при углѣ, съ большимъ содержаніемъ сѣры, въ кузницѣ отсѣршистаю ангидрида, безъ привычки нельзя пробыть и нѣсколько минутъ.

Въ кузницѣ при депо II, не смотря на удовлетворительную тягу, мнѣ часто приходилось слышать жалобы на этотъ счетъ.

Ввиду этого было бы весьма желательно, чтобы при выборѣ угля для кузницъ, было принято во вниманіе и это обстоятельство.

Мѣдники и паяльщики также сильно страдают отъ ѣдкихъ и удушливыхъ газовъ, выдѣляющихся при паяніи, а также и при обжиганіи мѣдныхъ, покрытыхъ окисью, частей.

Кромѣ перечисленныхъ служащихъ, работающихъ въ мастерскихъ, при депо имѣются кочегары, промывальщики и разсыльные.

Работа кочегаровъ заключается въ чисткѣ топки паровоза и его растапливаніи—работа очень трудная: дѣло въ томъ, что выбираніе шлака изъ топки производится желѣзной лопатой, дли-

ною около двухъ метровъ, вѣсомъ около пуда, работать такой лопатой чрезвычайно тяжело.

Количество работы колеблется, въ зависимости отъ движенія: при усиленіи его, за время дежурства, почти совсѣмъ не приходится отдыхать.

Промывальщики, занятые почти исключительно промывкой котловъ, все время дежурства находятся въ сырости, что особенно тяжело осенью и зимою.

До послѣдняго времени и тѣ и другіе дежурили посуточно, но недавно почти всюду суточное дежурство замѣнено 12-ти часовымъ двухсѣннымъ же.

Въ виду того, что никто изъ кочегаровъ и промывальщиковъ казенныхъ квартиръ не имѣетъ, такое распредѣленіе работы и отдыха имѣтъ чрезвычайно неудобно; на передвиженіе отъ мѣста службы къ мѣсту жительства и обратно уходитъ значительная часть времени и изъ 12-ти часового отдыха остается только время на сонъ. Къ концу суточного дежурства, понятно, усталость больше, чѣмъ къ концу 12-ти часового, зато въ первомъ случаѣ домой приходится ходить разъ въ сутки, во второмъ—дважды.

На обязанности разсыльныхъ—вызывать къ побѣдамъ очередныхъ машинистовъ и помощниковъ: здѣсь количество работы опредѣляется числомъ сдѣланныхъ веретъ, которое, въ зависимости отъ напряженія движенія, различно.

Такъ какъ разсыльные дежурятъ посуточно, разстояніе отъ депо къ квартирамъ извѣстно, то, по количеству побѣдовъ, было не трудно вычислить довольно точно число веретъ, сдѣланныхъ дежурнымъ разсыльнымъ, при чемъ оказалось, что оно колеблется между 30—50 веретъ, т. е. въ среднемъ около 40 веретъ: даже въ хорошую погоду, когда они легко одѣты,—это довольно трудно, въ ненастную же погоду, осенью и зимою, когда усиливается движеніе, несомнѣнно очень тяжело.

Въ виду этого было бы рационально, по крайнѣй мѣрѣ на зимнее время, введеніе трехсѣннаго дежурства для кочегаровъ, промывальщиковъ и разсыльныхъ.

#### У г о л ь щ и к и.

Склады топлива, съ болѣе или менѣе значительнымъ числомъ рабочихъ, имѣются на слѣдующихъ станціяхъ: Курскъ, Бѣгородъ, Кузнецкъ, Харьковъ, Мереза, Панютино, Лозовая, Славянскъ, Никитовка и Сямельниково.



Въ зависимости отъ движенія, количество отпускаемаго топлива, а слѣдовательно и количество работы, различно.

Въ первое время существованія желѣзныхъ дорогъ, подача угля на паровозы производилась чрезвычайно примитивно; къ тендеру приставлялась доска, по которой и взбирались рабочіе съ корзинами или носилками съ углемъ. Съ теченіемъ времени для этого стали пользоваться, такъ называемымъ, журавлемъ, идея и устройство котораго ничемъ не отличается отъ журавля, который малороссы устранивають у колодцевъ, разница только въ томъ, что онъ можетъ быть перемѣщаемъ, по надобности, съ одного мѣста на другое; журавли эти имѣются до сихъ поръ на многихъ дорогахъ, въ томъ числѣ и на К.-Х.-С. ж. д.

Болѣе удобные способы подачи—ручными лебедками и, наконецъ, самый удобный—паровыми лебедками; и тѣ и другіе установлены на небольшіе платформы и свободно могутъ быть перемѣщаемы по рельсамъ между штабелями угля.

Къ этимъ лебедкамъ подъѣзжаютъ паровозы для нагрузки угля.

Понятно, что во всѣхъ видахъ подачи угля, условія работы различны: одинаково только приходится набрасывать лопатой въ бадью уголь, но въ журавлѣ бадью поднимають при помощи, укрѣпленной въ противоположномъ концѣ, веревки; въ ручной лебедкѣ веревка, къ которой прикрѣплена бадья, перекинута черезъ блокъ и наматывается на барабанъ рабочими, въ паровой же лебедкѣ подъемъ бадьи совершается при помощи пара; само собой понятно, что въ послѣднемъ случаѣ количество работы, достигающей на долю рабочихъ, меньше.

Какъ выше было сказано, количество работы угольщиковъ (такъ обыкновенно называются рабочіе угольныхъ складовъ) сильно колеблется, въ зависимости отъ напряженія движенія.

Среднія цифры подачи угля въ сутки колеблются въ различныхъ складахъ въ широкихъ предѣлахъ. Такъ, напримѣръ, на ст. П. въ 1901 году количество подаваемого угля на одного рабочаго колебалось между 550—1128 п. въ сутки.

Подачей угля въ П—скомъ складѣ заняты 12 человекъ, которые работаютъ въ двѣ смѣны по 6 человекъ посуточно; въ среднемъ за 1901 годъ на человека приходилось 768 пудовъ, это количество онъ долженъ набросить въ бадью вышиною около 1 метра.

Нагрузка угля производится на открытомъ воздухѣ, при чемъ состояніе погоды не принимается во вниманіе.

Даже въ тихую погоду рабочіе окутаны облаками угольной пыли.

Распредѣленіе рабочаго времени и отдыха угольщиковъ не на всѣхъ складахъ одинаково; на нѣкоторыхъ складахъ на обязанности угольщиковъ—поворачивать на поворотномъ кругу паровозы—работа требующая громаднаго напряженія физическихъ силъ.

На угольномъ складѣ на ст. Л. 12 чел. угольщиковъ, которые дежурятъ по четыре человека слѣдующимъ образомъ: одна партія работаетъ на подачѣ угля, другая на поворотномъ кругу, третья отдыхаетъ, при чемъ самими рабочими выработаны нижеслѣдующіе часы работы и отдыха:

На подачѣ угля	На повор. кругу	Отдыхъ	На подачѣ угля	На повор. кругу	Отдыхъ
9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ч.	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ч.	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ч.	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ч.	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ч.	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ч.

Такимъ образомъ, приходится двѣ трети времени работать и одну треть отдыхать.

Число поворачиваемыхъ паровозовъ въ смѣну колеблется около 12; на поворачиваніе паровоза съ его установкою надо считать въ среднемъ около 20 м., но, какъ выше было упомянуто, поворачиваніе паровоза на кругу требуетъ громаднаго физическаго напряженія; отдохнуть въ промежуткахъ можно, соснуть же только въ исключительно благоприятныхъ условіяхъ, когда нѣсколько паровозовъ соберется подрядъ, а затѣмъ слѣдуетъ свободный промежутокъ въ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—2 часа. Количество подаваемого угля въ смѣну, т. е. на дежурство четырехъ человекъ, которое, какъ видно изъ таблицы, бываетъ то 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, то 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ, колеблется около 2000 пудовъ, т. е. около 500 п. на человека, при чемъ подача производится ручной лебедкой.

При такомъ распредѣленіи работы, весь отдыхъ уходитъ исключительно на сонъ.

Праздничныхъ дней въ году только четыре и то не вполне, такъ какъ пассажирское движеніе не прекращается.

Въ X. складѣ 16 человекъ угольщиковъ, которые работаютъ въ двѣ сѣны посуточно по 8 человекъ.

Сѣна выходитъ на работу въ 6 ч. утра, работаютъ до 6 ч. вечера; въ 6 ч. двое уходятъ спать, чтобы съ 6 ч. утра слѣдующаго дня до 6 ч. вечера работать на поворотномъ кругу.

Изъ 8 человекъ свободныхъ двое поочередно находятся на другомъ складѣ, гдѣ производится выдача топлива служащимъ.

Работа угольщиковъ на X. складѣ труднѣе, чѣмъ на другихъ, потому, что штабели угля расположены такимъ образомъ, что уголь необходимо въ тачкахъ подвозить на довольно значительныя разстоянія.

Средняя подача на человека въ сутки—около 600 пудовъ, подача производится журавлемъ.

На ст. Б. угольщиковъ 28, распределение рабочаго времени и отдыха слѣдующее: изъ 28 человекъ—16 на работѣ, 12 отдыхаютъ.

12 человекъ работаютъ на подачѣ угля, 4—на поворотномъ кругу; по истеченіи сутокъ, бывшіе на подачѣ угля идутъ отдыхать, изъ 12 отдыхавшихъ—8 отправляются на подачу угля, а 4—на кругъ, бывшіе же на кругу присоединяются къ 8, которые должны работать на подачѣ угля, такимъ образомъ они на работѣ по двое сутокъ подрядъ.

Помѣщаются угольщики въ казармахъ, которыя своимъ внутреннимъ видомъ и устройствомъ, мало чѣмъ отличаются отъ казармъ ремонтныхъ рабочихъ.

Все помѣщеніе состоитъ изъ комнаты для сна и кухни, послѣдняя служитъ и столовой, въ кухнѣ же помѣщается обыкновенно семейный рабочій, жена котораго готовитъ для артели обѣдь. Казарма угольщиковъ на ст. X. тѣсна, низка; для сна служатъ откидныя койки шкафы, которыя укрѣплены въ одной общей рамѣ, благодаря этому получается масса щелей, вѣдствие которыхъ чрезвычайно трудно вывести насекомыхъ; къ тому же условія работы угольщиковъ таковы, что они постоянно въ пыли и грязи.

Въ казармѣ угольщиковъ на ст. К. имѣются койки-шкафы немного иного типа: они не укрѣплены въ общей рамѣ; каждая койка-шкафъ представляетъ изъ себя нѣчто отдѣльное, поэтому они легче поддаются очисткѣ и уборкѣ.

На ст. П. казарма угольщиковъ лучше устроена: здѣсь имѣются, такъ называемыя, откидныя койки, еще легче поддаю-

щіяся уборкѣ; полъ—цементированъ; имѣется большой цинковый умывальникъ; помѣщеніе—просторное.

Только на ст. А. въ помѣщеніи угольщиковъ имѣются кровати съ матрацами,—это лучшая казарма угольщиковъ на линіи.

Въ Б. въ казармѣ угольщиковъ—пары, устроенныя такъ, что уборка подъ ними затруднительна, а потому все помѣщеніе имѣетъ весьма непривлекательный видъ.

На ст. С. вовсе нѣтъ помѣщенія для угольщиковъ. Всѣ угольщики—жители деревни Балбасовки, находящейся въ трехъ верстахъ отъ станціи; по окончаніи суточного дежурства уходятъ домой.

Питаются угольщики въ общемъ такъ-же какъ и ремонтные рабочіе, о которыхъ я выше сказалъ.

Условія работы и жизни угольщиковъ на большинствѣ складовъ, какъ мы видѣли, чрезвычайно тяжелы.

Въ то время какъ прочіе низшіе служащіе съ теченіемъ времени получаютъ облегченія своей работы, угольщики остаются въ тѣни и по прежнему работаютъ такъ, какъ никто изъ остальныхъ железнодорожныхъ служащихъ: постепенно вводится трехсѣнное дежурство и несомнѣнно недалеко то время, когда другого типа не будетъ, угольщики же въ лучшемъ случаѣ дежурятъ въ двѣ сѣны, но дежурятъ и такъ, что на работу приходится двѣ трети времени, а на отдыхъ одна треть.

## ГЛАВА V.

### Т р а в м а т и з м ъ.

Большой знатокъ желѣзнодорожнаго дѣла баронъ Веберъ говоритъ, что пребываніе въ вагонѣ принадлежитъ къ числу наименѣе опасныхъ препровожденій времени и поясняетъ это слѣдующимъ примѣромъ.

Въ 1873 году по прусскимъ желѣзнымъ дорогамъ проѣхало круглымъ счетомъ 100 милліоновъ людей, изъ которыхъ каждый пробылъ въ вагонѣ среднимъ числомъ по одному часу, такъ что время, проведенное ими всѣми въ вагонѣ, равняется въ общей сложности одному году жизни приблизительно 12000 человекъ.

Изъ числа этихъ пассажировъ только одинъ былъ убитъ не по своей винѣ.

Между тѣмъ, при совершенно, повидимому, безопасной ходьбѣ, ѣздѣ въ экипажахъ и верхомъ, во время пребыванія въ жилыхъ помѣщеніяхъ и т. д. въ цивилизованныхъ государствахъ среднимъ числомъ одинъ изъ каждыхъ 2000 человекъ ежегодно погибаетъ отъ неосторожной ѣзды, пожаровъ, наводненій, паденій съ высоты, огнестрѣльнаго оружія и т. п.

Изъ этого слѣдуетъ, что въ обыденныхъ условіяхъ жизнь человека подвергается гораздо большей опасности, нежели во время пребыванія его въ вагонѣ прусской ж. д.

Совсѣмъ иначе обстоитъ дѣло, если, при изслѣдованіи степени опасности желѣзнодорожнаго движенія, ввести и тѣ несчастные случаи, которые проеиходятъ съ желѣзнодорожными служащими.

Тутъ получается впечатлѣніе маленькаго сраженія, ежегодно даваемого на желѣзнодорожномъ полѣ чести, изъ котораго выносятся только не лавры и ордена, а много, если сознаніе вѣрно исполненнаго долга\*).

\* Условія безопасности желѣзнодорожнаго движенія. Бар. Вебера.

Правильно организованная официальная статистика происшествій на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ только съ 1894, — это отмѣчено было докторомъ Вырубовымъ на 2-мъ съѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей.

Въ книгѣ Г. Осеевскаго „Смерть и увѣчье на желѣзныхъ дорогахъ Россіи“ имѣется разборъ данныхъ о пострадавшихъ до 1888 года.

Изъ официальныхъ отчетовъ М. П. С. о числѣ пострадавшихъ при желѣзнодорожномъ движеніи, начиная съ 1880 года получены нижеслѣдующія цифры:

1880 г.	1109 ч.
1881 г.	1098 „
1882 г.	1164 „
1883 г.	1156 „
1884 г.	1074 „

Начиная съ 1885 г. число пострадавшихъ постепенно нарастаетъ при чемъ въ 1885 г.—1004, а въ 1895 г.—2490, такой быстрый ростъ объясняется сильнымъ ростомъ желѣзнодорожнаго дѣла за это время; кромѣ того, какъ выше было отмѣчено, улучшена была статистика несчастныхъ случаевъ.

Съ 1895 года до послѣднихъ лѣтъ число пострадавшихъ возрастаетъ постепенно и непрерывно съ еще большей бострою:

въ 1895 г.	—2490
въ 1900 г.	—5174

Среднее число пострадавшихъ при движеніи на 1 милліонъ поѣздо-верстъ за время 1880—1900 г. дало слѣдующія колебанія:

въ 1880—	11,89
въ 1895—	14,30
въ 1900—	18,35

При ближайшемъ разсмотрѣніи оказывается, что, въ отношеніи пострадавшихъ служащихъ, имѣтъ такого возрастанія.

Число пострадавшихъ при движеніи служащихъ 1 милліонъ поѣздо-верстъ:

въ 1880—	7,60
въ 1895—	7,22
въ 1900—	8,53

Особенно сильное возрастаніе числа пострадавшихъ при движеніи падаетъ на постороннихъ.

въ 1890 годъ—	652 ч.
въ 1900 годъ—	2061 ч.

Изъ данныхъ о несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, наиболѣе подробно разработанныхъ въ послѣднее время, заслуживаютъ особаго вниманія подробные отчеты германскихъ, австрійскихъ и англійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

По отчетамъ послѣднихъ имѣются слѣдующіе выводы за 1897 и 98 годы.

Пострадавшихъ на дорогѣ было:

Таблица № 11.

		1897		1898	
		убито	ран.	убито	ран.
пассаж.	не по своей винѣ . . . . .	18	324	25	632
	по своей винѣ . . . . .	115	1315	128	1238
агентов.	не по своей винѣ . . . . .	9	140	16	110
	по своей винѣ . . . . .	501	3489	488	4039
самоубійць . . . . .		132	18	126	17
разныхъ лицъ . . . . .		48	137	54	130

		убито	ран.
Въ теченіе 1898 года было:			
при сѣлкѣ и расцѣлкѣ вагоновъ . . . . .		18	481
при прочихъ станціонныхъ маневрахъ . . . . .		111	1673
раздавлено между вагонами . . . . .		37	99
упавшихъ между поѣзд. и платформой . . . . .		9	65
при ремонтѣ пути . . . . .		99	239
застигнуто поѣздами при переходѣ черезъ путь . . . . .		133	243
на переѣздахъ . . . . .		64	27

Большинство несчастныхъ случаевъ на англійскихъ ж. дорогахъ происходитъ при сортировкѣ вагоновъ на сортировочныхъ станціяхъ.

Наибольшую опасность представляетъ прицѣпка и отцѣпка вагоновъ, что очень часто производится во время движенія вагоновъ и тѣмъ опаснѣе, такъ какъ этого рода работы производится и ночью, обыкновенно при скудномъ освѣщеніи.

Несмотря на очевидность этого зла, введеніе самодѣйствующей сцѣпки вагоновъ не поднимается впередъ.

Въ Сѣверо-американскихъ Соединенныхъ Штатахъ въ 1898 году на большинствѣ вагоновъ приспособлены сцѣпные приборы, не требующіе присутствія рабочаго между вагонами.

Разбирая данныя о несчастныхъ случаяхъ на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ W. Zimmermann \*) отмѣчаетъ значительное число несчастныхъ случаевъ при маневрахъ и большой процентъ смертельныхъ поврежденій (выше 50% у пострадавшихъ поѣздами на пути и переѣздахъ).

Докторъ Вырубовъ, \*\*) разобравъ статистическій матеріалъ относительно русскихъ желѣзныхъ дорогъ за періодъ 1880—1896 годы, указываетъ на *постепенное нарастаніе числа потерѣвшихъ служащихъ*.

Такъ, въ 1880 г. число пострадавшихъ служащихъ было на общей сѣткѣ жел. дор. 709, а въ 1896 г.—1488 ч.

*По роду случаевъ* жел.-дорожные служащіе оказываются пострадавшими въ наибольшемъ числѣ при маневрахъ подвижнаго состава; по *роду винъ*, преобладающее большинство оказывается пострадавшими по собственной неосторожности и самопокушенію; по *роду желѣзно-дорожныхъ занятій*, наибольшее число несчастныхъ случаевъ выпадаетъ на поѣздной персоналъ, затѣмъ на составителей поѣздовъ, сцѣпщиковъ и стрѣлочниковъ.

Общиіи и средніи числа за 17 лѣтній періодъ времени (1880—1896 г.) пострадавшихъ ж. д. служащихъ при происшествіяхъ, въ зависимости отъ движенія:

\*) Zur Socialen Lage der Eisenbahner in Preussen.

\*\*) А. А. Вырубовъ. О несчастныхъ случаяхъ съ людьми въ зависимости отъ железнодорожныхъ происшествій.



давшихъ пассажировъ въ остальныхъ европейскихъ государствахъ: свѣдѣнія относятся къ 1890 году<sup>\*)</sup>).

Таблица № 14.

	на 1.000,000 пассажировъ приходится	
	Убитыхъ	Раненыхъ
Бельгія . . . . .	0,02	0,01
Нидерланды . . . . .	0,01	0,04
Австро-Венгрія . . . . .	0,01	0,05
Румынія . . . . .	—	0,07
Франція . . . . .	0,01	0,08
Италія . . . . .	0,01	0,14
Швейцарія . . . . .	0,15	0,15
Россія . . . . .	0,17	0,33

Если даже допустить, что приведенныя цифры ниже действительныхъ, то количество пострадавшихъ въ 1890 году было не велико: свѣдѣнія о Русскихъ желѣзныхъ дорогахъ несомнѣнно ниже дѣйствительныхъ.

По даннымъ 1900 года на 1.000,000 перевезенныхъ пассажировъ было 0,91 убитыхъ и 5,69 раненыхъ. Эти цифры настолько разнятся отъ данныхъ 1890 года и такъ превышаютъ число пострадавшихъ на европейскихъ дорогахъ, что невольно приходится надѣ этимъ призадуматься.

Число пострадавшихъ пассажировъ на К.-Х.-С. ж. д. за годы 1898—1900 немного превышаетъ среднія цифры для всѣхъ дорогъ Россіи, при чемъ количество пострадавшихъ пассажировъ при столкновеніяхъ и сходахъ поѣздовъ съ рельсъ въ общемъ не велико: въ 1899 и 1900 году не было совсѣмъ такого рода пострадавшихъ.

Совершенно инныя цифры получаются, когда мы обратимся къ нижеслѣдующей таблицѣ пострадавшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

<sup>\*)</sup> D-r Braehmer Eisenbahnhygiene.

Таблица № 15.

Число пострадавших людей при происшествіяхъ и слу  
на желѣзныхъ

	Распределение общаго														
	Вообще			По роду случаевъ						По роду вины					
				При сходахъ поѣздовъ и подвижн. состав. съ рельсъ		При столкнов. поѣздовъ		При маневрахъ подвижн. состава		При прочихъ случаяхъ по движенію		Не по своей винѣ		По собственной неосторожности	
	Уб.	Ран.	Итого	Уб.	Ран.	Уб.	Ран.	Уб.	Ран.	Уб.	Ран.	Уб.	Ран.	Уб.	Ран.
Въ 1900 г. . .	489	1918	2407	28	154	29	298	134	674	298	792	71	549	418	1369
» 1899 г. . .	388	1752	2140	24	162	19	224	91	706	254	660	50	459	338	1293
» 1898 г. . .	380	1436	1816	5	62	12	121	125	660	238	593	33	259	348	1177
На К.-У.-С. ж. д.															
въ 1900 г.	12	106	118	2	11	—	8	4	51	6	36	2	27	10	79
» 1899 г.	14	95	109	1	4	1	7	6	40	6	44	2	16	12	79
» 1898 г.	10	82	92	2	1	15	2	38	7	27	—	5	10	38	

Таблица № 16.

чаяхъ при желѣзнодорож. движеніи служащихъ и рабочихъ  
дорогахъ.

число пострадавшихъ служащихъ и рабочихъ														
По роду желѣзнодорожныхъ занятій											Выводъ			
Машинисты ихъ помощники и кондукторы		Оберъ-кондукторы и кондукторы		Стрѣлочники		Составители и сдѣлщики		Путевыя сторожа и сторожники		Остальныхъ занятій		На 1 миллионъ поѣздо-верстъ		
Уб.	Ран.	Уб.	Ран.	Уб.	Ран.	Уб.	Ран.	Уб.	Ран.	Уб.	Ран.	Уб.	Ран.	Итого
30	289	71	397	39	161	37	298	119	151	193	622	1.73	6.80	8.53
34	263	55	351	30	167	21	301	95	122	153	548	1.56	7.01	8.60
15	142	50	271	37	165	28	231	82	112	168	515	1.71	6.47	8.18
1	17	—	19	1	10	1	14	4	8	5	38	0.96	8.44	9.40
—	17	1	13	3	11	1	16	3	6	6	32	1.21	8.22	9.43
—	3	3	4	—	7	2	11	1	2	4	16	1.36	5.85	7.21

Изъ этой таблицы видно, какое громадное число служащихъ изъ года въ годъ является жертвами то собственной неосторожности, то несчастныхъ случаевъ.

Для сравненія я приведу таблицу различныхъ странъ Европы съ указаніемъ среднихъ годовыхъ цифръ пострадавшихъ служащихъ за періодъ 1884—1891 годы:

Таблица № 17.

	Среднее въ годъ	
	Убито	Ранено
Великобританія и Ирландія . . . . .	465,4	2470,7
Германія . . . . .	336,5	1517,6
Франція . . . . .	204,0	572,0
Россія . . . . .	189,7	435,1
Австро-Венгрія . . . . .	113,3	424,7
Бельгія . . . . .	59,4	519,7
Италія . . . . .	53,7	670,1
Швейцарія . . . . .	22,5	185,0
Нидерланды . . . . .	13,6	16,8

„Если мы будемъ анализировать таблицу, показывающую на какое количество едлинныхъ поѣздо-километровъ, въ сотняхъ тысячъ, приходится одинъ убитый и одинъ раненый, то мы придемъ къ слѣдующимъ выводамъ:

Таблица № 18.

	1 убитый 1 раненый	
Бельгія . . . . .	6,2	0,7
Россія . . . . .	6,4	1,8

Швейцарія . . . . .	7,3	2,8
Германія . . . . .	8,2	1,8
Австро-Венгрія . . . . .	9,2	2,4
Италія . . . . .	9,9	0,8
Великобританія . . . . .	10,2	1,9
Франція . . . . .	11,2	4,0
Нидерланды . . . . .	14,8	12,0*)

Таковы были цифры пострадавшихъ при движеніи служащихъ на Европейскихъ и Россійскихъ ж. д. 10—15 лѣтъ тому назадъ; съ тѣхъ поръ и желѣзнодорожная сѣть значительно увеличилась и движеніе стало интенсивнѣе—вмѣстѣ съ тѣмъ и количество пострадавшихъ возросло, такъ въ Россіи:

	уб.	ран.
въ 1890 году было	209	486
„ 1900 „ „	489	1918

Количество убитыхъ и раненыхъ при столкновеніяхъ и сходахъ съ рельсовъ поѣздовъ относительно не велико; зато при маневрахъ пострадала  $\frac{1}{3}$  всего числа пострадавшихъ, при чемъ, какъ и на иностранныхъ желѣзныхъ дорогахъ, большинство—во время сѣвки или расцѣпки вагоновъ.

Какъ я уже выше упоминалъ, сѣвка и расцѣвка вагоновъ постоянно производится на ходу; при чемъ сѣвщикъ долженъ подойти подъ буферами; глядя какъ это дѣлается, даже привычному человѣку становится немного жутко; малѣйшее неосторожное движеніе и человѣкъ—подъ колесами вагоновъ. Сильно нагибаясь, всегда легко зацѣпиться за рельсу и споткнуться, особенно въ дурную дождливую погоду или, того хуже, въ гололедницу. Большое значеніе имѣетъ также слабое освѣщеніе многихъ станцій, гдѣ производятся маневры.

По роду вины, изъ 489 убитыхъ служащихъ при движеніи, только 71 человѣкъ, т. е. около  $\frac{1}{7}$  всего числа пострадала не по своей винѣ, остальные же—по собственной неосторожности, но

\*) А. Вырубовъ.

при ближайшем разсмотрѣніи, число пострадавшихъ не по своей винѣ слѣдуетъ считать ниже дѣйствительнаго: однихъ убитыхъ при столкновеніяхъ и сходахъ—57 человекъ; количество пострадавшихъ при маневрахъ не по своей винѣ всегда велико, между тѣмъ, ихъ почти всегда относятъ въ разрядъ пострадавшихъ—по собственной неосторожности. Для того чтобы правильнѣе судить о числѣ пострадавшихъ—по роду желѣзнодорожныхъ занятій—слѣдуетъ вспомнить, что, если число составителей и сдѣлщиковъ мы примемъ равнымъ—1, то стрѣлочниковъ будетъ около 4, поѣздная прислуга—5, паровозная прислуга—4, путевая стража—10, тогда наибольшій процентъ пострадавшихъ при движеніи упадетъ на сдѣлщиковъ и составителей; второе мѣсто принадлежитъ поѣздной прислугѣ (кондукторы и смазчики); третье—поѣздному персоналу, четвертое—стрѣлочникамъ, пятое—путевой и переѣздной стражѣ; при чемъ послѣдняя занимаетъ въ одномъ отношеніи нѣсколько исключительное положеніе—по громадному проценту убитыхъ; въ то время какъ число убитыхъ другихъ занятій составляетъ приблизительно отъ 10—20% общаго числа пострадавшихъ, у путевой стражи число убитыхъ составляетъ болѣе 40% общаго числа пострадавшихъ агентовъ путевой стражи.

Это явленіе находитъ себѣ объясненіе въ томъ, что болѣе частый видъ несчастій съ путевыми сторожами—это настиганіе поѣздами въ пути, которое сопровождается, обыкновенно, смертельными пораненіями.

Число пострадавшихъ служащихъ на К.-Х.-С. ж. д. немного превышаетъ среднія цифры для всѣхъ дорогъ Россіи; это относится, главнымъ образомъ, къ числу пострадавшихъ при маневрахъ; въ то время какъ на всѣхъ дорогахъ Россіи число пострадавшихъ при маневрахъ составляетъ около  $\frac{1}{3}$  общаго числа пострадавшихъ, на К.-Х.-С. ж. д. число это доходитъ почти до  $\frac{1}{2}$ —изъ 118—55 пострададо при маневрахъ (1900 г.). По роду вины—какъ и на всей сѣти дорогъ, не по своей винѣ, пострададо втрое меньше чѣмъ по собственной неосторожности.

И здѣсь путевая стража даетъ значительно болшій процентъ убитыхъ, по сравненію со всѣми остальными службами.

При движеніи поѣздовъ, кромѣ служащихъ и пассажировъ, могутъ пострадать и посторонніе, при чемъ число ихъ достигаетъ ежегодно многихъ сотенъ убитыхъ и свыше тысячи раненыхъ.

П о с т о р о н н и х ъ :

Таблица № 19.

	В о о б щ е			Въ томъ числѣ				В ы в о д ы			
				Не по своей винѣ		По собственной неосторожности		На 1 миллионъ поѣздо-верстѣ			
	Убито	Ранен.	Итого	Уб.	Ран.	Убито	Ранен.	Убито	Ранен.	Итого	
Во всей Россіи	1900	871	1187	2061	27	48	847	1139	3.10	4.21	7.31
	1899	801	1161	1962	20	45	781	1116	3.22	4.66	7.88
	1898	651	808	1459	22	59	629	749	2.93	3.64	6.57
На К.-Х.-С. ж. д.	1900	52	79	131	1	6	51	73	4.14	6.29	10.43
	1899	28	73	101	1	3	27	70	2.42	6.32	8.74
	1898	33	57	90	—	4	33	53	3.17	5.46	8.63

Въ Encyclopedie des Gesamten Eisenbahnwesens приведена таблица среднихъ годовыхъ цифръ убитыхъ и раненыхъ при движеніи *постороннихъ* за время съ 1889—1891 г. Таблица № 20.

СТРАНЫ	Среднее въ годъ		П р и х о д и т с я	
	Убито	Ранено	Одинъ убитый	Одинъ раненый
	Постороннихъ		На поѣздо-километры въ сотняхъ тысячахъ	
Нидерланды . . . .	11.5	5.7	17.5	35.4
Франція . . . . .	159.0	98.0	14.4	23.4
Англія . . . . .	435.8	238.0	10.8	19.9

Германія . . . .	347.2	195.0	8.0	14.2
Италія . . . . .	45.7	77.1	11.7	6.9
Австро-Венгрія.	150.7	108.0	6.9	9.6
Бельгія . . . . .	53.6	78.5	6.8	7.5
Швейцарія . . . .	31.9	20.6	5.1	8.0
Россія . . . . .	273.6	240.0	4.5	5.1

Какъ видно изъ этой таблицы, Россія занимаетъ среднее мѣсто среди упомянутыхъ странъ по среднему числу пострадавшихъ постороннихъ.

Съ тѣхъ поръ число это возросло съ 273 уб. и 240 ранен. до 871 уб. и 1187 ран. (въ 1900 г.).

Изъ вышеприведенной таблицы видно, что только незначительный процентъ гибнетъ не по своей винѣ; остальные—по собственной неосторожности; подавляющее большинство послѣднихъ—настигнутые поѣздами въ пути: какъ извѣстно, „по шаламъ“ очень распространенный видъ путешествій для извѣстной части населенія.

Далѣе значительное число постороннихъ является жертвой перехода пути, что чаще бываетъ на станціяхъ: торопясь пройти путь передъ замѣченнымъ поѣздомъ, очень часто попадаютъ на путь, по которому съ противоположной стороны движется другой поѣздъ.

Наконецъ, довольно значительный процентъ гибнетъ при соскакиваніи и всакиваніи на ходу товарныхъ поѣздовъ.

Какъ видно изъ таблицы, число пострадавшихъ постороннихъ на К.-Х.-С. ж. д. немного превышаетъ среднія цифры для всѣхъ дорогъ Россіи.

Изъ 52 убитыхъ только одинъ былъ убитъ не по своей винѣ, остальные по собственной неосторожности, въ числѣ послѣднихъ 43 человека были настигнуты поѣздами.

Обращаетъ на себя вниманіе громадный процентъ убитыхъ: въ то время какъ изъ пострадавшихъ при движеніи служащихъ

—убитыхъ около 20% общаго числа, постороннихъ—болѣе 40%; и К.-Х.-С. ж. д. въ этомъ отношеніи представляетъ тѣ же колебанія.

Число всѣхъ пострадавшихъ при движеніи (служащихъ, пассажировъ и постороннихъ) видно будетъ изъ слѣдующей таблицы.

Всѣхъ пострадавшихъ при движеніи.

Таблица № 21.

	Вообще		Въ томъ числѣ				Выводы			Въ общемъ числѣ пострадавшихъ, было самоубійствъ или покуш. на самоуб.			
			Не по своей винѣ		По собствен. неосторожности		На 1 миллионъ поѣздо-верствъ						
	Убито	Ранен.	Убито	Ранен.	Убито	Ранен.	Убито	Ранен.	Итого	Убито	Ранен.		
Во всей Россіи.	1900	1460	3714	5174	124	890	1336	2824	5.18	13.17	18.35	139	29
	1899	1258	3238	4496	82	601	1176	2637	5.06	13.01	18.07	144	35
	1898	1115	2585	3700	61	405	1054	2180	5.02	11.64	16.66	141	23
На К.-Х.-С. ж. д.	1900	168	203	271	3	34	65	169	5.42	16.16	21.58	14	1
	1899	42	188	230	3	19	39	169	3.63	16.27	19.90	3	1
	1898	46	164	210	2	28	44	136	4.41	15.73	20.14	7	—

Кромѣ движенія, причиной несчастныхъ случаевъ съ людьми на желѣзныхъ дорогахъ могутъ быть различныя работы въ мастерскихъ и на пути.

Поврежденія эти, конечно, не столь тяжелаго характера, какъ поврежденія имѣющія мѣсто при движеніи, но за то число ихъ достигаетъ на всѣхъ дорогахъ Россіи до нѣсколькихъ тысячъ.

Таблица № 22.

		Число пострадавших внѣ движенія							
		Вообще			Въ томъ числѣ				
					Не по своей винѣ		По собствен. неосторожн.		
		Убито	Ран.	Итого	Убито	Ран.	Убито	Ран.	
Во всей Россіи.	1900 . . . . .	51	4022	4073	7	266	44	3756	
	1899 . . . . .	31	4041	4072	7	254	24	3787	
	1898 . . . . .	34	3470	3504	4	180	30	3290	
На К.-Х.-С. ж. д.	1900 . . . . .	4	222	226	1	26	3	196	
	1899 . . . . .	1	245	246	—	26	1	224	
	1898 . . . . .	2	266	268	1	16	1	250	

Здѣсь главную массу пострадавшихъ составляютъ рабочіе мастерскихъ (слесари, кузнецы, котельники и т. д.) и ремонтные рабочіе, при чемъ послѣдніе чаще всего страдаютъ при разгрузкѣ и нагрузкѣ шпаль и рельсъ.

Кромѣ того, довольно значительный процентъ даютъ рабочіе при строительныхъ работахъ.

Число пострадавшихъ внѣ движенія, по роду вины, колеблется приблизительно въ слѣдующихъ отношеніяхъ: пострадавшихъ по собственной неосторожности отъ 90—93%.

На К.-Х.-С. ж. д., какъ видно изъ таблицъ за 1898—1900 г., число пострадавшихъ при работахъ постепенно упало съ 268 до 226, между тѣмъ какъ при движеніи число пострадавшихъ служащихъ и постороннихъ замѣтно возрастало.

Въ зависимости отъ того, гдѣ, т. е. на станціи или въ пути, и при какихъ условіяхъ будетъ имѣть мѣсто несчастный случай, послѣдствія его различны.

Если случай произошелъ вблизи отъ мѣста жительства медицинского персонала, естественно, скорѣе оказывается помощь, значеніе которой, въ виду этого, весьма различно.

Такъ какъ въ большинствѣ случаевъ, имѣвшихъ мѣсто при движеніи мы имѣемъ дѣло съ тяжелыми поврежденіями, то своевременная остановка кровотеченія перѣдко играетъ рѣшающее значеніе.

Большой процентъ смертности пострадавшихъ въ пути, помимо тяжести поврежденія, въ значительной степени объясняется поздней остановкой кровотеченія.

Какъ выше было отмѣчено, большинство пострадавшихъ въ пути—или достигнутые поѣздомъ, или же садившіеся, или встававшіе на ходу; перѣдко пострадавшій остается незамѣченнымъ поѣздомъ персоналомъ и только путевой сторожъ, при обходѣ своего участка, натывается на истекающую кровью жертву неосторожности.

Въ такихъ случаяхъ путевой сторожъ уведомляетъ своего дорожнаго мастера, который вызываетъ денешей ближайшій медицинскій персоналъ, или же препровождаетъ пострадавшаго ближайшимъ поѣздомъ къ мѣсту жительства медицинского персонала.

Иногда кровоточащее мѣсто обвязывается тряпкой или смоченнымъ въ воду платкомъ; большею же частью ничего не дѣлается; если же случай имѣлъ мѣсто на станціи или разѣздѣ, на которыхъ находится аптечка, то, перѣдко, накладывается жгутъ и кое какъ забинтовывается кровоточащее мѣсто, но это дѣлается не всегда, а если и дѣлается, то не всегда целесообразно, отчасти по неумѣнью, отчасти изъ боязни—какъ бы не причинить вреда.

Въ послѣднее время на нѣкоторыхъ дорогахъ въ Россіи введены обязательныя чтенія о подачѣ первой помощи пострадавшимъ; на иностранныхъ дорогахъ чтеніе подобныхъ лекцій введено уже давно, такъ въ Австро-Венгріи уже въ 1884 году сдѣлано было постановленіе о томъ, что участковый врачъ обязанъ читать лекціи и знакомить служащихъ своего участка, въ общедоступномъ изложеніи, съ подачей первоначальной помощи въ несчастныхъ случаяхъ до прибытія врача, при чемъ посѣщеніе этихъ лекцій для служащихъ—обязательно.

По доставленіи пострадавшаго въ пріемный покой ему оказывается первоначальная помощь; если случай требуетъ немедленной операціи, то таковая ему дѣлается здѣсь же; всѣ же остальные случаи отправляются въ ближайшую больницу (Харьковъ или Александровскъ).

Для этого на станциях, где находятся врачи, имеются санитарные вагоны, приспособленные для перевозки трудно больных,

Я не буду подробно останавливаться на устройстве различных типов санитарных вагонов; вопрос этот подробно рассмотрен доктором Заусайловым в его доклад на первом съезде железнодорожных врачей—Объ „устройстве санитарных вагонов и их назначении.“

На К.-Х.-С. ж. д. имеется всего 16 санитарных вагонов, из которых 4 трех осевых и 12 двух осевых, переделанных из товарных—последние не вполне удовлетворяют своему назначению. Главный недостаток их—очень неспокойный ход, что объясняется малым расстоянием между осями\*).

Кроме того, обыкновенно санитарный вагон является в хвост поезда, вследствие чего качка еще усиливается; само собой понятно, как мучительно перебзд в подобных вагонах для тяжело раненных.

Помимо физических мучений, вследствие качки, постоянно усиливается кровотечение, остановка которого, в таких условиях, имеет большие неудобства. В виду этого, короткие, переделанные из товарных, санитарные вагоны не должны вовсе употребляться для перевозки пострадавших и их желательно заменить трех-осевыми.

О всех несчастных случаях с людьми, в пределах отчуждения дороги, врачами доносится в канцелярию старшего врача особым рапортом, в котором, по возможности подробно, излагаются все обстоятельства, при каких имел место несчастный случай и описывается повреждение.

Если случай таков, что не требует больничного лечения, то пострадавший оставляется для амбулаторного лечения, в противном случае, как выше было упомянуто, отправляется в ближайшую железнодорожную или иную больницу. В течение 1901 года в канцелярии старшего врача дороги накопилось 660 рапортов о несчастных случаях с людьми в пределах К.-Х.-С. ж. д. Из этого числа мною выбрано 517 случаев, имеющих отношение или к железнодорожному движению, или вообще к железнодорожной службе\*\*)

\* Не подлежит сомнению, что чем больше расстояние между наружными осями и чем меньше отношение между длиной кузова и расстоянием между осями, тем спокойнее ход вагона. D-r Blaschke. Eisenbahnhygiene.

\*\*) Кроме того, в течение года, бывает на дороге несколько сот мелких ушибов, требующих для своего излечения около трех дней—о них не сообщается отдельным рапортом в канцелярию старшего врача.

Из нижеприведенных таблиц, в которых отдельно показаны пассажиры, служащие и посторонние будут видны, как повреждения, так и условия, при которых получены.

П а с с а ж и р ы.

Таблица № 23.

	Крушение	Сокращенная и всякая на ходу	Падение с плота	Затворил наг. дверь	При переходе через путь	Падение	В С Е Г О
Ушибы туловища . . . . .	1	—	—	—	—	—	1
Ушибы плеча . . . . .	1	—	—	—	—	1	2
Ушиблен. раны головы . . . . .	—	3	5	—	1	2	11
„ раны пальцев . . . . .	—	—	—	5	1	—	6
Вывих плеча . . . . .	—	1	—	—	—	—	1
Переломы ребер . . . . .	1	—	—	—	—	1	2
Перелом. дужек. позвонков . . . . .	1	—	—	—	—	—	1
Прост. перел. нижн. конеч. . . . .	—	2	—	—	—	—	2
Ослож. пер. верхн. конеч. . . . .	—	—	2	—	—	—	2
Раздробл. нижн. конечн. . . . .	—	3	—	—	—	—	3
Раздробл. лѣв. гол. и прав. стопы . . . . .	—	—	—	—	1	—	1
Раздробл. обѣих голеней . . . . .	—	1	—	—	—	—	1
Смерт. повреждений . . . . .	—	—	4	—	—	—	4
	4	10	11	5	3	4	37



Переломъ реберъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Раздробл. пальцевъ верхн. конечн.	—	3	1	—	—	—	—	—	4
„ пальцевъ нижн. конечн.	—	2	1	—	—	—	—	—	3
„ нижн. конечн.	2	3	—	—	—	—	—	—	5
Смертельные поврежденія	—	—	—	—	3	—	—	—	3
	8	59	31	5	9	4	4	11	131

Изъ приведенной таблицы поврежденій служащихъ сл. пути видно, что наибольшее число поврежденій получается во время работы и нагрузки и выгрузки, что, собственно, можно было соединить въ одну таблицу, тогда получится изъ 131 поврежденія—90 поврежденій при работѣ.

Количество тяжелыхъ поврежденій при работѣ не велико; раздробленіе пальцевъ верхнихъ и нижнихъ конечностей почти исключительно получается при переноскѣ тяжелыхъ предметовъ—въ родѣ рельсъ, большихъ брусьевъ; такими предметами при недосмотрѣ причиняютъ иногда и тяжелыя поврежденія, уронивъ на ногу или руку.

Изъ 9 случаевъ соскакиванія и вскакиванія на ходу—3 смертельныхъ поврежденія.

Въ графѣ—при прочихъ условіяхъ—имѣется: колотая рана въ бокъ и два огнестрѣльныхъ раненія—все три случая результатъ нападенія злоумышленниковъ на путевыхъ сторожей.

Поѣздной и паровозный персоналъ.

Таблица № 25.

	Крупное	Во время работы на паровозъ	Во время маневровъ	Соскакиваніе и вскакиваніе на ходу	Надежн. съ поездами	Вагоной дивизио	При прочихъ условіяхъ	В С Е Г О
Ушибы туловища . .	4	1	3	—	4	—	—	9
„ головы . . . . .	—	1	—	—	1	—	—	2
„ пальц. руки . . .	—	1	2	—	—	—	—	3
„ нижн. конечн. . .	—	—	1	1	—	—	—	2
Ушибл. раны головы	—	1	2	—	1	—	6	10
„ пальц. руки . . .	1	1	1	—	—	3	—	6
„ нижн. конечн. . .	1	1	—	—	—	—	3	5
Ожоги 2-й степени .	—	1	—	—	—	—	—	1
Вывихъ ключицы . .	—	—	—	1	—	—	—	1
Раненіе рогов. обол..	—	2	—	—	—	—	—	2
Раздробл. пальцевъ рукъ	—	—	—	—	—	2	—	2
„ верхн. конечностей	—	—	1	—	—	—	—	1
„ нижн. конечностей	—	—	2	2	—	—	—	4
Смерт. поврежденія .	2	—	1	—	1	—	2	6
	8	9	13	4	4	5	11	54

Поѣздной и паравозный персоналъ, какъ выше было отмѣчено, даетъ значительный процентъ тяжелыхъ поврежденій: изъ 54—надо считать по проведенной таблицѣ 13 случаевъ тяжелыхъ поврежденій, изъ которыхъ 6 смертельныхъ; они же даютъ и наибольшій процентъ пострадавшихъ при крушеніяхъ—8 съ двумя смертельными поврежденіями; всѣхъ пострадавшихъ при крушеніи въ 1901 году было 12 человекъ.

Какъ видно изъ таблицы—былъ всего одинъ случай ожоги во время работы на паровозѣ, ожоги эти происходятъ или вѣдствіе лопанья водомѣрныхъ стеколъ, или, что чаще, лопанья дымогарныхъ трубъ. Такъ какъ это обыкновенно бываетъ на ходу поѣзда, то перѣдко и машинистъ, и помощникъ бываютъ вынуждены соскакивать на ходу, получая при этомъ серьезные поврежденія.

При лопаньи дымогарныхъ трубъ, паровозная будка быстро наполняется паромъ, такъ что выхода приходится искать гдѣ нибудь: мнѣ извѣстенъ случай, когда помощникъ машиниста, выскакивая въ окно, ранилъ art. ulnaris и былъ поднятъ на пути почти безъ пульса.

Въ теченіе 1901 г. было въ одномъ депо не менѣе 100 случаевъ лопанья дымогарныхъ трубъ и надо удивляться, что число поврежденій такъ невелико.

Маневры даютъ здѣсь также довольно значительный процентъ тяжелыхъ поврежденій изъ 13—4.

Въ графѣ—соскакиваніе и вскакиваніе на ходу—всего 4 несчастныхъ случая съ поѣзднымъ и паравознымъ персоналомъ—эта цифра очень не велика; поѣздной персоналъ почти всегда садится на ходу; это обыкновеніе необходимо искоренить и оберъ кондукторъ не прежде долженъ подавать свистокъ къ отправленію, какъ убѣдится, что всѣ кондукторы и смазчики сѣли.

Таблица № 26.

Сцѣпщики, составители и стрѣлочники.

	Во время маневровъ	Настигнут. поѣзд.	Вскакив. и соскакив. на ходу.	Паденіе съ площад.	Паденіе	Во время работы	В С Е Г О
Ушибы туловища . . .	4	1	1	1	1	1	9
„ нижн. конеч. . .	—	—	—	—	—	2	2
„ верхн. кон. . .	4	—	—	—	—	—	4
Вывих. верх. кон. . .	—	—	—	—	1	—	1
Ушибл. рапы головы. . .	1	—	—	—	1	—	2
„ пальц. рукъ. . .	4	—	—	—	—	—	4
„ нижн. кон. . .	2	—	—	—	1	—	3
Рваная рана мошонки . .	—	—	—	—	1	—	1
„ рана живота и мочевого пузыря. . . .	—	—	—	—	—	1	1
Переломы реберъ . . .	—	—	—	—	1	—	1
Перел. кост. пальц. рукъ.	1	—	—	—	—	1	2
Равдробл. пальц. ногъ. .	—	1	—	—	—	—	1
„ верхн. конеч. . .	1	2	—	—	—	—	3
„ нижн. конечн. . .	1	—	1	—	—	—	2
„ обѣихъ голен. . .	—	—	1	—	—	—	1
Смертельн. поврежденій .	2	1	—	—	—	—	3
	20	5	3	1	6	5	40

Какъ и слѣдовало ожидать, наибольшій процентъ пострадавшихъ сцѣпщиковъ, составителей и стрѣлочниковъ—при маневрахъ: изъ 40—20.

Какъ уже выше было отмѣчено, поврежденія при маневрахъ получаютъ почти исключительно при сцѣлкѣ, это наблюдается въ одинаковой степени на всѣхъ дорогахъ какъ Россіи, такъ и Зап. Европы; только въ Америкѣ на нѣкоторыхъ дорогахъ введена автоматическая сцѣпка вагоновъ, не требующая присутствія сцѣпщика между вагонами.

Слѣдовало бы, при выборѣ сцѣпщиковъ, отдавать предпочтеніе лицамъ малаго роста, такъ какъ лицамъ высокаго роста труднѣе производить сцѣпку.

Точно также и у другихъ агентовъ настиганіе поѣздами, вскакиваніе и соскакиваніе на ходу дасть большой процентъ тяжелыхъ поврежденій—изъ 8—5, при чемъ—одинъ случай смертельнаго поврежденія.

Таблица № 27.

Рабочіе мастерскихъ.

	Во время ра- боты.	Настиг. поѣзд.	Во время ма- невр.	Соскак. и вскак. на ходу.	Смазывал на ходу машину.	В С Е Г О.
Ушибы туловища . . . .	2	—	—	—	—	2
„ головы . . . . .	2	—	—	—	—	2
„ пальц. рукъ . . . . .	10	—	—	—	—	10
„ нижн. конечн. . . . .	12	—	—	—	—	12
„ верхн. конечн. . . . .	6	—	—	—	—	6
„ яичка . . . . .	1	1	—	—	—	2
Ушибл. раны головы . . . .	11	—	—	—	—	11
„ пальц. рукъ . . . . .	23	—	—	—	—	23

Ушибл. раны пальц. ногъ.	2	—	—	—	—	2
„ „ верхн. конечн.	9	—	—	—	—	9
„ „ нижн. конечн.	4	—	—	—	—	4
Колотыя раны . . . . .	2	—	—	—	—	2
Ожоги 2 степени . . . . .	3	—	—	—	—	3
Переломы реберь . . . . .	1	—	—	—	—	1
„ ключицы . . . . .	1	—	—	—	—	1
„ кост. пал. рукъ . . . . .	6	—	—	—	—	6
„ „ пал. ногъ . . . . .	1	—	—	—	—	1
„ верхн. коп. . . . .	2	—	—	—	—	2
„ нижн. конечн. . . . .	2	—	—	—	—	2
Раздробл. пальц. рукъ . . . .	10	—	—	—	1	11
„ „ ногъ . . . . .	1	—	—	—	—	1
„ верхн. конечн. . . . .	—	1	—	—	1	2
Раненіе Роговицы . . . . .	21	—	—	—	—	21
Ушибы глазн. ябл. . . . .	6	—	—	—	—	6
Смерт. поврежд. . . . .	1	—	2	—	—	3
	139	2	2	1	1	145

Рабочіе мастерскихъ страдаютъ почти исключительно при работѣ; изъ 145 несчастныхъ случаевъ 139—получены во время работы; въ томъ числѣ ушибовъ, ушибленныхъ ранъ, переломовъ, раздробленій пальцевъ рукъ—49; изъ нихъ 10 случаевъ раздробленія пальцевъ рукъ слѣдуетъ считать болѣе или менѣе тяжелыми, такъ какъ, въ зависимости отъ того, какой палецъ поврежденъ, получается болѣе или менѣе значительное ограниченіе трудоспо-

способности; поврежденія эти производятся или ударомъ молота, или чаще паденіемъ какой либо тяжелой части машины; перѣдки также поврежденія пальцевъ производятся различнаго рода станками.

Нельзя не обратить вниманія на большое число раненій роговицы, при чемъ изъ 21—7 случаевъ съ полной потерей зрѣнія на одну глазь; раненія роговицы почти исключительно производятся осколками металловъ при работѣ на токарныхъ и сверлильныхъ станкахъ, при ковкѣ металла и клепкѣ котловъ; изрѣдка, при обработкѣ дерева или камня, осколками инструментовъ и однажды сѣрной кислотой. Засоренія глазъ частицами угля и песку очень часты, достигая ежегодно 300 слишкомъ случаевъ.

На второмъ сѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей докторомъ Земблиновымъ былъ сдѣланъ докладъ объ употребленіи предохранительныхъ очковъ при работахъ въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ. Въ этомъ докладѣ докторъ Земблиновъ говоритъ: „значительное количество несчастныхъ случаевъ поврежденій глазъ при работахъ заставило меня, какъ старшаго врача дороги обратить вниманіе на необходимость введенія въ практику рекомендованныхъ всѣми мѣръ предохраненія глазъ посредствомъ употребленія защищающихъ очковъ.“ Въ теченіе четырехъ лѣтъ было постепенно выдано около 1400 очковъ.

„Однако мои самыя скромныя надежды остались далеко позади дѣйствительности: за нѣсколько лѣтъ существованія очковъ въ мастерскихъ и депо, при перѣдкахъ моихъ осмотрахъ этихъ послѣднихъ, я видѣлъ только двухъ рабочихъ во время работъ въ очкахъ; одинъ разъ рабочаго при вагранкѣ во время осмотра мастерскихъ высокопоставленной особой (очки были сняты тотчасъ по проходѣ особы) и другой разъ кузнеца, котораго только накануне, по случаю болѣзни глазъ, врачъ допустилъ къ службѣ, при условіи работы въ очкахъ,—рабочій исполнилъ слово—работалъ въ очкахъ, но при этомъ очки оказались не на глазахъ, а на лбу“. Изъ разспросовъ рабочихъ выяснилось, что предохранительные очки утомляютъ глаза и, ограничивая поле зрѣнія, дѣлаютъ неудобными нѣкоторыя работы.

Въ мастерскихъ К.-Х.-С. ж. д., при нѣкоторыхъ работахъ на токарныхъ и строгальныхъ станкахъ, пользуются предохранительными очками, но не охотно. Года два тому назадъ при работѣ въ очкахъ, отскочившимъ кускомъ металла такъ ударило по стеклу, что оно разбилось и вошло въ глазъ; раненіе кончилось эн-

клеакціей; не смотря на то, что послѣ этого случая были выпи- саны очки со стеклами значительной толщины, они не привились.

Очки съ толстыми стеклами тяжелы, легко запотѣваютъ и, хотя защищаютъ глаза отъ раненія, тѣмъ не менѣе вызываемое ими утомленіе глазъ настолько сильно, что въ значительной степени мѣшаетъ распространенію ихъ среди рабочихъ.

Подавляющее большинство несчастныхъ случаевъ въ мастерскихъ—результатъ собственной неосторожности.

Въ теченіе многихъ лѣтъ наблюденій было замѣчено, что при извѣстныхъ работахъ повторяются чаще одни и тѣ-же поврежденія, въ виду этого всегда обращается вниманіе рабочихъ на опасные моменты при различныхъ работахъ; у многихъ станковъ даже вывѣшены инструкціи, которыми должно руководствоваться; тѣмъ не менѣе несчастные случаи повторяются.

Относительно довольно значительнаго числа несчастныхъ случаевъ въ мастерскихъ слѣдуетъ сказать, что не послѣднюю роль играетъ здѣсь тѣснота; станки расположены такъ тѣсно, что безусловно увеличиваютъ опасность: кромѣ того, въ нѣкоторыхъ цехахъ—плохое освѣщеніе, что также очень важно.

Въ дворахъ, окружающихъ зданія отдѣльныхъ цеховъ, также значительная тѣснота, что, при слабомъ освѣщеніи, способствуетъ увеличенію числа паденій съ болѣе или менѣе серьезными ушибами.

Табл. № 28.

Прочіе служащіе.

	Во время работы.	При выгрузкѣ и на- грузкѣ.	Во время маневровъ.	Паденіе.	Вагон. дверью.	Настии. поѣздами.	ВСЕГО.
Ушибы тѣла . . . . .	1	—	1	—	—	—	2
Ушибы пальцевъ . . . . .	1	1	—	—	1	—	3
Ушибы нижн. конечн. . . . .	—	2	—	3	—	—	5

Ушиб. ран. головы . . .	2	1	—	1	—	—	4
Ушиб. ран. пальц. ногъ	—	—	1	—	1	—	2
Раздробл. пальц. ногъ	—	—	1	—	—	—	1
Вывихъ локт. кости . . .	—	—	—	1	—	—	1
Вывихъ бедра . . . . .	—	—	—	1	—	—	1
Перел. реберь . . . . .	—	—	—	2	—	—	2
„ нижн. кон. . . . .	—	—	—	—	—	—	1
Смертн. поврежденій.	—	—	1	—	—	2	3
	4	5	4	8	2	2	25

Въ составъ этой таблицы вошли несчастные случаи съ носильщиками, угольщиками и рассыльными,—и здѣсь наиболѣе тяжкими оказались случаи, связанные съ движеніемъ; во время маневровъ и наступившихъ поѣздами всего 6 случаевъ, изъ которыхъ—3 смертельныхъ.

Совершенно особое мѣсто какъ по числу поврежденій, такъ особенно по тяжести ихъ—занимаютъ посторонніе; они составляютъ 17,7% всего числа пострадавшихъ въ 1901 году.

Таблицъ № 29.

Посторонніе.

	Соскакивая и вскакивая на ходу	Паденіе съ плоч.	Зацѣплено подножкой	Наступит. поѣздами	Во время маневр.	При прочихъ условіяхъ	Самобійщъ	В С Е Г О
Ушибы туловища . . .	—	—	—	1	—	—	—	1
„ головы . . . . .	2	—	—	2	—	—	—	4

Ушибы нижн. конеч.	3	2	—	—	—	—	5	
Ушибл. раны головы	4	—	1	1	—	2	8	
„ „ кисти.	—	—	—	1	—	—	1	
Вывихъ плеча . . . . .	—	—	—	1	—	—	1	
Переломъ ключицы . . .	—	—	—	2	—	—	2	
„ реберь . . . . .	—	—	—	1	—	—	1	
„ лопатки . . . . .	—	—	—	—	1	—	1	
„ верх. конеч.	—	—	—	1	—	—	1	
„ нижн. конеч.	—	—	—	3	—	3	7	
Ослож. пер. пал. рукъ	—	—	—	1	—	—	1	
„ верхн. кон.	—	—	—	2	—	—	2	
Отдавлены пальцы обѣихъ ногъ . . . . .	—	—	—	1	—	—	1	
Раздробл. ниж. конеч.	6	1	—	9	1	—	17	
Раздробл. прав. бедра и прав. кисти . . . . .	—	—	—	1	—	—	1	
Раздробленіе обѣихъ голеней . . . . .	1	1	—	2	—	—	4	
Раздробленіе всѣхъ 4-хъ конечн. . . . .	—	—	—	1	—	—	1	
Смертельн. поврежд.	1	—	—	26	—	1	5	33
	17	4	2	56	2	6	5	92

Въ таблицѣ обращаетъ на себя вниманіе громадное число смертельныхъ поврежденій—болѣе  $\frac{1}{3}$  всѣхъ несчастныхъ случаевъ; вторая особенность—большинство поврежденій *при наступивши поѣздами*—60% всего числа; слѣдуетъ однако оговориться, что не во всѣхъ 26 случаяхъ смертельныхъ поврежденій возмож-

но было съ увѣренностью утверждать, что пострадавшій былъ достигнуть поѣздомъ; многіе изъ нихъ должны бы быть отнесены къ разряду жертвъ при вскакиваніи и соскакиваніи на ходу.

Мнѣ извѣстенъ случай, когда трое прохожихъ были застигнуты при скрещеніи двухъ товарныхъ поѣздовъ въ узкомъ промежуткѣ между двумя колеями рельсъ и были смяты, при чемъ двое получили смертельныя поврежденія, а третій отдѣлался осложненнымъ переломомъ предплечья и отрывомъ ушной раковины; между тѣмъ, по наведеннымъ справкамъ, оказалось слѣдующее: трое прохожихъ, желая проѣхать незамѣченными товарнымъ поѣздомъ, прошли со станціи до мѣста, гдѣ поѣздъ имѣетъ тихій ходъ: здѣсь, выглядывая тормазную площадку, на которой не было бы ни смазчика, ни кондуктора, они не замѣтили, какъ паскочилъ встрѣчный поѣздъ: такимъ образомъ, они очутились между двухъ поѣздовъ; въ такомъ положеніи не трудно было смѣшаться.

Въ большинствѣ случаевъ, когда находятъ на пути трупъ раздавленнаго поѣздомъ человѣка, и нѣтъ возможности возстановить условія, при какихъ онъ попалъ подъ поѣздъ, относятъ его къ разряду достигнутыхъ поѣздомъ; приведенный выше примѣръ доказываетъ, что многіе изъ этихъ случаевъ произошли при вскакиваніи или соскакиваніи на ходу.

Докторъ Вырубовъ приводитъ слѣдующій сводъ условій, которыми, по его мнѣнію, должны вліять въ Россіи на происхожденіе и количество несчастныхъ случаевъ съ людьми, въ зависимости отъ движенія\*).

1) Климатъ Россіи, суровый съ продолжительною осенью и зимою съ позднимъ восходомъ солнца и ранними сумерками.

2) Большія разстоянія между населенными пунктами.

3) Дурныя проѣзжія и пѣшеходныя дороги.

4) Большое число пѣшеходовъ.

Четыре поименованныхъ условія заставляютъ населеніе пользоваться желѣзнодорожнымъ полотномъ—какъ наиболѣе кратчайшимъ путемъ для сообщенія между отдѣльными населенными пунктами, расположенными по линіи дороги.

5) Большая матеріальная необеспеченность населенія.

6) Недостаточное распространеніе въ массѣ населенія образованія.

\* ) О несчастныхъ случаяхъ съ людьми, въ зависимости отъ желѣзнодорожныхъ происшествій. Труды 2-го съѣзда ж. д. врачей.

7) Недостаточное развитіе нравственнаго чувства.

Послѣднія три условія заставляютъ прибѣгать къ попыткамъ воспользоваться даровымъ проѣздомъ, при чемъ люди, желая проѣхать незамѣченными, вскакиваютъ на поѣзда, когда они уже движутся и соскакиваютъ, когда поѣздъ еще не остановился. Кроме того, необразованность и отсутствіе должнымъ образомъ развитого нравственнаго чувства являются препятствіемъ для ознакомленія съ существующими правилами и законоположеніями и сознательнаго и полного уваженія отношенія къ нимъ.

8) Черты національнаго характера: необдуманная смѣлость, непредусмотрительность, неосторожность.

9) Бытовые привычки: склонность, особенно, въ праздничные дни выпить лишнее,—а на другой день опохмелиться. Эта бытовая привычка еще болѣе подчеркиваетъ и заставляетъ проявляться черты національнаго характера.

10) Типъ одежды населенія, употребляемой въ холодное время, препятствующій хорошо видѣть и слышать, особенно подъ хмелькомъ и озябшему и усталому человѣку.

Относительно приведеннаго свода условій, вліяющихъ на количество несчастныхъ случаевъ съ людьми при движеніи, слѣдуетъ сказать, что климатъ, при громадномъ протяженіи Россіи не вездѣ одинаково суровъ; даже въ предѣлахъ К. Х. С. ж. д. замѣтна громадная разниа въ различныхъ ея пунктахъ, какъ это видно изъ таблицы среднихъ годовыхъ температуръ.

Большія разстоянія между населенными пунктами едва ли должна вліять въ смыслѣ увеличенія числа несчастій съ людьми; надо думать, что мѣста съ болѣе густымъ населеніемъ представляютъ больше данныхъ для несчастій съ людьми.

К. Х. С. ж. д. проходитъ черезъ губерніи съ густымъ населеніемъ и участки дороги, гдѣ гуще населеніе даютъ больше несчастныхъ случаевъ, чѣмъ участки, пролегающіе по мѣстности менѣе населенной. Константиновскій участокъ, вокругъ котораго расположены заводы и рудники даетъ большой процентъ несчастныхъ случаевъ съ посторонними.

Въ этомъ отношеніи не послѣднюю роль играетъ и профиль пути; закругленія и выемки представляютъ больше шансовъ на несчастный случай съ людьми, чѣмъ—прямая или насыпь.

Число самоубійцъ—5—невелико, въ предшествовавшемъ году ихъ было—14; слѣдуетъ помнить, что это число погибшихъ при движеніи, т. е. бросившихся подъ поѣздъ.

Таблица № 30.

	Крушение	Наступит. пожд.	Во время маневровъ	Соскакив. и всака. на ходу	Падение съ площадки	Вагонной дверью	Падение	Защитило подножкой	Смазывал на ходу машину	Во время работы	При нагрузкѣ и выгрузкѣ	При прочихъ условіяхъ	Самодубійца	В С Е Г О
Ушибы туловища . . .	5	3	10	1	2	—	1	—	—	9	—	2	—	33
„ головы . . .	—	3	—	3	1	—	—	—	—	10	—	2	—	19
„ пальц. рукъ . . .	1	—	2	—	—	1	—	—	—	21	5	—	—	30
„ нижн. кон. . .	1	—	1	7	2	—	5	—	—	28	9	—	—	53
„ верхн. конеч. . .	—	—	4	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	10
„ яичка . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Вывихъ ключицы . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
„ верхн. кон. . .	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3
„ нижн. кон. . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Ушибы глаза. яблока	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
Ушибл. раны головы. . .	—	3	3	7	7	—	5	1	—	20	4	10	—	60
„ пальц. рукъ . . .	1	1	6	—	—	14	—	—	—	24	8	—	—	54
„ пальц. ногъ . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	3
„ верхн. конеч. . .	—	—	—	1	—	—	1	—	—	12	—	—	—	14
„ нижн. конеч. . .	—	—	2	—	—	—	1	—	—	10	1	3	—	17
Раненій рог. обол. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	21
Рваная рана мошон. . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
„ живота и мочевого пузыря . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Колотыя раны . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	3

Огнестр. раны . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2		
Ожоги 2 степени . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4		
Переломы ключицы . . .	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	5	
„ реберь . . .	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	8	
„ лопатки . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
„ кост. пал. рукъ . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	5	1	16
„ пал. ногъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	
„ вер. конеч. . .	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	5	
„ ниж. кон. . .	—	3	1	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	4	1	3	15
„ дуж. позв. . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Ослож. пер. пал. рукъ . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
„ верхн. конеч. . .	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
Отдав. пал. обѣих. ног. . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Раздроблен. пал. рукъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	13	1	—	17	
„ „ ногъ . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	6	
„ вер. кон. . .	—	3	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	
„ ниж. кон. . .	—	11	4	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	31	
Раздроб. обѣихъ гол. . .	—	2	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	
„ лѣв. гол. и правой стопы . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Раздроб. прав. бедра и прав. кисти . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Раздр. всѣхъ 4 кон. . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Смертельн. поврежд. . .	2	29	6	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	5	56
	12	73	45	42	19	17	22	2	1	215	36	28	5	517			

Въ таблицѣ № 30 собраны всѣ несчастные случаи, распределенные въ вышеприведенныхъ 7 таблицахъ.

Изъ 517 случаевъ—198, т. е. 38,3% произошли при движеніи, 264, т. е. 51,0%—во время работы и 55 или 10,7% несчастныхъ случаевъ при прочихъ условіяхъ.

Пассажиры составляютъ 7,1% всего числа пострадавшихъ, посторонніе 17,9%, служащіе 75% \*).

По роду поврежденій:

Ушибовъ . . . . .	152—29,4%
Раненій . . . . .	176—34,0
Вывиховъ . . . . .	5— 0,9
Ожоги . . . . .	4— 0,8
Прост. переломовъ . . . . .	52—10,1
Раздроблен. перел.	72—13,9
Смерт. повреж. . . . .	56—10,8

Ушибы, раненія, переломы и раздробленія нижнихъ конечностей встрѣчаются значительно чаще чѣмъ верхнихъ.

	Ушибы	Ушибы ран.	Переломы	Раздроблен.
верхнихъ . . . . .	10	14	5	7
нижнихъ . . . . .	53	17	15	37

За то пальцы рукъ во много разъ чаще повреждаются чѣмъ пальцы ногъ.

Обращаетъ на себя вниманіе большое число ушибленныхъ ранъ головы, состояющіе 11,5% всего числа несчастныхъ случаевъ, а если принять во вниманіе и ушибы головы, то—15,2% поврежденій; многіе изъ этихъ поврежденій, несомнѣнно, являются причиной тяжкихъ заболѣваній центральной нервной системы, развивающихся впоследствии.

Къ сожалѣнію, я не имѣю возможности собрать относящіяся къ этому вопросу данныя.

Хотя многіе изъ поврежденій и не несутъ за собой ограниченія трудоспособности, нерѣдко незначительный, повидимому, ушибъ головы оканчивается полной потерей трудоспособности.

Кельнское общество страхованія приняло слѣдующія нормы ограниченія трудоспособности:

\* ) На Екатерининской ж. д. пассажиры—4,3% посторонніе 25,17%, служащіе 67,83%. М. Заусайловъ.

100% при потерѣ обоихъ глазъ, обоихъ верхнихъ конечностей или рукъ, обоихъ ногъ или стопъ, одной верхней и одной нижней конечности, или одной руки и одной ноги.

60% при потерѣ правой верхней конечности или правой руки.

50% при потерѣ лѣвой верхней конечности или лѣвой руки.

50% при потерѣ одной ноги или стопы.

30% „ „ одного глаза.

25% „ „ большого пальца и пр. руки.

18% „ „ большого пальца лѣв. руки.

16% „ „ указателя правой руки.

12% „ „ малаго пальца правой руки.

12% „ „ указателя лѣвой руки.

10% „ „ средняго или 4-го пальца правой руки.

7% „ „ мизинца лѣвой руки.

7% „ „ средняго или 4-го пальца лѣвой руки.

Само собой понятно, что опредѣленіе процентнаго ограниченія трудоспособности, даже приблизительно, возможно далеко не во всѣхъ случаяхъ.\*)

Изъ таблицы № 19 только въ случаяхъ съ раздробленіемъ конечностей и можно довольно точно высказаться о степени ограниченія трудоспособности.

9\*\*\*) случаевъ съ полной потери трудоспособности.

36\*\*\*\*) „ „ отъ 50—60%.

17\*\*\*\*\*) „ „ 7—25%.

Къ нимъ слѣдуетъ прибавить 7 случаевъ потери зрѣнія на одинъ глазъ, вслѣдствіе поврежденія роговицы, т. е. 7 случаевъ съ потерей 30% трудоспособности.

Что же касается остальныхъ случаевъ, то, въ зависимости отъ цѣлой массы условій, потеря трудоспособности будетъ колебаться въ широкихъ предѣлахъ: нерѣдко незначительное поврежденіе пальца влечетъ за собой флегмону, тендовагинитъ, оканчивающійся такими функціональными измѣненіями, что уменьшаютъ трудоспособность на 50—60%.

Считаю уместнымъ сказать нѣсколько словъ по поводу травматическаго невроза.

\*) Ціонгликеій о травматическомъ неврозѣ.

\*\*) 6 раздробленій обоихъ голеней, 1 лѣвой голени и прав. стопы, 1 прав. бедра и правой кисти и 1—всѣхъ 4 конечностей.

\*\*\*) 5 раздробл. верхнихъ конечностей и 31 нижнихъ.

\*\*\*\*) 17 случаевъ раздробл. пальцевъ рукъ.

По мнѣнію Оппенгейма, травматическій неврозъ составляетъ послѣдствіа психическаго и физическаго сотрясенія. Оба они дѣйствуютъ преимущественно на мозгъ и вызываютъ молекулярныя измѣненія въ тѣхъ его частяхъ, которыя управляютъ высшими душевными функціями движенія, чувствъ и чувствительности.

При этомъ однако же вовсе не исключается и тотъ фактъ, что происходятъ тонкія матеріальныя поврежденія и что, именно, эти поврежденія могутъ служить основой отдѣльныхъ (клиническихъ) проявленій\*\*).

Между тѣмъ на X-мъ международномъ сѣздѣ врачей въ Берлинѣ, подавляющее большинство членовъ неврологической секціи высказалось не только противъ характеристичности, и постоянства отдѣльныхъ, указанныхъ Оппенгеймомъ и его школой объективныхъ симптомовъ травматическаго невроза, но и отвергло эту болѣзнь, какъ болѣзнь *sui generis*.

„На травматическій неврозъ послѣ поврежденій при желѣзнодорожныхъ крушеніяхъ нельзя, по нынѣшнему состоянію науки, смотрѣть, какъ на отдѣльную форму болѣзни, характеризующуюся спеціально ей свойственными симптомами.

Неврозы и психозы, развивающіеся у пострадавшихъ при желѣзнодорожныхъ крушеніяхъ, ничѣмъ не отличаются отъ неврозовъ и психозовъ, вызванныхъ другими причинами\*\*\*).

Изъ докладовъ и речей 1 и 3-го сѣздовъ желѣзнодорожныхъ врачей видно, что вопросъ до сихъ поръ остается открытымъ.

Вліяніе травмы на нервную систему обусловливается въ большей степени состояніемъ нервной системы пострадавшаго чѣмъ силой травмы\*\*\*\*).

Въ этой области, конечно, можетъ быть много злоупотребленій со стороны симулянтовъ,—что доказывается огромнымъ числомъ исковъ, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ со стороны мнимо потерпѣвшихъ.

Здѣсь требуется громадная осторожность со стороны экспертовъ, дающихъ свои заключенія послѣ однократнаго осмотра.

Въ докладѣ д-ра Худадова (По вопросу о травматическихъ неврозахъ при желѣзнодорожныхъ происшествіяхъ на Закавказскихъ жел. дор.) приведенъ рядъ случаевъ, гдѣ субъекты,

\*) () травматическомъ неврозѣ А. Ф. Цюнглинскій.

\*\*\*) Braehmer. Eisenbahnhygiene.

\*\*\*\*) Левин. Травматическій неврозъ и симуляція.

признанные многочисленной комиссіей желѣзнодорожныхъ врачей здоровыми, оказались во время экспертизы на судѣ, страдающими неврастеніей, развившейся послѣ травмы и считаются неспособными къ труду, и судъ почти всегда соглашается съ мнѣніемъ экспертовъ.

Образецъ несчастнаго случая (изъ области травматическихъ неврозовъ), за послѣдствія котораго несомнѣнно отвѣтственна дорога, приводитъ въ самомъ докладѣ Цюнглинскій \*).

30 іюня 1900 г. въ 11 ч. утра на 4-ой верстѣ подъ Варшавой послѣдовало столкновеніе двухъ, на встрѣчу идущихъ, поѣздовъ. Самъ моментъ столкновенія и его страшныя послѣдствія наблюдалъ стоявшій вблизи стрѣлочникъ К., который замѣтилъ неправильно поставленную стрѣлку, но перемѣнить ея уже не успѣлъ. Самъ К. при крушеніи поѣздовъ остался цѣль и вполнѣ невредимъ, но самъ фактъ крушенія такъ на него подѣйствовалъ, что онъ тутъ же упалъ безъ чувствъ; привезенный въ Варшаву онъ былъ сейчасъ же мною освидѣтельствованъ и найденъ въ весьма тяжеломъ состояніи, съ страшнымъ упадкомъ сердечной дѣятельности и полупараличемъ нижнихъ конечностей.

При изслѣдованіи, произведеннымъ черезъ нѣсколько недѣль, было обнаружено:

„Болѣвая чувствительность кожи на всей поверхности тѣла, за исключеніемъ живота, уничтожена. Надавливаніе въ области остистыхъ отростковъ позвоночнаго столба весьма болѣзненно.

Движенія туловища трудны, по причинѣ сильной болѣзненности позвоночника.

Активныя движенія верхнихъ конечностей возможны, но вялы.

Движенія нижнихъ конечностей въ значительной степени ограничены; именно возможны только движенія стопы и легкое сгибаніе въ колѣнномъ суставѣ безъ подниманія пятки отъ поверхности койки. Колѣнно-сухожильныя рефлексы усилены на всей поверхности тѣла.

Состояніе К. признано послѣдствіемъ сильнаго психическаго сотрясенія въ видѣ полупаралича истерическаго происхожденія (Paraparesis hysterica).

Интересно замѣтить тутъ еще то, что кромѣ трехъ убитыхъ, при вышеописанномъ столкновеніи, это былъ самый тяжелый

\*) А. Ф. Цюнглинскій. О травматическомъ неврозѣ.

случай заболѣванія у человѣка, который въ крушеніи поѣзда участія не принималъ, никакому ушибу, ни сотрясенію не подвергался,—а сдѣлался полнымъ инвалидомъ отъ испуга, правда, весьма сильнаго“.

При крушеніи товарнаго поѣзда въ мартѣ 1901 г. у ст. Тарановка К.-Х.-С. ж. д. былъ слѣдующій фактъ.

Машинистъ поѣзда, замѣтивъ впереди три красныхъ огня, обращается къ помощнику: „держите тормазъ, мы, кажется, наскочимъ на хвостъ поѣзда“; въ это время раздается страшный трескъ; когда черезъ секунду все стихло, помощникъ совершенно спокойно отвѣчаетъ: „чтожъ тутъ держать, когда и такъ стали“.

О силѣ толчка можно судить по тому, что 36 вагоновъ, были обращены въ груды обломковъ.

Впослѣдствіи дѣло объяснилось: часть вагоновъ, впереди шедшаго поѣзда, оторвалась и покатила подъ уклонъ навстрѣчу идущему поѣзду; машинистъ же предположилъ, что впереди шедшій поѣздъ остановленъ у семафора стапціи, что нерѣдко бываетъ.

Благодаря значительной скорости обоихъ поѣздовъ отъ момента, когда вагоны были замѣчены машинистомъ, до момента толчка прошло всего нѣсколько секундъ ожиданія столкновенія, но это ожиданіе крушенія и даже само крушеніе не нарушили покойнаго состоянія духа помощника машиниста.

Я видѣлъ его черезъ 4 часа послѣ крушенія и могъ только удивляться такому состоянію его нервной системы.

Этотъ случай служитъ подтвержденіемъ высказаннаго мнѣнія, что вліяніе травмы (психической) больше зависитъ отъ состоянія нервной системы объекта, чѣмъ отъ силы травмы.

При тщательномъ наблюденіи объектовъ травмы, какъ физической, такъ и психической, обращаетъ на себя вниманіе полная безсистемность пораженій нервной системы.

Какъ ни разнообразны мнѣнія, высказываемыя по поводу травматическаго невроза, большинство, повидимому, склоняется къ признанію анатомическаго субстрата, въ видѣ точечныхъ кровоизліяній въ нервной ткани.

## ГЛАВА VI

### К в а р т и р ы.

Трудно допустить, чтобы строители первыхъ дорогъ въ Россіи не сознавали преимуществъ снабженія возможно большаго числа служащихъ дорогъ квартирами у мѣста ихъ службы; но, такъ какъ это требовало бы огромныхъ одновременныхъ затратъ, то квартирами было снабжено самое ничтожное число служащихъ.

Только служба пути получила квартиры; оно и понятно—путевая и переѣздная стража была бы неммыслима безъ квартиръ возлѣ пути.

Изъ другихъ службъ квартиры получили начальники и помощники намальничковъ стапцій и разъѣздовъ, и то не все.

Такимъ образомъ, квартирный вопросъ на желѣзныхъ дорогахъ существуетъ столько же, сколько существуютъ желѣзныя дороги. Помимо присущаго всемъ желѣзнымъ дорогамъ недостатка квартиръ, существующія во многихъ мѣстахъ въ такой мѣрѣ не удовлетворяютъ основнымъ требованіямъ гигиены, что служили и служатъ причиной ухода служащихъ, что, несомнѣнно, вредно отражается на самомъ же желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

Но смотря на значительныя усилія, вопросъ этотъ подвигается очень медленно; и только въ послѣднее время, когда устройство желѣзнодорожныхъ колоній начинается осуществляться, квартирный вопросъ для известной части служащихъ, повидимому, рѣшенъ въ благоприятномъ смыслѣ.

На германскихъ желѣзныхъ дорогахъ давно приняты способъ постройки на льготныхъ условіяхъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ домовъ, которые должны перейти въ собственность квартирохозяевъ на основаніи особаго положенія, съ выдачей ссуды на эту постройку; тѣмъ не менѣе квартирный вопросъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ въ не меньшей степени, чѣмъ у насъ.

„На основаніи статистическихъ данныхъ установлено, что квартира рабочаго, состоящая изъ комнаты, кухни и кладовой, поглощаетъ въ среднемъ 16% заработка даже въ маленькихъ городкахъ, въ большихъ городахъ, гдѣ сосредоточено значительное число желѣзнодорожныхъ служащихъ,—20%, а въ промышленныхъ центрахъ и столицахъ 20—30%.

Квартирныхъ денегъ, выдаваемыхъ служащимъ на Германскихъ желѣзныхъ дорогахъ, только въ меньшинствѣ случаевъ хватаетъ на наемъ квартиры, при чемъ особенно малы нормы квартирныхъ денегъ для младшихъ служащихъ.

Въ 1901 году на Германскихъ желѣзныхъ дорогахъ казенными квартирами пользовалось около 20% всего числа служащихъ.

Въ 1891 году казенными квартирамъ пользовалось 25%.

Это паденіе объясняется значительнымъ ростомъ желѣзнодорожнаго дѣла; устройство квартиръ для быстро растущаго населенія представляетъ непреодолимые препятствія\*).

Квартирный вопросъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ въ большихъ городахъ находится въ тѣсной связи съ квартирнымъ вопросомъ городовъ.

Количество малыхъ и благоустроенныхъ квартиръ, да еще на окраинахъ городовъ, вообще ограничено; а если сообразаться съ тѣмъ, чтобы квартира была недалеко отъ мѣста службы, что весьма важно, то окажется, что таковыхъ совсѣмъ мало, и младшіе служащіе въ огромномъ большинствѣ случаевъ вынуждены селиться въ неблагоустроенныхъ квартирахъ, перѣдко въ весьма антисанитарной обстановкѣ, или же брать квартиру такъ далеко отъ мѣста службы, что на передвиженіе домой и на службу уходитъ значительная часть времени, предназначеннаго для отдыха.

Въ отчетахъ Петербургской подкомиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ 1880 году отмѣчено въ высокой степени печальное санитарное состояніе жилыхъ домовъ, казармъ и сторожевыхъ будокъ.

Помѣщенія большею частью сыры, тѣсны и безъ всякой вентиляціи\*\*).

Такова характеристика помѣщеній для служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ въ 1880 году.

\*) Zimmermann. Zur sozialen Lage der Eisenbahner in Preussen.

\*\*\*) Къ вопросу о желѣзнодорожной гигиенѣ въ Россіи. (Изъ Врачебныхъ Вѣдомостей за 1880 годъ.

Стремясь упорядочить квартирный вопросъ, М. П. С. въ 1888 году были выработаны нормы квартирныхъ помѣщеній.

Изъ нижеслѣдующаго списка видно, кому изъ служащихъ, согласно этимъ нормамъ, полагается квартира натурою.

#### Канцелярія Управленія.

1. Сторожа и разсылыные по всѣмъ службамъ.

#### К а с с а.

2. Артельщики—кассиры Управленія (по сбору и уплатѣ).

#### Врачебная часть.

3. Старшій врачъ, при условіи завѣдыванія участкомъ.
4. Участковые и больничные врачи.
5. Провизоры.
6. Фельдшера (кромѣ запасныхъ).
7. Акушерки.
8. Сидѣлки, экономки, кастелянши и вся больничная прислуга.

#### Матеріальная Служба.

9. Смотрители складовъ матеріальной службы и ихъ помощники, при отсутствіи кладовщиковъ изъ отвѣтственной артели.
10. Кладовщики (или замѣняющіе ихъ артельщики).
11. Конторщики, безотлучное присутствіе которыхъ необходимо въ складахъ.
12. Раздатчики и ихъ помощники (кромѣ поѣздныхъ).
13. Прикащики склада топлива.
14. Сторожа.

#### Участки дороги.

15. Начальники участковъ и ихъ помощники (кромѣ запасныхъ).
16. Старшіе дорожные мастера.

#### Конторы начальниковъ участковъ.

17. Письмоводители (счетоводы).
18. Кладовщики.
19. Сторожа при конторахъ (разсылыные).

**Надзоръ за путемъ.**

20. Дорожные и тоннельные мастера (кроме запасныхъ).
21. Переѣздные сторожа и сторожихи.
22. Линейные сторожа.
23. Артельные старосты (старшие рабочіе).
24. Ремонтные рабочіе.
25. Мостовые мастера, слесаря и сторожа.
26. Кузнецы и молотобойцы.

**Надзоръ за станціями.**

27. Смотрители зданій.
28. Дворники.
29. Источники центрального отопленія и бань.
30. Смотрители водопроводовъ и водопроводчики.

**Управленія службы движенія.**

31. Ревизоры движенія.
32. Конторщики при нихъ.
33. Нарядчики кондукторскихъ бригадъ.
34. Конторщики и сторожа при нихъ.

**Служба станціонная.**

35. Начальники станцій и ихъ помощники (кроме запасныхъ, если послѣдніе не причислены къ какой либо станціи).
36. Агенты по передачѣ грузовъ между желѣзными дорогами.
37. Конторщики распорядительнаго движенія.
38. Швейцары, ламповщики и горничныя при дамскихъ комнатахъ.
39. Сторожа станціонные и при дежурныхъ кондукторскихъ комнатахъ.
40. Кассиры: билетные, багажные и товаровъ большой скорости.
41. Кассиры на мостахъ.
42. Кладовщики и вѣсовщики багажные и товаровъ большой скорости.
43. Смотрители товарныхъ дворовъ и магазиновъ.
44. Вѣсовщики и кладовщики товарные.
45. Сторожа при товарныхъ дворахъ и магазинахъ.
46. Пломбировщики вагоновъ.

47. Смотрители, сторожа, водоливы и матросы при нефтяныхъ складахъ (баржахъ).
48. Конторщики при цистернахъ.
49. Сторожа при трубопроводахъ.

**Составители поѣздовъ.**

50. Составители поѣздовъ и сѣбидики, въ томъ случаѣ, когда не установлено дежурство, въ противномъ случаѣ только старшіе составители.

**Стрѣлочники.**

51. Стрѣлочники, когда не установлено сѣбидное дежурство, въ противномъ же случаѣ только старшіе стрѣлочники.

**Телеграфъ и телефоны.**

52. Старшіе механики, при условіи завѣдыванія участкомъ.
53. Участковые механики.
54. Надсмотрщики.
55. Старшіе телеграфисты.
56. Старшіе дежурные по аппаратамъ на станціяхъ.
57. Разсылные телеграфа.

**Служба тяги, контора и тяга поѣздовъ**

58. Ревизоры тяги (машинисты-наставники, оберъ-машинисты).
59. Начальники вѣхъ депо и ихъ помощники (кроме запасныхъ).
60. Нарядчики.
61. Счетоводы при депо.
62. Кладовщики и конторщики при депо.
63. Кочегары при депо.
64. Сторожа (кроме сторожей по охранѣ вагоновъ).
65. Сторожа при дежурныхъ комнатахъ.
66. Ламповщики.
67. Машинисты и кочегары при паровыхъ тележкахъ.

**Снабженіе паровозовъ водою.**

68. Машинисты и кочегары при водокачкахъ.
69. Сторожа при резервахъ (водоливы).
70. Машинисты и сторожа при нефтекачкахъ.

Содержаніе вагоновъ.

- 71. Технические агенты.
- 72. Конторщики при нихъ.
- 73. Осмотрщики вагоновъ, въ томъ случаѣ, когда не установлено смѣннаго дежурства.
- 74. Ревизионные слесари.

Содержаніе складовъ запасныхъ частей.

- 75. Завѣдывающіе складами запасныхъ частей.

Смазка вагоновъ.

- 76. Станціонные смазчики.

Управленіе мастерскими.

- 77. Начальники мастерскихъ и ихъ помощники.
- 78. Мастера, монтеры цеховъ и ихъ помощники.
- 79. Табельщики и отмытчики.
- 80. Кладовщики.
- 81. Ламповщики и сторожа.
- 82. Машинисты и кочегары при постоянныхъ машинахъ въ большихъ и среднихъ мастерскихъ.
- 83. Смазчики приводовъ.
- 84. Техники при мастерскихъ, при условіи исполненія обязанностей помощника или замѣстителя начальника мастерскихъ.
- 85. Мастера и сторожа при мачто-подъемныхъ кранахъ.

Такимъ образомъ не попали въ число лицъ, которымъ полагается казенная квартира: машинисты и ихъ помощники, поѣздные кочегары, кондукторы всѣхъ наименованій, поѣздные смазчики, проводники и истопники вагоновъ и младшіе телеграфисты.

Слѣбникамъ, составителямъ, стрѣлочникамъ и осмотрщикамъ вагоновъ квартира полагается въ томъ только случаѣ, если не установлено смѣннаго дежурства.

Но теперь всѣ эти лица дежурятъ носмѣнно и имъ, слѣдовательно, квартира не полагается.

Кромѣ того, не полагается казенной квартиры всѣмъ служащимъ по канцеляріи управленія и отдѣльныхъ службъ, за исключеніемъ вышеупомянутыхъ, а также рабочимъ мастерскихъ депо.

Если исключить изъ общаго числа служащихъ подневныхъ ремонтныхъ рабочихъ, которые помѣщаются въ казармахъ, при чемъ

последніе почти исключительно служатъ имъ для почлега, то окажется, что квартира натурою полагается на разныхъ желѣзныхъ дорогахъ отъ 25—35% служащихъ, въ зависимости отъ особенностей дороги.

На К. Х. С. ж. д. на 1-е января 1903 г. состояло служащихъ 25803 ч., изъ нихъ 4719 ч.<sup>\*)</sup> подневныхъ ремонтныхъ рабочихъ, помѣщающихся въ казармахъ, которыя служатъ имъ, какъ выше было упомянуто, почти исключительно для сна, изъ остальныхъ 21084 ч. право на казенную квартиру имѣютъ, согласно вышеприведеннымъ правиламъ, 6331 ч., т. е. около 30%; пользуются же казенными квартирами 5243 ч., т. е. около 25%, но въ этомъ числѣ 586 ч. не имѣющихъ право на казенную квартиру; такимъ образомъ изъ 6331 человекъ, имѣющихъ право на квартиру, имѣютъ ее 4657 чел., т. е. около 22% числа служащихъ (безъ ремонтныхъ рабочихъ, или 18% общаго числа служащихъ).

Общее число лицъ, имѣющихъ право на казенную квартиру и получающихъ, за неимѣніемъ квартиръ, квартирные деньги—1674 ч.

Они получаютъ, согласно существующему на этотъ счетъ положенію,  $\frac{1}{4}$  часть штатнаго оклада, присвоеннаго должности занимаемой служащимъ, а если последнему присвоены и разъѣздныя деньги, то  $\frac{2}{21}$  отъ названнаго оклада.

Изъ нижеслѣдующей таблицы видно распредѣленіе имѣющихъ и неимѣющихъ казенныя квартиры по службамъ:

Табл. № 31.

	Имѣютъ казенную квартиру		Не имѣютъ казенной квартиры	
	служ.	чл. с.	служ.	чл. с.
Управленіе . . . . .	2	7	515	1509
Матеріальная служба . . . . .	28	80	351	1315
Служба пути . . . . .	2738	8230	383	1142

<sup>\*)</sup> 4719—средняя цифра подневныхъ ремонтныхъ рабочихъ, число которыхъ колеблется въ довольно широкихъ границахъ.

Харьковскія мастерскія . . . . .	5	9	2234	9005
Дено Харьковъ . . . . .	10	56	1103	3210
Кондукторскія бригады . . . . .	—	—	1496	5676
Служба движенія . . . . .	1429	4379	2987	10145
Служба телеграфа . . . . .	356	508	351	1074
Служба тяги . . . . .	507	2016	5376	15647
Служба врачебная . . . . .	86	183	33	93
Жандармскіе чины . . . . .	82	243	108	373
	5243	15711	15841	49189

Какъ уже выше было отмѣчено, несравненно лучше всѣхъ обезпечена казенными квартирами служба пути; не имѣютъ казенныхъ квартиръ только 12,2%, всѣ же прочія службы, за исключеніемъ телеграфа и врачебной, болѣе или менѣе обезпечены.

Не имѣютъ совсѣмъ казенныхъ квартиръ кондукторы, и почти не имѣютъ служащіе мастерскихъ и дено, которымъ, за исключеніемъ небольшого числа, и не полагается казенныхъ квартиръ.

При ближайшемъ разсмотрѣніи вышеприведенной таблицы, оказывается: изъ служащихъ по управленію квартира полагается 49 ч., имѣютъ ее только двое; по матеріальной службѣ казенная квартира полагается 186 ч.—имѣютъ 28.

По службѣ пути изъ 2993 ч., имѣющихъ право на квартиру, имѣютъ—2738.

По существующимъ правиламъ, изъ общаго числа служащихъ по телеграфу, квартира полагается—318 ч., имѣютъ же квартиры 356—это объясняется тѣмъ, что на некоторыхъ станціяхъ предоставлены квартиры младшимъ телеграфистамъ, не имѣющимъ права на казенную квартиру (Панютино, Александровскъ).

По службѣ движенія полагается—1759 лицамъ, имѣютъ—1429 ч.

По службѣ тяги полагается—880, имѣютъ—507.

Всѣмъ 126 лицамъ врачебной службы полагается квартира натурою, изъ нихъ квартиры имѣютъ 86.

Само собою понятно, въ какой мѣрѣ важно, чтобы медицинскій персоналъ былъ близко отъ станціи.

Не имѣютъ казенныхъ квартиръ врачи на станціяхъ: Вѣлгородъ и Θεодосія; въ Харьковѣ же изъ пяти врачей и десяти фельдшеровъ, имѣютъ казенныя квартиры только два фельдшера.

Изъ нижеприведенной таблицы видно, какое число железнодорожнаго населенія наиболее важныхъ станціи пользуется казенными квартирами.

Таблица № 32.

СТАНЦІИ			
	Общее число железнодорожн. населенія ст.	На казен. кварт.	На частн. кварт.
Курскъ . . . . .	447	186	361
Вѣлгородъ . . . . .	5108	88	5020
Харьковъ . . . . .	25984	448	25536
Панютино . . . . .	2756	986	1770
Лозовая . . . . .	3119	610	2509
Синельниково . . . . .	1913	141	1772
Александровскъ . . . . .	5702	578	5124
Мелитополь . . . . .	2164	377	1787
Симферополь . . . . .	1830	237	1593
Севастополь . . . . .	1172	164	1008
Θеодосія . . . . .	1481	231	1250
Керчь . . . . .	335	149	186
Славянскъ . . . . .	5191	291	4900
Бахмутъ . . . . .	314	68	246
Константиновка . . . . .	831	255	576
Никитовка . . . . .	1393	608	785
Волчанскъ . . . . .	334	111	223

Особенно ничтожное число казенных квартир—на ст. Харьковъ и Бѣлгородъ, гдѣ ими имѣютъ возможность пользоваться менѣе 2% всего населенія станціи.

Малое количество казенныхъ квартиръ на ст. Харьковъ объясняется главнымъ образомъ дороговизной участковъ земли, прилегающей къ станціи, такъ что управленіе предпочитаетъ выдавать квартирные деньги.

Выгодно выделяются значительнымъ количествомъ казенныхъ квартиръ изъ наиболее населенныхъ пунктовъ: Никитовка, Лозовая и Панютино, на послѣдней я ниже останавлиюсь подробнѣе.

Не имѣющіе казенныхъ квартиръ на станціяхъ, вынуждены селиться гдѣ—либо вблизи: такъ, служащіе ст. Бѣлгородъ живутъ, большею частью въ д. Красной и Бѣломѣстной, приблизительно около 5 в. отъ станціи.

Мастеровые и рабочіе Харьковскихъ мастерскихъ живутъ, кромѣ предмѣстій Харькова, въ окрестностяхъ Дергачей, Карачевки, Мерёфы и даже Борокъ и Тарашовки (58 верстъ отъ Харькова).

Возлѣ ст. Панютино, Лозовая и Синельниково образовались значительные поселки, въ которыхъ и живетъ большая часть служащихъ, не имѣющихъ казенныхъ квартиръ и только меньшинство живетъ въ окрестныхъ деревняхъ, въ разстояніи отъ 2-хъ до 10 верстъ (Царедаровка, Екатериновка, Домаха, Свѣтловщина и Майбородка).

Мастеровые и рабочіе Александровскимъ мастерскихъ, помимо Александровска и его окрестностей, живутъ въ деревняхъ, прилегающихъ къ ст. Хортица и Канкриновка (17 верстъ отъ Александровска).

Большая часть низшихъ служащихъ ст. Славянскъ живетъ въ д. Балбасовкѣ, въ 3-хъ верстахъ отъ станціи.

Для ст. Никитовка такимъ мѣстомъ служить д. Никитовка, въ 4 верстахъ отъ станціи.

На ст. Мелитополь большая часть младшихъ служащихъ живетъ въ поселкѣ Юровкѣ и селеніи Кизлярѣ, находящихся вблизи станціи.

Не касаясь санитарныхъ условій пригородовъ и деревень, въ которыхъ живутъ желѣзнодорожные служащіе, я еще разъ напомню, что на передвиженіе отъ мѣста службы къ дому и обратно уходитъ значительная часть времени, предназначеннаго для отдыха.

Нерѣдко въ ненастную погоду осенью или зимою, вмѣсто бодрого послѣ отдыха, является на дежурство усталый или совер-

шено промокшій стрѣлочникъ или сдѣйщикъ и вяло приступаетъ къ исполненію своихъ отвѣтственныхъ служебныхъ обязанностей.

Сотни служащихъ въ мастерскихъ принуждены вставать въ три часа ночи, чтобы во-время попасть къ началу работы.

Желая какъ нибудь помочь лицамъ, живущимъ вдали отъ мѣста службы, Управленіе дороги распорядилось о принѣмкѣ приспособленныхъ вагоновъ къ опредѣленнымъ товарнымъ поѣздамъ и объ остановкѣ ихъ на станціяхъ и разъѣздахъ, возлѣ которыхъ сосредоточены служащіе, имѣющіе въ этомъ необходимость.

Но этими поѣздами почти исключительно пользуются мастеровые и рабочіе Харьковскихъ и Александровскихъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо, такъ какъ начало и конецъ работъ здѣсь въ опредѣленные часы, къ которымъ и пригнаны извѣстные поѣзда; служащіе же, рабочее время которыхъ распределено по дежурствамъ, могутъ пользоваться ими только случайно, когда начало или конецъ дежурства совпадаетъ съ отходомъ этихъ поѣздовъ.

На нѣкоторыхъ большихъ станціяхъ (Лозовая, Славянскъ, Никитовка, Мелитополь, Джанкой) имѣются помѣщенія для холостыхъ стрѣлочниковъ и другихъ станціонныхъ агентовъ, устроенныя по типу дежурныхъ помѣщеній, о которыхъ я скажу ниже.

Въ этихъ то помѣщеніяхъ и остаются иногда въ ненастную погоду служащіе, живущіе вдали отъ мѣста службы.

Было бы вполне рационально, чтобы на станціяхъ съ большимъ числомъ служащихъ и малымъ числомъ казенныхъ квартиръ были устроены дежурныя помѣщенія, въ которыхъ могли бы оставаться и имѣть отдыхъ всѣ тѣ агенты, которые не могли уйти по причинѣ ненастья домой.

Изъ прилагаемаго ниже плана помѣщенія для холостыхъ стрѣлочниковъ на ст. П. видны и его недостатки.

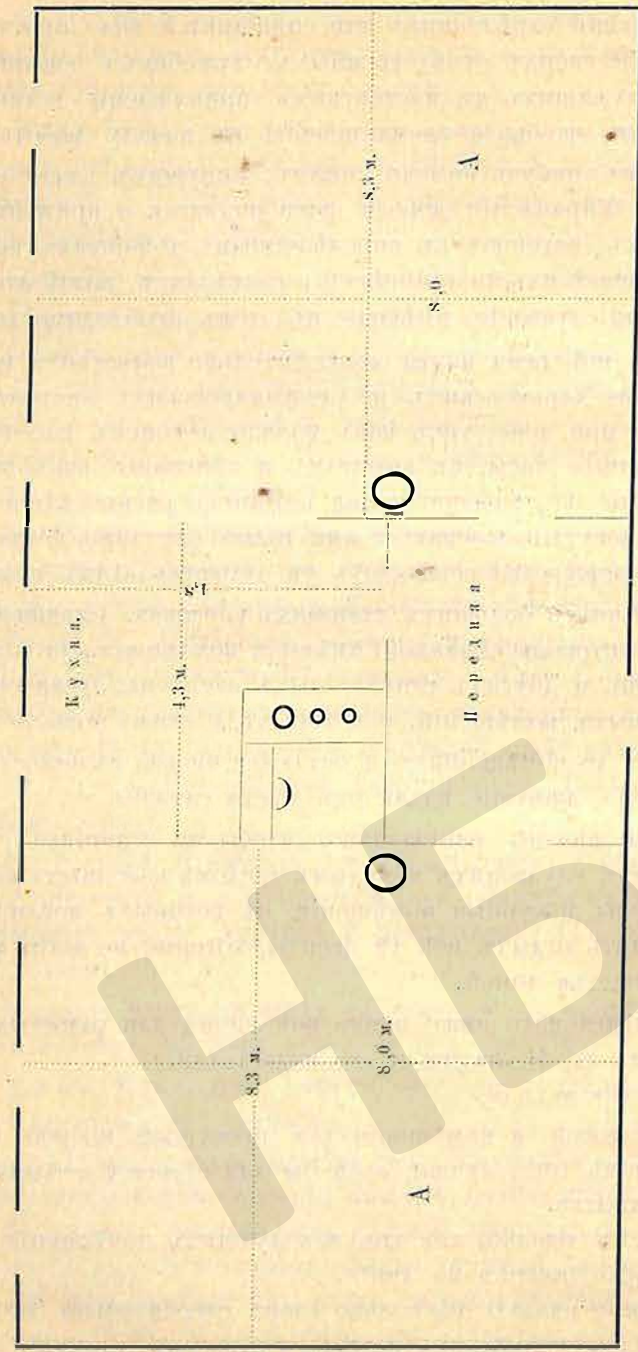
Планъ № 3 см. на 140 ст.)

Нѣтъ столовой и помѣщенія для просушки мокрой одежды, было бы, кромѣ того, лучше, если бы для сторожа отводилась отдѣльная комната.

Въ общемъ, однако, это одно изъ лучшихъ помѣщеній для холостыхъ стрѣлочниковъ на линіи.

Необходимо сказать нѣсколько словъ относительно поселковъ, развивающихся у большихъ желѣзнодорожныхъ станціи, удаленныхъ отъ городовъ, таковы поселки при ст. Лозовая, Синельниково и Панютино.

Помѣщеніе для холостыхъ стрѣлочниковъ на ст. Н.



А.—Помѣщеніе для сна.

Планъ № 3.

Высота 2.9 м.

Въ виду того, что землевладѣльцы участковъ земли, прилегающей непосредственно къ полосѣ отчужденія большихъ станцій, сдаютъ въ аренду землю подъ постройки по очень высокой цѣнѣ, домовладѣльцы—младшіе желѣзнодорожные агенты—вынуждены ограничиваться очень маленькими участками; поэтому домики очень легкаго типа строятся чрезвычайно тѣсно другъ возлѣ друга, дворы очень малы, между тѣмъ дома строятся почти всегда съ такимъ расчетомъ, чтобы, кромѣ своей квартиры, имѣть возможность часть дома сдавать въ наемъ; квартиры въ большинствѣ случаевъ состоятъ изъ комнаты и кухни.

Такимъ образомъ, эти поселки являются очень густо населенными; маленькіе дворы, вслѣдствіе отсутствія помойныхъ ямъ, быстро загрязняются; улицы возлѣ домовъ почти всегда покрыты кучами кухонныхъ отбросовъ.

Въ виду почти полнаго отсутствія санитарнаго надзора, эти поселки представляютъ благоприятную почву для развитія инфекціонныхъ заболѣваній.

Въ этомъ отношеніи они гораздо хуже окружающихъ деревень, такъ какъ въ послѣднихъ нѣтъ такой скученности, а слѣдовательно и загрязненія.

При распределеніи казенныхъ квартиръ, руководствуются нижеслѣдующими нормами, выработанными еще въ 1889 году, при чемъ всѣ случаи распределены по окладу на девять классовъ.

Классъ и окладъ	Размѣръ квартиры	Должности
IX. Служаціе, получающіе до 180 руб. въ годъ	3 кв. сажени для семейнаго и 1½ кв. с. для холостого.	Сл. телеграфа: разсылные Сл. пути: сторожа, дворники, садовники. Сл. движенія: ламповщики сторожа. Сл. тяги: кочегары. Сл. матеріальная: сторожа, рабочіе.

VIII. до 240 руб.	4 кв. с. одна комна- та, она же и кухня	Сл. пути: артельные ста- росты. Сл. тяги: осомтрщики ва- гоновъ, сторожа водоем- ныхъ зданій, лампов- щики. Сл. матеріальная: смотри- тели складовъ топлива <b>Полицейское управленіе:</b> жандармы. Сл. движенія: старшіе стрѣ- лочники.
VII. до 300 руб.	4 кв. с. комната + 3 кв. с. кухня, об- щая на двѣ кварт.	Сл. пути: смотрители зда- ній, конторщики, кла- довщики. Сл. тяги: машинисты во- докачекъ, табельщики. Сл. движенія: вѣсовщики.
VI. до 480 руб.	4 кв. комн. + 3 кв. с. кухня, всего 7 кв. с.	Сл. врачебная: фельдшера Сл. пути: дорожные ма- стера. Сл. движенія: технические конторщики. Сл. тяги: конторщики депо Сл. матеріальная: кладов- щики.
V. до 600 руб.	Двѣ комнаты (4 кв. с. + 3 кв. с.) и кухня 3 кв. с. всего 10 кв. с.	Сл. телеграфа: Надемотр- щики телеграфа. Сл. движенія: начальники станцій 5-го класса и пом. нач. станцій 3-го и 4-го клас., кассеры, агенты по передачѣ грузовъ. Сл. пути: письмоводители начальниковъ участковъ
IV. до 900 руб.	3 комн. (4+4+3 кв. с.) кухня 3 кв. с. всего 14 кв. саж.	Нач. станцій 3-го и 4-го кл. и пом. нач. станц. 1-го и 2-го кл. Смотрители мѣстныхъ ма- теріальныхъ складовъ.

III до 1200 руб.	3 комн. (4+4+3+3 кв. с.) кухня 3 кв. с. всего 17 кв. саж.	Нач. станцій 2-го класса, пом. нач. депо, врачи.
II. до 2400 руб.	5 комн. (4+4+4+ 3+3) кухня 3 кв. с. всего 21 кв. саж.	Пом. нач. участковъ пути ревизоры движенія, нач. станцій 1-го кл., реви- зоры тяги, начальники депо.
I. свыше 2400.	6 комн. (4+4+4+ 3+3+3 кв. с. кухня 4 саж. всего 25 кв. с.	Начальники главныхъ ма- стерскихъ, начальники участ. службы пути

Въ этой таблицѣ останавливаетъ на себѣ вниманіе чрезвы-  
чайно неудовлетворительная норма для IX, VIII и VII классовъ,  
въ составъ которыхъ входятъ наиболѣе многочисленныя группы  
служащихъ.

Подробный разборъ недостатковъ вышеприведенныхъ устарѣ-  
лыхъ нормъ мы имѣемъ въ докладѣ доктора А. И. Губовича на  
2-мъ съѣздѣ железнодорожныхъ врачей—„Объ опредѣленіи, съ  
санитарной точки зрѣнія, нормъ квартирнаго довольствія и слу-  
жебныхъ помѣщеній“.

Но еще раньше на съѣздѣ Уральскихъ врачей въ 1897 году  
въ Екатеринбургѣ было отмѣчено, что существующія квартирные  
нормы не удовлетворяютъ самымъ снисходительнымъ требовані-  
ямъ гигиены \*).

Обыкновенно каждая желѣзная дорога придерживается одного  
опредѣленнаго типа своихъ построекъ.

Такъ какъ К.-Х.-С. ж. д. сдѣлалась изъ Л.-С. и К.-Х.-А., а так-  
же и по чисто мѣстнымъ условіямъ, на дорогѣ встрѣчаются и де-  
деревянные, кирпичныя и каменныя постройки, а на Θεодосій-  
скомъ и Керченскомъ участкахъ изъ, такъ называемаго, Ак.-Ма-  
найскаго камня, мѣстнаго превосходнаго строительнаго матеріала,  
который рѣжется пилой, какъ дерево. Въ вышеприведенной таб-  
лицѣ отмѣчено, что для служащихъ VII класса, т. е. получаю-  
щихъ до 300 р. жалованья, полагается комната и общая кухня,

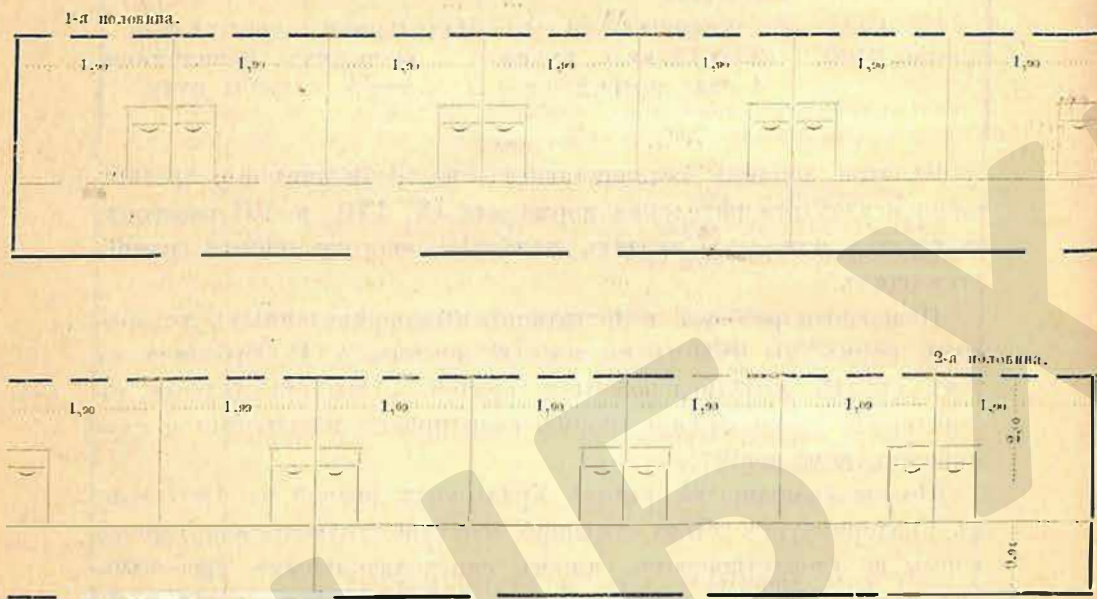
\*) А. А. Вырубовъ. О необходимости пересмотра существующихъ правилъ  
врачебно-санитарной службы на ж. д.

последняя, т. е. общія кухни—явление безусловно не желательное, такъ какъ, помимо неудобствъ чисто житейскаго характера, благодаря общимъ кухнямъ, гораздо скорѣе распространяются различныя инфекціонныя заболѣванія.

Таково же значеніе и общихъ коридоровъ; изъ прилагаемаго ниже схематическаго плана видно, что общій коридоръ приходится на пять квартиръ.

Планъ № 4.

**Домъ семейныхъ стрѣлочниковъ на ст. Никитовка:**



Поверхность комнаты 17,3 кв. м.; объемъ 50,17 куб. м.

Высота отъ пола до потолка 2,9 м.

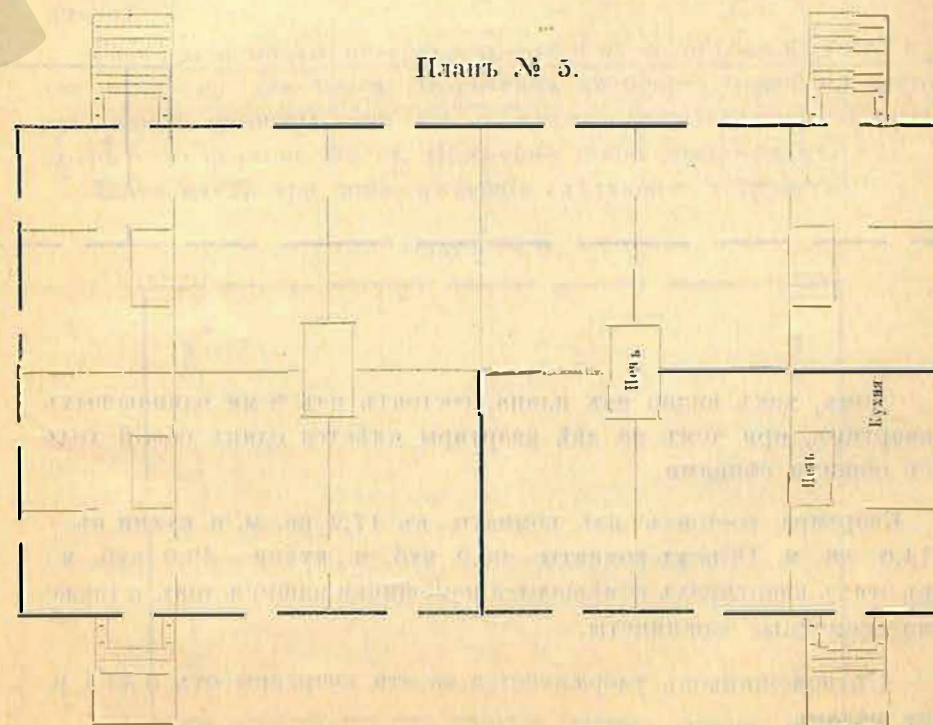
Говоря о путевой стражѣ, стрѣлочникахъ и составителяхъ, я касался также и ихъ квартиръ.

Въ виду невозможности дать подробный разборъ всѣхъ квартиръ на линіи, въѣдствіе ихъ разнообразія, я подробно остановлюсь на казенныхъ квартирахъ ст. Паютино, которая, какъ видно изъ вышеприведенной таблицы (стр. 137), занимаетъ первое мѣсто по количеству казенныхъ квартиръ среди всѣхъ станцій на линіи.

Железнодорожный поселокъ на ст. Паютино, гдѣ имѣется основное депо на 100 паровозовъ, состоитъ изъ 27 одноэтажныхъ и 5 двухъэтажныхъ жилыхъ домовъ, расположенныхъ въ видѣ улицы параллельно ж. д. линіи, на разстояніи около 25 саженъ отъ нея.

При каждомъ домѣ садикъ; кромѣ того, улица обсажена рядами деревьевъ, такъ что внѣшній видъ поселка довольно привлекательный.

12 одноэтажныхъ домовъ имѣютъ нижеслѣдующее устройство:



Какъ видно изъ прилагаемаго схематическаго плана, домъ раздѣленъ на четыре одинаковыя квартиры съ отдѣльнымъ ходомъ для каждой.

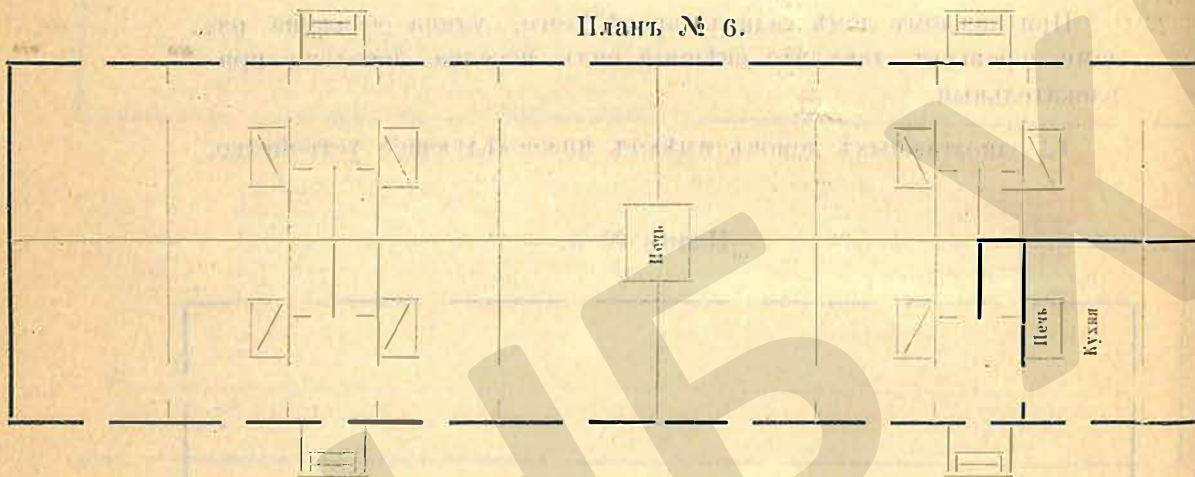
Квартира состоитъ изъ двухъ комнатъ размѣромъ по 18,8 кв. м., т. е. 37,6 кв. м., что, при высотѣ въ 3,5 м., составитъ 131,6 куб. м. Кухня вмѣстѣ съ передней—17,1 кв. м., при объемѣ около 60,0 куб. м.

Окна размѣромъ около двухъ кв. метровъ.

Квартиры эти заняты машинистами; такъ какъ по существующему положенію казенной квартиры имъ не полагается, то за эти квартиры съ нихъ удерживается  $\frac{1}{5}$  жалованья, т. е. отъ 8—10 р. въ мѣсяць, смотря по классу машиниста.

Девять домовъ имѣютъ слѣдующее устройство:

Планъ № 6.



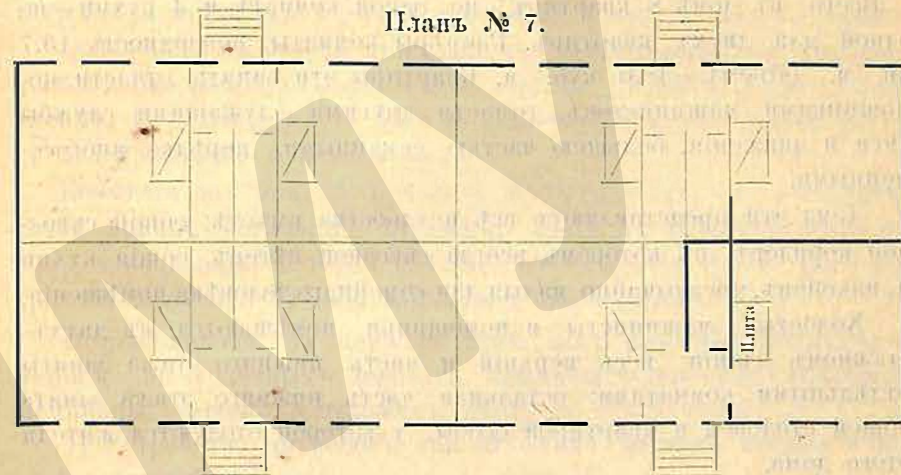
Домъ, какъ видно изъ плана, состоитъ изъ 8-ми одинаковыхъ квартиръ, при чемъ на двѣ квартиры имѣется одинъ общій ходъ съ общими сѣнцами.

Квартира состоитъ изъ комнаты въ 17,2 кв. м. и кухни въ—14,0 кв. м. Объемъ комнаты—60,2 куб. м., кухни—49,0 куб. м.; въ этихъ квартирахъ помѣщаются помощники машинистовъ, а также малосемейные машинисты.

Съ помощниковъ удерживается за эти квартиры отъ 5 до 6 р. въ мѣсяць.

Приблизительно такое же устройство имѣетъ домъ, планъ котораго приведенъ ниже.

Планъ № 7.



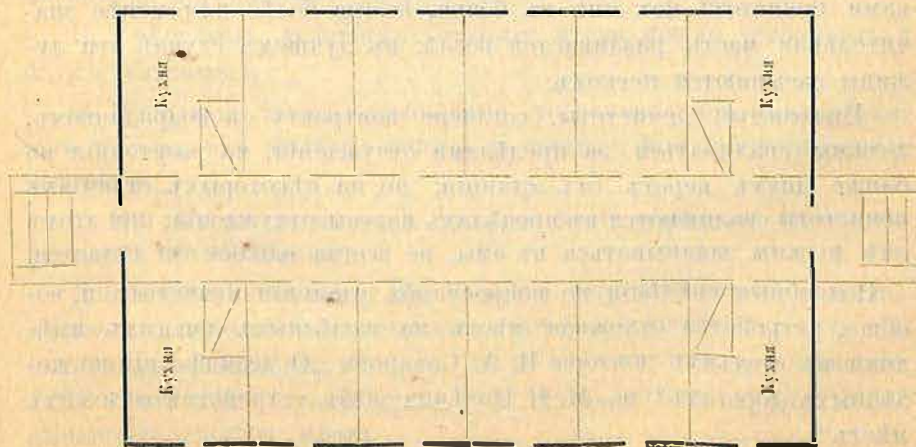
Въ немъ также 8 квартиръ съ общимъ ходомъ для двухъ квартиръ.

Квартира состоитъ изъ одной комнаты, въ которой имѣется плита.

Размѣры комнаты: поверхность—16,6 кв. м., объемъ 65,1 куб. м.; два окна—по два кв. м. Этотъ типъ квартиръ, состоящей всего изъ одной комнаты—она же и кухня—нежелателенъ, о чемъ выше было сказано. На ст. Палютино такой домъ—одинъ.

Далѣе идутъ три дома, имѣющіе слѣдующее устройство.

Планъ № 8.



Какъ видно изъ плана, домъ раздѣленъ на двѣ половины, идущимъ по длинѣ, сквознымъ коридоромъ.

Всего въ домѣ 8 квартиръ—по одной комнатѣ и 4 кухни—по одной для двухъ квартиръ. Размѣры комнаты: поверхность 13,7 кв. м., объемъ—48,0 куб. м. Квартиры эти заняты отчасти помощниками машинистовъ, отчасти другими служащими службы тяги и движенія, большею частью семейными, нерѣдко многосемейными.

Дома эти представляютъ всѣ неудобства вмѣстѣ: общій сквозной коридоръ, въ которомъ всегда сквозной вѣтеръ, общія кухни и, наконецъ, чрезвычайно малыя для семейнаго человѣка помѣщенія.

Холостые машинисты и помощники помѣщаются въ двухъ-этажномъ зданіи: весь верхній и часть нижняго этажа заняты отдѣльными комнатами; остальная часть нижняго этажа занята общей столовой и квартирой особы, у которой столуются жители этого дома.

Размѣры комнатъ: поверхность—12,8 кв. м., объемъ—44,8 к. м.

При домѣ имѣется сторожка, на обязанности котораго—тонить и поддерживать чистоту. Помѣщенія вполне удовлетворяютъ своему назначенію. При всѣхъ домахъ, кромѣ сараевъ съ погребами и ледниковъ, имѣются отхожія мѣста, устроенныя на два отдѣленія, съ цементированной ямой; рядомъ съ отхожимъ мѣстомъ—помойная яма—также цементированная и ящикъ для сору; ящикъ устроенъ изъ просмоленныхъ шпалъ.

Удаленіе нечистотъ производится разъ или два въ мѣсяцъ, согласно договору съ подрядчикомъ; вывозятся нечистоты въ бочкахъ самаго примитивнаго устройства; при перемѣщеніи черпаками нечистотъ изъ ямъ въ бочки, всегда болѣе или менѣе значительная часть разливается возлѣ; въ лучшемъ случаѣ эти дуги засыпаются пескомъ.

Вывозимыя нечистоты, согласно контракту съ подрядчикомъ, должны сваливаться за предѣлами отчужденія, на разстояніи не ближе двухъ верстъ отъ станціи; но на нѣкоторыхъ станціяхъ нечистоты сваливаются въ предѣлахъ полосы отчужденія; при этомъ онѣ должны закапываться въ ямы, не всегда однако это дѣлается.

Подробныя свѣдѣнія по вопросу объ удаленіи нечистотъ и, вообще, устройства отхожихъ мѣстъ на желѣзныхъ дорогахъ имѣются въ статьяхъ доктора Н. А. Сахарова „О дезинфекціи на желѣзныхъ дорогахъ“ и—М. Н. Падѣина „Объ устройствѣ отхожихъ мѣстъ“.

На первомъ съѣздѣ желѣзнодорожн. врачей въ 1898 г. особой комиссіей были выработаны нижеслѣдующіе общіе принципы устройства отхожихъ мѣстъ и выгребныхъ ямъ и ихъ содержанія.

Означенная комиссія признала, что рациональными въ гигиеническомъ отношеніи отхожія мѣста должны устраиваться по двумъ типамъ: I) отхожія мѣста безъ водопроводовъ и II) отхожія мѣста съ водопроводами и канализаціей.

Комиссія не можетъ признать желательнымъ, съ санитарной точки зрѣнія, устройство отхожихъ мѣстъ съ водопроводами, но безъ канализаціи, которая является необходимой и для удаленія грязной воды изъ кухонь, ванныхъ и прачешныхъ.

Остановившись на первомъ типѣ, какъ наиболѣе распространенномъ на желѣзныхъ дорогахъ, комиссія установила слѣдующіе принципы устройства отхожихъ мѣстъ по этому типу:

1) Устройство выгребовъ при отхожихъ мѣстахъ вредно и потому нежелательно.

Нечистоты слѣдуетъ собирать въ подвижныя ящики, подставляемые подъ отверстіе сидѣнія и здѣсь засыпать ихъ торфомъ садовой землей, опилками, золой изъ паровозовъ и проч.

По мнѣнію одного изъ членовъ комиссіи (Д-ра Кръже), моча, должна быть собираема въ отдѣльные пріемники.

2) Полъ въ отхожихъ мѣстахъ слѣдуетъ устраивать непроницаемымъ.

3) Стульчаки рекомендуется дѣлать изъ эмалированнаго чугуна, желѣза или фаянса, въ видѣ усѣченнаго конуса, поставленнаго узкимъ концомъ къверху и прикрываемаго автоматически поднимающимся деревяннымъ сидѣньемъ, въ видѣ кольца.

По мѣстнымъ условіямъ, отхожія мѣста можно устраивать и безъ стульчаковъ.

4) Писсуары также необходимо устраивать изъ эмалированнаго чугуна, изъ желѣза, фаянса и, вообще, изъ непроницаемаго матеріала.

5) Въ отхожихъ мѣстахъ должно быть обращено особенное вниманіе на вентиляцію.

Достигается послѣдняя проще всего устройствомъ печи въ помѣщеніи для вывозныхъ ящиковъ, которая должна служить для вытягиванія зловонныхъ газовъ какъ изъ сказаннаго помѣщенія, такъ и изъ подъ стульчаковъ. Та же печь должна служить и для отопленія отхожаго мѣста.

Тамъ, гдѣ это представляется возможнымъ, желательно сжигать нечистоты.

Помѣщенія для вывозныхъ ящиковъ должны быть достаточной высоты для входа въ нихъ человѣка и должны быть удобны для вывоза ящиковъ съ нечистотами\*\*).

На ст. Лозовая были устроены отхожія мѣста по вышеупомянутому типу, съ приспособленіемъ для автоматической засыпки торфомъ, но, вслѣдствіе некультурности публики, незнакомой даже съ такими простыми устройствами, скоро пришлось деревянные стульчаки замѣнить цементированными, а засыпку поручить специально приставленному служителю, но и это мало улучшило дѣло.

Вышеприведенное мнѣніе Д-ра Крыже, относительно желательности отдѣльно собирать мочу, совершенно справедливо: при этомъ достаточно одной засыпки изверженій для почти полной дезодорации.

На большихъ станціяхъ, гдѣ отхожія мѣста, помимо служащихъ, посѣщаются еще массой посторонней публики, необходимо чтобы и стульчаки (не выше 15—20 сант.), и полъ были цементированы; особый служитель долженъ въ опредѣленные часы производить засыпку изверженій.

Эмалированные же стульчаки для простого люда, который составляетъ главную массу публики, совершенно не пригодны\*\*).

Кромѣ того, вообще, долженъ быть усиленъ фактическій надзоръ за соблюденіемъ чистоты въ отхожихъ мѣстахъ, для чего необходимо увеличить штатъ лицъ, специально для этого приставленныхъ.

Что же касается общихъ требованій относительно квартиръ, то они въ достаточной степени выработаны.

Röll\*\*\*), какъ минимумъ, считаетъ квартиру, состоящую изъ кухни, жилой комнаты и спальни; при чемъ квартиры должны быть разной величины, чтобы можно было удовлетворить лицъ съ большой семьей.

Размѣры комнатъ должны колебаться: жилая комната—15—25 кв. м., спальня—10—15 кв. м., кухни—6—10 кв. м., при высотѣ въ 2.75 м.

\*) Труды 1-го съезда ж. д. врачей въ 1898 г. стр. 578.

\*\*\*) Въ вагонахъ 3-го класса они всегда въ ужасномъ видѣ, вслѣдствіе полного незнакомства съ ними большинства пассажировъ.

\*\*\*) Encyclopädie des gesammten Eisenbahnwesens.

Въ докладѣ д-ра А. И. Губовича, „Объ опредѣленіи, съ санитарной точки зрѣнія, нормъ квартирнаго довольствія и служебныхъ помѣщеній“\*\*), приведены слѣдующія нормы: „площадь квартиры для холостого 2—3 кв. саж., т. е. 9—13,5 кв. м.

Площадь квартиры для семейнаго—8 кв. саж., т. е. около 72 кв. м., не считая кухни“.

Площади—2 кв. саж. для холостого и 8 кв. саж., не считая кухни, для семейнаго должны быть предоставлены самымъ низкимъ служащимъ (9 класса), такъ какъ они выведены только на основаніи физиологическихъ потребностей“.

Признавая въ высокой степени желательнымъ такое увеличеніе квартирныхъ нормъ, я однако думаю, что, въ виду значительной трудности осуществленія такихъ нормъ, можно бы установить, что квартиры для семейныхъ не должны быть ни въ какомъ случаѣ менѣе будокъ путевыхъ сторожей, выстроенныхъ въ послѣднее время на К.-Х.-С. ж. д., о которыхъ я упоминалъ выше.

Будки эти состоятъ изъ комнаты и кухни, поверхи. 27,3 кв. м., объемъ—87,45 куб. м., что, при средней семьѣ въ 4 взрослыхъ, дастъ около 22 куб. м. на человѣка, т. е. минимумъ, допускаемый гигиеной.

Я не буду касаться дальнѣйшихъ положеній относительно квартирнаго довольствія, они достаточно разработаны въ докладѣ д-ра Губовича.

Необходимо распространить право на казенную квартиру на возможно большее число лицъ, особенно тѣхъ, чья служба труднѣе,—сюда должны войти поѣздной и паровозный персоналы, которые этимъ правомъ до сихъ поръ не пользуются.

При опредѣленіи нормъ квартирныхъ денегъ, необходимо принимать во вниманіе различіе цѣвъ на квартиры въ различныхъ пунктахъ дороги, какъ это принято на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

А. А. Радцигъ\*\*\*) рекомендуетъ воспользоваться капиталомъ пенсіонной кассы желѣзныхъ дорогъ на постройку зданій съ квартирами и отдавать послѣднія служащимъ и рабочимъ по такой цѣвѣ, чтобы затраченный капиталъ принесъ чистаго дохода 5%,

\*) Труды 2-го съезда ж. д. врачей.

\*\*\*) Улучшеніе быта желѣзнодорожныхъ служащихъ безъ затраты со стороны казны.

прибавивъ къ этому извѣстный процентъ на ремонтъ и небольшой процентъ на погашеніе капитала.

По мнѣнію А. А. Радцига, желательно остановиться на небольшомъ числѣ типовъ построекъ, по примѣру прусскихъ желѣзныхъ дорогъ, которые для построекъ этого рода выработали 2—3 типа: одноэтажнаго зданія для сельскихъ мѣстностей, при дешевой землѣ и двухъэтажныхъ для пригородныхъ.

Далѣе, по мнѣнію А. А. Радцига, весьма желательно устройство желѣзнодорожныхъ поселковъ при большихъ станціяхъ съ значительнымъ числомъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ станціи (версты 3), соединить ихъ со станціей при посредствѣ узко-колейной педорого стоящей электрической желѣзной дороги, энергію для которой не трудно будетъ получить изъ станцій электрическаго освѣщенія, которое должно быть введено на большихъ станціяхъ.

Въ самое последнее время группой служащихъ, преимущественно живущихъ въ Харьковѣ, приобрѣтенъ возлѣ разъѣзда № 8 участокъ земли, на которомъ и предполагается устроить въ недалекомъ будущемъ колонію.

Мѣсто выбрано высокое, разстояніе отъ Харькова небольшое, такимъ образомъ, для небольшой части служащихъ квартирный вопросъ будетъ рѣшенъ повидомому удовлетворительно.

## ГЛАВА VII

### Дежурныя помѣщенія.

На станціяхъ, гдѣ назначенъ отдыхъ паровознымъ и поѣзднымъ бригадамъ, не имѣющимъ здѣсь своихъ квартиръ, находятся дежурныя помѣщенія, въ которыхъ и отдыхаютъ вышеназванные агенты. Еще въ 1898 году, на 1-мъ съѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей было отмѣчено докторомъ А. Вырубовымъ, что дежурныя помѣщенія для поѣздной прислуги въ Россіи страдаютъ значительными недостатками въ отношеніи устройства и оборудования.

Въ виду весьма важнаго значенія благоустройства дежурныхъ помѣщеній, слѣдовало-бы выработать опредѣленныя нормы, которымъ должны удовлетворять эти помѣщенія въ отношеніи объема, поверхности, освѣщенія, вентиляціи и т. д.

Нѣтъ необходимости распространяться о важности нормальнаго отдыха для такихъ ответственныхъ агентовъ, какъ паровозный и поѣздной персоналъ,—это давно сознано не только управленіями заграничныхъ дорогъ, но и нашихъ.

Тѣмъ не менѣе приходится считаться съ очень распространеннымъ мнѣніемъ, что уставшіи человекъ не нуждается въ комфортахъ и уснетъ и будетъ крѣпко спать при всякой обстановкѣ.

Это справедливо только относительно небольшого числа лицъ, т. е. найдется небольшой процентъ лицъ поѣздного и паровознаго персонала, который не нуждается въ удобствахъ и будетъ спать и на парахъ, но, надо полагать, что и эти предпочтутъ постель.

На медицинскомъ конгрессѣ въ Берлинѣ, въ 1890 году, докторомъ Stich'омъ\*) были предложены нижеслѣдующія положенія по вопросу о дежурныхъ помѣщеніяхъ:

1) Зданіе для почлега должно имѣть, по возможности, главный фасадъ, обращенный на востокъ.

\*) Ueber Ueberrahtungs und Unterkunftsraume für das Fahrpersonal.

2) Спальни должны помѣщаться не выше второго этажа.

3) Комнаты для почлега должны находиться вблизи служебныхъ помѣщеній, но только не въ пристройкѣ къ паровозному сараю или въ самомъ сараѣ, въ виду шума, дыма и т. п.

4) Лучше всего предоставить каждому служащему отдѣльную спальню; если нельзя, то слѣдуетъ устраивать спальню на возможно меньшее число служащихъ, напримѣръ, на одну поѣздную бригаду. Слѣдуетъ избѣгать обширныхъ помѣщеній на 10—20 кроватей.

5) На одну кровать долженъ приходиться объемъ воздуха отъ 25 до 30 куб. метровъ.

6) При спальняхъ должно находиться помѣщеніе для сушки мокраго платья.

7) При спальняхъ слѣдуетъ имѣть приборы для вентиляціи, отопленія, умыванія и электрическое освѣщеніе; приборы для вентиляціи и отопленія должны дѣйствовать независимо отъ произвола почующихъ.

8) Каждому почующему присваивается отдѣльное постельное бѣлье, снабженное его номеромъ; оставляя спальню, онъ сдаетъ бѣлье. Бѣлье замѣняется чистымъ, по мѣрѣ надобности.

9) При спальняхъ слѣдуетъ имѣть ванны и душъ; ванны не только предоставляются служащимъ безплатно, но слѣдуетъ побуждать служащихъ къ возможно частому ихъ посѣщенію.

Кромѣ того, слѣдуетъ имѣть особое хорошо провѣтриваемое помѣщеніе для дневного пребыванія съ плитою для разогрѣванія пици.

Относительно приведенныхъ положеній, считаю необходимымъ сказать нѣсколько словъ.

Имѣть въ дежурныхъ помѣщеніяхъ бѣлье для каждого машиниста представляетъ крупныя неудобства, потому что одинъ и тотъ же машинистъ водить поѣзда въ различныхъ направленіяхъ: машинисты депо Харьковъ ведутъ поѣзда до Курска, Синельниково, Славянска, Лозовой и Никитовки; такимъ образомъ, въ дежурныхъ помѣщеніяхъ названныхъ станцій должно быть бѣлье для всѣхъ машинистовъ; тоже самое должно сказать и относительно кондукторовъ: послѣдніе сопровождаютъ поѣзда изъ Харькова до Курска, Александровска и Никитовки, въ виду этого прощя и удобнѣе имѣть каждому свое бѣлье (простыню и наволочку), съ собою; пока приѣхавшій умывается и раздѣвается, сторожъ готовить ему постель; уѣзжая, онъ беретъ его съ собою и, если бѣлье не удовлетворяетъ его своей чистотой, — отдаетъ мыть.

Д-ръ Stich находитъ желательнымъ имѣть при дежурныхъ помѣщеніяхъ ванны; полагаю, что лучше — душъ съ горячей и холодной водой; дѣло въ томъ, что уходъ за ванной, которой пользуются сотни лицъ, долженъ быть очень тщательнымъ и едва-ли можно будетъ добиться того, чтобы ванна хорошо очищалась послѣ каждаго, кто будетъ ею пользоваться.

Относительно пункта 9-го слѣдуетъ сказать, что планта должна помѣщаться въ отдѣльной комнатѣ.

Примѣромъ того, какъ должны устраиваться дежурныя комнаты, можно привести Бамбергъ.

„Въ подвальномъ этажѣ зданія помѣщены: комната для дневного пребыванія, кухня и ванна.

Въ I и II этажѣ—15 комнатъ на 2 и 3 кровати, двѣ отдѣльныя умывальныя и двѣ комнаты для сушки промокшаго платья.

На каждую кровать приходится 22—24,5 к. м. воздуха. Отопленіе Бамбергскихъ дежурныхъ комнатъ центральное; хорошая вентиляция, электрическое освѣщеніе, водопроводъ и водяные клозеты довершаютъ благоустройство.

Въ Саксоніи, при большомъ центральномъ депо Дрезденъ-Фридрихштадтъ, къ которому приписано 90 паровозовъ, имѣется роскошное помѣщеніе для почлега паровозныхъ бригадъ съ тремя отдѣльными ваннами, съ готовою во всякое время горячею водою для безплатнаго пользованія, ватерклозетомъ, сушильнями для платья и бѣлья и прочими удобствами\*\*).

Теперь обратимся къ положенію вопроса о дежурныхъ помѣщеніяхъ на К.-Х.-С. ж. д.

Въ прилагаемой ниже таблицѣ имѣются цифровыя данныя, иллюстрирующія дежурныя помѣщенія на всей линіи.

Таблица на оборотѣ.

\*) А. А. Вырубовъ. О необходимости пересмотра существующихъ правилъ врачебно-санитарной службы на ж. д.

Таблица размѣровъ дежурныхъ помѣщеній.

Таблица № 33.

Станція	Названіе помѣщенія	Куб. объемъ	Площадь пола	Высота	Число коекъ	Куб. объемъ на чедов.	Площ. окна	Число оконъ	Свѣтов. отнош.	Коллч. фортоцъ	Площ. форточекъ	Число печей
Курскъ	Сп. машин . . .	326.2	90.9	3.6	17	19.1	1.50	6	1:10	4	0.64	2
	Сп. пом. маш. . .	212.5	64.4	3.3	20	10.6	1.4	3	1:15,3	1	0.16	2
	Сп. тов. кондукт. . .	330.7	63.0	5.25	17	19.5	2.5	6	1:4,2	2	0.56	2
	Сп. пас. кондукт. . .	157.0	45.1	3.5	13	12.1	2.0	2	1:11,0	2	0.48	1
Купянскъ	Сп. смазчик. . .	232.0	70.3	3.3	20	11.6	1.35	5	1:10,3	3	0.42	3
	Сп. кондукт. . .	280.5	80.1	3.5	13	21.9	1.6	3	1:16,7	1	0.18	1
	Сп. оберъ-кондукт. . .	126.0	36.0	3.5	7	16.0	1.6	2	1:11,2	1	0.18	1
	Сп. пом. машин. . .	117.4	33.6	3.5	9	13.7	1.5	2	1:11,2	1	0.16	1
	Сп. машинист. . .	163.1	46.6	3.5	9	18.1	1.5	3	1:10,3	1	0.16	1
Бѣлгородъ	Сп. смазчиковъ . . .	126.0	36.0	3.5	12	10.1	1.5	3	1:8	1	—	1
	Сп. машинист. . .	94.3	25.5	3.7	5	18.8	2.1	2	1:6	1	0.18	1
	Сп. пом. машин. . .	89.5	24.2	3.7	7	12.8	2.1	2	1:5,7	1	0.18	1
	Сп. смазчик. . . .	125.8	39.3	3.2	16	7.85	1.3	6	1:5	2	0.11	1
	Сп. оберъ-кондукт. . .	91.0	24.6	3.7	6	15.1	1.6	2	1:7,7	1	0.13	1
Харьковъ	Сп. кондукт. . . .	276.4	74.7	3.7	16	17.3	1.6	4	1:12	1	0.13	1
	Сп. машинист. . .	136.1	63.2	3.1	16	11.5	1.6	4	1:13	3	0.54	1
	Сп. пом. машин. . .	219.3	70.7	3.1	17	12.9	1.6	5	1:8,8	4	0.72	2
	Сп. оберъ-кондукт. . .	122.1	37.0	3.3	9	13.6	1.48	4	1:7	2	0.33	1
	Сп. кондукт. . . .	272.1	85.5	3.3	16	17.0	1.4	5	1:12,2	4	0.66	2
Панятино	Сп. смазчик. . . .	197.4	61.7	3.2	20	9.9	1.25	5	1:9,8	3	0.45	3
	Сп. кондукт. . . .	478.5	128.0	3.5	36	13.3	1.5	9	1:9,5	4	0.4	8
	Сп. оберъ-кондукт. . .	222.6	63.6	3.5	18	12.3	1.5	4	1:10,6	2	0.2	3
	Сп. смазчик. . . .	259.1	83.6	3.1	20	13.0	1.3	8	1:8	4	0.36	4

Лозова	Сп. машин. . . .	156.2	50.4	3.1	10	15.6	1.6	4	1:8	1	0.18	1
	Сп. пом. маш. . . .	85.5	27.6	3.1	8	10.7	1.6	3	1:6	1	0.18	1
	Сп. кондукт. . . .	282.0	94.0	3.0	17	16.0	1.5	6	1:10,4	3	0.5	3
Славянскъ	Сп. смазчик. . . .	132.6	44.2	3.0	10	13.2	1.5	2	1:14,7	—	—	1
	Сп. кондукт. . . .	109.2	31.2	3.5	8	13.7	1.5	2	1:10	1	0.12	1
Никитовка	Сп. машинист. . . .	318.5	91.0	3.5	23	14.5	1.5	6	1:10	3	0.36	2
	Сп. конд. пасс. п. . .	271.3	63.1	4.3	14	19.3	2.3	4	1:6	4	1.0	1
Сяньельниково	Сп. маш. пасс. п. . .	107.2	34.6	3.1	6	17.8	1.8	2	1:9	1	0.2	1
	Сп. маш. тов. п. . .	263.5	85.0	3.1	18	14.6	1.8	6	1:8	4	0.8	2
	Сп. конд. тов. п. . .	236.8	64.0	3.7	14	16.9	2.3	6	1:5	2	0.5	2
	Сп. смазчиковъ . . .	159.8	43.2	3.7	12	13.3	2.3	2	1:9	2	0.5	2
Алексан.	Сп. машинист. . . .	76.4	27.0	2.83	6	12.7	1.5	3	1:6	1	0.18	1
	Сп. помощ. . . .	77.5	27.1	2.83	8	9.7	1.5	1	1:18	1	0.18	1
	Сп. об. кондук. . .	97.5	28.7	3.4	8	12.2	1.4	4	1:5	3	0.51	2
Джанкой	Сп. кондукт. . . .	127.5	37.5	3.4	10	12.7	1.4	4	1:7	2	0.34	2
	Сп. конд. тов. п. . .	254.2	77.4	3.28	19	13.4	1.67	8	1:6	3	0.54	3
Симфер.	Сп. конд. пасс. п. . .	563.0	131.1	4.3	20	28.1	1.64	6	1:6	6	2.28	3
	Сп. кондукт. . . .	327.6	102.4	3.2	15	21.8	1.45	7	1:10	4	0.3	2
	Сп. машинист. . . .	339.1	109.4	3.1	20	17.0	1.4	9	1:9	6	0.36	2
Севастополь	Сп. смазчиковъ . . .	134.8	41.5	3.2	12	11.2	1.45	3	1:9,5	2	0.15	1
	Сп. маш. и пом. . .	275.2	86.3	3.2	20	13.8	1.45	7	1:8,5	3	0.45	2
Керчь	Сп. кондукт. . . .	305.6	95.5	3.2	15	20.3	1.45	4	1:16,6	4	0.6	2
	Сп. машинист. . . .	147.2	46.0	3.2	7	21.0	1.5	6	1:5	2	0.36	1
	Сп. помощ. . . .	123.0	44.65	2.8	7	17.8	1.57	2	1:6,2	2	0.3	1
	Сп. кондуктор. . . .	71.2	26.4	2.7	5	14.2	0.6	2	1:22	1	0.1	1
Керчь	Сп. смазчиковъ . . .	75.0	25.0	3.0	6	12.5	1.1	2	1:11	1	0.13	1
	Сп. машинистовъ . . .	167.1	47.75	3.5	10	16.7	1.6	3	1:10	1	0.18	1
	Сп. пом. и смазч. . .	121.2	34.65	3.5	8	15.1	1.6	2	1:10,8	1	0.18	1
Керчь	Сп. кондукторовъ . . .	129.5	37.0	3.5	10	12.9	1.6	3	1:7,7	1	0.18	1

Здѣсь имѣются свѣдѣнія о дежурныхъ помѣщеніяхъ машинистовъ, помощниковъ ихъ, кондукторовъ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ и смазчиковъ на 15-ти важнѣйшихъ станціяхъ линіи.

Указанія въ таблицѣ цифры объемовъ и поверхностей относятся только къ спальнымъ помѣщеніямъ.

Хотя по однимъ цифровымъ даннымъ нельзя составить яснаго представленія о помѣщеніи, тѣмъ не менѣ приведенныя цифры въ достаточной мѣрѣ характеризуютъ его.

Наиболѣе характеризующей цифрой слѣдуетъ считать кубическій объемъ на человѣка.

Здѣсь мы встрѣчаемся со значительными колебаніями: минимумъ кубическаго объема на человѣка представляетъ помѣщеніе смазчиковъ на ст. Бѣлгородъ—7,85 куб. м., максимумъ—спальни кондукторовъ пассажирскихъ поѣздовъ на ст. Александровскъ—28,1 куб. м.; между этими крайними предѣлами и колеблются разнѣры прочихъ помѣщеній.

Менѣ характерны прочія данныя, такъ, высота колеблется между 2,7—5,25 м.; свѣтовое отношеніе—между 1:22 и 1:5.

На одной и той же станціи мы встрѣчаемся съ дежурными помѣщеніями вполне удовлетворительными и не вполне соответствующими своему назначенію: такъ, на ст. Александровскъ куб. объемъ на человѣка въ спальняхъ кондукторовъ пассажирскихъ поѣздовъ—28,1 куб. м., а товарныхъ—13,4 куб. м.

Вообще къ лучшимъ дежурнымъ помѣщеніямъ должны быть отнесены тѣ, которыя специально для этого построены; всѣ же, такъ называемыя, приспособленныя рѣдко гдѣ удалось такъ приспособить, чтобы они удовлетворяли своему назначенію.

Нѣтъ нужды подробно останавливаться на всѣхъ дежурныхъ помѣщеніяхъ линіи, такъ какъ въ числѣ ихъ имѣются многія почти совершенно одинаковыя; такъ, дежурныя помѣщенія машинистовъ и помощниковъ на станціяхъ: Курскъ, Бѣлгородъ, Харьковъ, Лозовая, Синельниково, и Симферополь—устроены въ пристройкѣ къ паровозному сараю, тѣмъ нарушенъ пунктъ третій вышеприведенныхъ положеній.

Всѣ эти дежурныя помѣщенія близко окружены паровозами, при чемъ шумъ спускаемыхъ паровъ не даетъ спать лицамъ даже сильно уставшимъ.

Наиболѣе тѣсны спальни Харьковскихъ дежурныхъ, въ которыхъ приходится на человѣка 11,5 куб. метровъ.

По числу коекъ въ одной комнатѣ, мы встрѣчаемся здѣсь съ сильными колебаніями; такъ, въ Курскѣ для машинистовъ предоставлены 3 комнаты на 2,—4 и 11 кроватей; въ другихъ дежурныхъ помѣщеніяхъ комнаты, болшею частью, на 7—8 кроватей.

Вышеупомянутыя дежурныя помѣщенія лишены тѣхъ удобствъ, которыя имѣются въ нѣкоторыхъ специально устроенныхъ: дежурныхъ помѣщеніяхъ, какъ напримѣръ, отдѣльныя умывальныя, души.

Таковы помѣщенія на ст. Никитовка, Славянскъ, Купянскъ и Керчь.

Кубическій объемъ на человѣка въ нихъ значительно больше, самый малый на ст. Никитовка—14,6 куб. м., здѣсь для отдыха паровозныхъ бригадъ выстроены одноэтажный домъ съ отдѣльной кухней, столовой и умывальной; имѣется душъ, приспособленный для холодной и горячей воды.

Въ Славянскѣ для отдыха паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ—отдѣльный двухэтажный домъ, при чемъ внизу устроены: кухня, столовая, ванная и комната для просушки мокраго плаत्या; въ верхнемъ этажѣ—комнаты для сна по 7,—8 и 9 кроватей; какъ я выше упомянулъ, рациональнѣе замѣнить ванну душемъ, приспособленнымъ для горячей и холодной воды.

Помѣщенія для сна помощниковъ машинистовъ въ общемъ мало чѣмъ отличаются отъ таковыхъ для машинистовъ; они тѣснѣе, какъ это видно изъ таблицы: кубическій объемъ на человѣка въ спальняхъ помощниковъ машинистовъ на ст. Синельниково—9,7, Лозовая—10,7, Курскъ—10,6 куб. м.; въ то время какъ въ томъ же Курскѣ на долю машинистовъ приходится 19,1 куб. м., только въ Харьковѣ на долю помощниковъ приходится немного болѣе чѣмъ машинистамъ, послѣднимъ 11,5, а помощникамъ 12,9 к. м.

Помѣщенія кондукторскихъ бригадъ въ общихъ чертахъ таковы же, какъ и поѣздныхъ.

Я останавливаюсь только на двухъ изъ нихъ: на ст. Курскъ для кондукторскихъ бригадъ имѣется отдѣльный домъ, въ которомъ, кромѣ трехъ комнатъ, отведенныхъ для сна, устроены кухня, столовая и помѣщеніе для сушки мокрой одежды.

Въ числѣ комнатъ для сна, имѣется одна разнѣромъ въ 63 кв. метра, при высотѣ въ 5,25 м.: въ ней помѣщаются 17 кроватей; такимъ образомъ на кровать приходится 19,5 куб. м.; такой типъ громадныхъ комнатъ, не смотря на удовлетворительное количество воздуха на человѣка, безусловно не желателенъ.

На станціи Александровскъ имѣются дежурныя помѣщенія для кондукторскихъ бригадъ пассажирскихъ поѣздовъ: для ея отведены три комнаты настолько обширныя, что на человѣка приходится 28,1 куб. м.; имѣются отдѣльная кухня, столовая, умывальная съ душемъ. Это лучшее дежурное помѣщеніе на линіи.

Такъ какъ пассажирская бригада состоитъ изъ четырехъ человѣкъ, то желательно, чтобы отдѣльная комната предоставлялась каждой бригадѣ, и, такимъ образомъ, никто не будетъ нарушать ихъ покоя въ то время, какое предназначено для отдыха.

Дежурныя помѣщенія смазчиковъ значительно хуже вышеприведенныхъ,—самыя просторныя на станціи Никитовка, гдѣ на человѣка приходится 13,3 куб. метр.

Минимумъ кубическаго объема въ дежурныхъ помѣщеніяхъ смазчиковъ на ст. Бѣлгородъ—7,85 куб. м.; это единственное дежурное помѣщеніе съ парами, во всѣхъ прочихъ—кровати; по это помѣщеніе служитъ только для пребыванія очередныхъ бригадъ; такъ какъ смазчики не имѣютъ квартиръ на станціи, то они вынуждены заранее приходить, чтобы вовремя быть къ поѣзду, съ которымъ должны ѣхать.

Въ отношеніи прочихъ удобствъ дежурныя смазчиковъ уступаютъ дежурнымъ помѣщеніямъ прочихъ агентовъ: въ Курскѣ кухня и столовая—вмѣстѣ.

Въ Александровскѣ, Джанкоѣ и Севастополѣ кухня, столовая и умывальная въ одной комнатѣ.

Въ большинствѣ случаевъ—комнаты съ значительнымъ числомъ кроватей, такъ, на ст. Курскъ, Джанкой по 12 кроватей, Панютино—двѣ комнаты по 10 кроватей, остальные, большею частью, по 8—9 кроватей.

Хотя смазчики товарныхъ поѣздовъ находятся въ такихъ же условіяхъ работы, какъ и кондукторы, и имъ нерѣдко приходится мокнуть подъ дождемъ на тормазныхъ площадкахъ, однако ни въ одномъ изъ дежурныхъ помѣщеній смазчиковъ нѣтъ комнаты для просушки мокрой одежды.

Такия комнаты имѣются при дежурныхъ кондукторовъ на ст. Курскъ, Славянскъ и Панютино; посреди комнаты печь, вокругъ которой устроены приспособленія для размѣщенія требующихъ просушки вещей<sup>\*)</sup>.

<sup>\*)</sup> Въ дежурныхъ помѣщеніяхъ Московско-Курской ж. д. для просушки одежды устроены особые шкафы.

Эти шкафы установлены въ передней во избежаніе порчи воздуха въ комнатахъ, гдѣ находятся отдыхающіе.

Внизу шкафа проведены трубы съ ребрами, въ трубы пропускаются продукты горѣнія изъ кухонныхъ топковъ.

Для вентилированія шкафовъ устроена тяга.

Во всѣхъ дежурныхъ помѣщеніяхъ на линіи бѣлье мѣняется разъ въ недѣлю; въ виду того, что поѣздной, а особенно паровозный персоналъ, находится въ такихъ условіяхъ работы, что загрязняется въ значительной степени трудно отмываемыми маслянистыми веществами, вполне естественно, что бѣлье грязнится очень скоро.

Поэтому необходимо, чтобы во всѣхъ дежурныхъ помѣщеніяхъ, къ услугамъ отдыхающихъ, была всегда теплая вода съ хорошо приспособленными умывальниками.

Выше было упомянуто, что вопросъ о постельномъ бѣльѣ въ дежурныхъ комнатахъ лучше всего рѣшить въ томъ смыслѣ, чтобы каждый имѣлъ при себѣ свое бѣлье; это важно еще и въ слѣдующемъ отношеніи: машинистъ депо Панютино, пріѣхавъ въ Харьковъ, ложится, ничего не подозревая, на постель, съ которой только что всталъ машинистъ, въ семьѣ котораго корь или скарлатина; ничего удивительнаго не будетъ, если такимъ путемъ будутъ переносить инфекціонныя заболѣванія.

Еще легче могутъ передаваться кожные или же глазныя болѣзни, при пользованіи одной и той же наволочкой.

Все это было бы устранимо, при пользованіи своимъ бѣльемъ.

Что же касается одѣялъ, то они должны время отъ времени подвергаться дезинфекціи.

Однимъ изъ крупныхъ недостатковъ дежурныхъ помѣщеній на большинствѣ жел. дор. слѣдуетъ считать то, что въ нихъ преобладаютъ комнаты съ значительнымъ числомъ кроватей; въ виду того, что поѣзда приходятъ каждыя 30—40 минутъ, въ дежурныхъ комнатахъ происходитъ постоянное движеніе;—одни приходятъ, другіе уходятъ; какъ бы тихо это ни дѣлалось, все же нельзя говорить о покойномъ отдыхѣ при такихъ условіяхъ.

Большія комнаты, въ которыхъ постоянно спятъ, чрезвычайно трудно убрать, въ виду этого въ нихъ легко заводятся паразиты, которыя лишаютъ сна даже очень усталыхъ людей.

Между тѣмъ, при небольшихъ комнатахъ на одну бригаду, т. е. 3—4 человѣка, дѣло въ значительной степени упрощается: бригаду во время отдыха никто не беспокоитъ, по уходѣ легко убрать и провѣтрить, даже при помощи форточекъ, не прибѣгая къ сложнымъ, дорого стоящимъ приспособленіямъ.

Такимъ образомъ, вновь прибывшая бригада получитъ чистую, провѣтренную комнату.

Тѣснота большинства дежурныхъ помѣщеній (особенно смазчиковъ и помощниковъ машинистовъ) также въ значительной сте-

пени затрудняетъ содержаніе ихъ въ чистотѣ. Кромѣ того, нельзя не отмѣтить малый штатъ сторожей при дежурныхъ помѣщеніяхъ, который не можетъ справиться съ массой работы; такъ, напримѣръ, на ст. II. при дежурныхъ комнатахъ кондукторовъ товарныхъ поѣздовъ два сторожа, которые дежурятъ посуточно; такимъ образомъ, въ двухъ этажномъ домѣ, въ 9 комнатъ, съ 54 кроватями долженъ поддерживать чистоту одинъ человѣкъ; слѣдуетъ помнить, что въ комнатахъ происходитъ почти непрерывный обмѣнъ людей, за которыми необходимо убирать; въ слѣдствіе отсутствія стока для грязной воды, сторожу приходится за дежурство вынести не мѣше 60 ведръ грязной воды, не говоря уже о массѣ другой работы.

Въ виду этого, помимо усиленія фактическаго надзора за соблюденіемъ чистоты и порядка въ дежурныхъ помѣщеніяхъ, необходимо увеличить число сторожей при нихъ.

Слѣдующимъ крупнымъ недостаткомъ надо считать отсутствіе во многихъ дежурныхъ помѣщеніяхъ отдѣльныхъ комнатъ для кухни, столовой и умывальной, что чрезвычайно важно.

Изъ всѣхъ дежурныхъ помѣщеній только въ двухъ имѣются ванны и въ двухъ души; души съ горячей и холодной водой, какъ я выше упоминалъ, въ высокой степени желательно устроить при всѣхъ дежурныхъ помѣщеніяхъ.

Въ вышеприведенныхъ таблицахъ имѣются указанія о свѣтовомъ отношеніи, количествѣ форточекъ и печей; въ виду того, что дежурныя помѣщенія предназначены главнымъ образомъ для сна, вопросъ о свѣтовомъ отношеніи не имѣетъ важнаго значенія, помимо комнатъ, назначенныхъ для дневного пребыванія; кромѣ форточекъ и печей, помѣщенія другихъ способовъ вентилляціи не имѣютъ.

Что же касается общихъ положеній относительно того, какъ должны быть устроены дежурныя помѣщенія, то они уже указаны въ докладѣ д-ра Stich'a, о которомъ выше сказано.

Здѣсь же считаю уместнымъ коснуться вопроса о питаніи поѣздныхъ и паровозныхъ бригадъ въ пути.

Нѣтъ необходимости распространяться о важности нормальнаго питанія, о значеніи для здоровья и трудоспособности своевременной ѣды и питья.

Давно установлено, что правильно питающійся человѣкъ легче противостоитъ всевозможнымъ вреднымъ влияніямъ непогоды и менѣе склоненъ къ заболѣваніямъ.

На заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ давно обращено вниманіе на вопросъ о питаніи поѣздного персонала во время пути; уже въ 1890 году на международномъ медицинскомъ конгрессѣ въ Берлинѣ былъ докладъ на эту тему.

„Die Ernährung des Fahrpersonals während der Fahrt“, Hr. Bectz'a.

Въ Желѣзнодорожномъ дѣлѣ за 1899 годъ имѣется замѣтка о столовой для желѣзнодорожныхъ служащихъ на ст. Авдѣевка Екатеринбургской желѣзной дороги.

Столовая пользуется значительною популярностью, но она служитъ главнымъ образомъ для мѣстныхъ агентовъ, хотя ею могутъ пользоваться и поѣздныя бригады.

Тамъ гдѣ нѣтъ на станціяхъ, на которыхъ помѣщаются дежурныя комнаты, столовыхъ, паровозный и поѣздной персоналъ питается въ пути тѣмъ, что взято изъ дому; въ большинствѣ случаевъ это холодныя закуски, въ родѣ колбасъ, сала, сухой рыбы, рѣже холодное мясо.

Паровозный персоналъ, благодаря тому, что имѣетъ возможность разогрѣть, взятую изъ дому пищу, беретъ съ собою иногда полный обѣдъ и разогрѣваетъ его или во время пути на паровозѣ, или же въ кухнѣ при дежурныхъ помѣщеніяхъ.

Чаще берутъ изъ дому сырые продукты, изъ которыхъ готовить себѣ, по пріѣздѣ на мѣсто отдыха, обѣдъ; за этимъ занятіемъ во всѣхъ дежурныхъ помѣщеніяхъ можно застать всегда нѣсколько человѣкъ, поэтому важно имѣть отдѣльное помѣщеніе для кухни.

Само собою понятно, что на изготовленіе обѣда, какъ бы онъ ни былъ простъ, уходитъ значительная часть времени, предназначеннаго для отдыха.

Говоря о поѣздныхъ бригадахъ товарныхъ поѣздовъ, я отмѣтилъ, что въ зимніе мѣсяцы они не могутъ брать съ собою ничего съѣстнаго, такъ какъ на тормозахъ все замерзаетъ.

Этотъ серьезный вопросъ можетъ быть рѣшенъ только рациональнымъ устройствомъ при дежурныхъ помѣщеніяхъ столовыхъ, изъ которыхъ отдыхающія бригады могли бы получать пищу по доступнымъ цѣнамъ.

На ст. Панютино уже около двухъ лѣтъ функционировать при дежурномъ помѣщеніи кондукторовъ товарныхъ поѣздовъ столовая.

На льготныхъ условіяхъ предоставлены въ распоряженіе предпринимателя очень просторная кухня и квартира съ отопленіемъ

и другими удобствами; онъ же обязанъ давать обѣдъ изъ двухъ блюдъ за 15 коп.

Обѣдъ состоитъ обыкновенно изъ борща или супа съ кускомъ говядины и жаркого (большею частью котлета), хлѣба—сколько угодно.

На первый взглядъ кажется, что за такую плату нельзя дать сноснаго обѣда изъ двухъ блюдъ, но, при ближайшемъ разсмотрѣніи, это не такъ.

Мясо, при покупкѣ значительнаго количества, обходится въ среднемъ по 8 коп. фунтъ; въ среднемъ на обѣдающаго приходится около  $\frac{3}{4}$  ф., т. е. на 6 коп. на человѣка; хлѣба не болѣе какъ на 4 коп., прочихъ припасовъ ни въ какомъ случаѣ не болѣе какъ на 3 коп.; такимъ образомъ, обѣдъ предпринимателю стоитъ 13 коп. на человѣка—получаетъ же онъ 15 коп.; казалось бы, что, при значительномъ количествѣ обѣдающихъ, можно вести дѣла къ обоюдному удовольствію; на самомъ дѣлѣ происходитъ наоборотъ: съ одной стороны кухня должна функционировать почти непрерывно цѣлыя сутки что, конечно, чрезвычайно неудобно для предпринимателя; съ другой стороны значительная часть обѣдающихъ въ столовой жалуется, что супы и борщи нельзя ѣсть послѣ 2-хъ, 3-хъ часовъ дня, такъ они безвкусны; дѣло въ томъ, что обыкновенно обѣдъ готовъ къ 9 часамъ утра, и затѣмъ долженъ оставаться горячимъ чуть не цѣлыя сутки. Вполнѣ естественно, что онъ черезъ 5—6 часовъ сильно теряетъ во вкусѣ.

Было бы конечно рациональнѣе готовить меньшими порціями 2—3 раза въ теченіе сутокъ, но это, понятно, не въ интересахъ предпринимателя.

Въ виду этого, мнѣ кажется, было бы целесообразнѣе не передавать столовыхъ при дежурныхъ комнатахъ предпринимателямъ, а вести дѣло хозяйственнымъ путемъ, съ привлеченіемъ къ нему лицъ непосредственно заинтересованныхъ.



## ГЛАВА VIII.

### Заболѣваемость.

Когда, въ 1842-мъ году, было приступлено къ постройкѣ Николаевской желѣзной дороги, на ней было организовано врачебно-санитарное наблюденіе, и, по мѣрѣ надобности, открывались и закрывались лазареты для пользованія служащихъ и рабочихъ.

До перехода въ 1870 году Министерства Путей сообщенія въ гражданское вѣдомство, санитарная часть желѣзныхъ дорогъ имѣла военную организацію\*).

Въ статьѣ „нѣсколько словъ о врачебной службѣ на желѣзныхъ дорогахъ“ Д-ра Вырубова, написанной въ 1879 году, мы читаемъ слѣдующее: если мы бросимъ взглядъ на организацію врачебной службы на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи, то мы будемъ поражены разнообразіемъ формъ, въ которыхъ отличалась эта организація, разнообразіемъ дѣйствующихъ правилъ, положеній и порядковъ.

Количественный составъ врачебнаго персонала, положеніе послѣдняго въ смыслѣ правственной независимости и матеріальнаго обезпеченія, дѣленіе линій дорогъ на врачебныя и фельдшерскіе участки, права служащихъ на медицинскую помощь, организація послѣдней—все это представляетъ большія различія и при томъ различія болѣею частью не мотивирующіяся дѣйствительными нуждами и потребностями.

Мы встречаемся со всеми переходами отъ болѣе или менѣе удовлетворительной организаціи врачебной службы къ почти совершенному отсутствію всякаго устройства.

Далѣе приводится таблица съ обозначеніемъ 40 желѣзныхъ дорогъ, ихъ протяженія, числа врачей и средняго числа верстъ, приходящихся на каждаго врача.

\* ) Историческій очеркъ Вѣдомства Путей Сообщенія.

Таблица № 34.

№	Название дороги	Протяжение дороги	Число врачей	Величина врач. уча- стка в.
1	Царскосельская . . . . .	25	2	12.5
2	Лодзинская . . . . .	26	1	26
3	Боровичская . . . . .	29	1	29
4	Риго-Тукумская . . . . .	60	2	30
5	Динабург-Витебская . . . . .	244	7	34.8
6	Мягавская . . . . .	129	3	43
7	Риго-Динабургская . . . . .	221	4	55.2
8	Тамбовско-Козловская . . . . .	68	1	68
9	С.-Петербург-Варшавская . . . . .	1207	11	76
10	Новгородская . . . . .	157	2	78.5
11	Балтійская . . . . .	568	7	81.1
12	Константиновская . . . . .	95	1	95
13	Привислянская . . . . .	484	5	96.8
14	Рязанско-Козловская . . . . .	198	2	99
15	Варшавско-Тереспольская . . . . .	200	2	100
16	Николаевская . . . . .	604	6	100.6
17	Московско-Нижегородская . . . . .	410	4	102.5
18	Харьково-Николаевская . . . . .	830	8	103.7
19	Рязанско-Вяземская . . . . .	645	6	107.5

20	Московско-Рязанская . . . . .	233	2	116.5
21	Рязанско-Моршанская . . . . .	122	1	122
22	Тамбовско-Саратовская . . . . .	367	3	122.3
23	Московско-Курская . . . . .	502	4	125.5
24	Оренбургская . . . . .	508	4	127
25	Новоторжская . . . . .	129	1	129
26	Либаво-Ромепская . . . . .	1183	9	131.4
27	Орловско-Грязская . . . . .	288	2	144
28	Курско-Кіевская . . . . .	442	3	147.3
29	Грязе-Царицинская . . . . .	625	4	153.5
30	Московско-Ярославско-Вологодская . . . . .	463	3	154
31	Финляндскія дороги . . . . .	788	5	157.6
32	Орловско-Витебская . . . . .	488	3	162.6
33	Юго-Западныя дороги . . . . .	2017	12	168
34	Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . .	778	4	194.5
25	Лозово-Севастопольская . . . . .	626	3	208.6
36	Ростово-Владикавказская . . . . .	652	3	217.3
37	Моршанско-Сызранская . . . . .	497	2	248.5
38	Курско-Харьково-Азовская . . . . .	767	3	255.6
39	Рыбинско-Бологовская . . . . .	280	1	280
40	Фастовская . . . . .	331	1	331

Такимъ образомъ половина дорогъ имѣла врачебные участки протяженіемъ много выше предѣльной нормы—120 в., принятой въ настоящее время; а если принять во вниманіе, что движеніе въ то время было много слабѣе, и поѣзда ходили значительно медленнѣе, то станетъ понятнымъ тяжелое положеніе въ какомъ находились врачи и ихъ пациенты. Въ томъ же 1879 году на Петербургскомъ сѣздѣ естествоиспытателей и врачей, по идеѣ доктора Ландезена, выдѣлилась въ особую секцію желѣзнодорожной медицины группа желѣзнодорожныхъ врачей, подъ предѣдательствомъ Д-ра Эрисмана—подвергла основательной критикѣ, существовавшіе тогда порядки и положила основаніе для будущей болѣе совершенной организаціи врачебнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ.

Въ 1881-мъ году въ Москвѣ, подъ предѣдательствомъ Ададурова, былъ выработанъ проектъ періодическихъ сѣздовъ желѣзнодорожныхъ врачей.

Но только въ мартѣ 1886 года состоялся сѣздъ желѣзнодорожныхъ врачей и представителей желѣзныхъ дорогъ, подъ предѣдательствомъ Е. А. Богдановича, для выработки проектовъ регламентаціи врачебно санитарной службы на желѣзныхъ дорогахъ; для той же цѣли была образована коммиссія въ 1891-мъ году.

Результатомъ всѣхъ этихъ коммиссій были правила врачебно-санитарной службы на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія.

Правилами этими дополненными впоследствии и руководствуются въ настоящее время.

Согласно этимъ правиламъ, врачебно санитарная служба на желѣзныхъ дорогахъ назначается: а) для подачи врачебной помощи желѣзнодорожнымъ служащимъ и ихъ семействамъ а также лицамъ, пострадавшимъ отъ несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ или заболѣвшимъ во время нахождения на таковыхъ; в) для наблюденія за тѣмъ, чтобы на желѣзныхъ дорогахъ не было служащихъ, имѣющихъ тѣлесные недостатки, препятствующіе имъ успѣшно исполнить обязанности, связанныя съ безопасностью движенія по желѣзнымъ дорогамъ и с) для надзора за санитарнымъ состояніемъ дорогъ и ихъ принадлежностей.

§ 2. Непосредственное завѣдываніе врачебно санитарной службой на желѣзной дорогѣ возлагается, подъ общимъ руководствомъ управляющаго дорогой, на старшаго врача.

Желѣзная дорога въ врачебно-санитарномъ отношеніи раздѣляется на участки, коими завѣдуютъ участковые врачи.

Число и протяженіе сихъ участковъ, равнокакъ и все устройство врачебно-санитарной службы, порядокъ опредѣленія и увольненія служащихъ, входящихъ въ ея составъ, а также взаимныя ихъ отношенія опредѣляются центральной администраціей дороги, согласно съ законами, настоящими правилами, постановленіями и распоряженіями. г. Министра Путей Сообщенія.

Желѣзные дороги въ врачебно-санитарномъ отношеніи раздѣляются на участки, изъ коихъ каждый находится въ вѣдѣніи врача, а каждый участокъ на околки, находящіяся въ вѣдѣніи фельдшеровъ. Раздѣленіе дорогъ на врачебные участки производится соответственно мѣстнымъ условіямъ, протяженію дороги, числу служащихъ и рабочихъ, при чемъ протяженіе участка, въ зависимости отъ густоты распредѣленія служащихъ и рабочихъ, назначается въ предѣлахъ отъ 60 и не свыше 120 верстъ.

Большія желѣзнодорожныя станціи, Управленія и мастерскія, гдѣ сосредоточивается значительное число служащихъ съ ихъ семействами и рабочихъ, численностью отъ 1500—2000 человекъ, должны составлять отдѣльный врачебный участокъ.

На тѣхъ же основаніяхъ опредѣляются и фельдшерскіе околки, протяженіе коихъ назначается въ предѣлахъ отъ 30—50 верстъ.

Въ больницахъ и болѣе важныхъ пріемныхъ покояхъ должно находиться достаточное число фельдшеровъ для амбулаторныхъ цѣлей и для завѣдыванія аптекой.

Далѣе подробно излагаются обязанности каждаго изъ служащихъ врачебной службы. Въ главѣ V-й приведены постановленія и правила, касающіяся производства освидѣтельствованія состоянія здоровья лицъ, поступающихъ на желѣзнодорожную службу и переосвидѣльствованія, занимающихъ должности, имѣющія непосредственное отношеніе къ движенію поѣздовъ.

Кромѣ того, въ видѣ приложений, имѣются указанія, которыми слѣдуетъ руководствоваться при опредѣленіи остроты зрѣнія и цвѣтной слѣпоты у желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Краткое наставленіе для изслѣдованія остроты слуха. Перечень болѣзней и физическихъ недостатковъ, препятствующихъ пріему на желѣзнодорожную службу съ указаніемъ категорій должностей, на которыя лица съ извѣстными болѣзнями и недостатками не могутъ быть допускаемы.

Но уже въ 1898 году, на первомъ съѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей изъ представленныхъ докладовъ и сообщеній видно, что устройство медицинской части на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ, не смотря на объединяющія правила врачебно-санитарной службы 1893 г. фактически отличаются крайнимъ разнообразіемъ, въ смыслѣ величины врачебныхъ участковъ, степени снабженія ихъ медицинскими средствами, круга обязанностей врачей, количества ихъ работы и пр.

Вѣсть съ тѣмъ констатирована на многихъ линіяхъ и недостаточность врачебной, особенно больничной помощи.

Что касается санитарной дѣятельности, то она находится только въ зародышевомъ состояніи.

Даже такой существенно важный для безопасности движенія вопросъ, какъ надзоръ за тѣлесными и духовными силами служащихъ и охрана ихъ отъ переутомленія, могущаго сдѣлаться роковымъ для жизни многихъ сотенъ людей, на столько мало разработана въ сферѣ желѣзнодорожной врачебной дѣятельности, что врачъ не имѣетъ возможности не только предупредить опасности переутомленія, но даже надлежащимъ образомъ разработать вопросъ и представить на разсмотрѣніе кого слѣдуетъ мѣры къ устраненію существующихъ случаевъ переутомленія. (\*).

Въ виду этого на съѣздѣ былъ возбужденъ вопросъ о необходимости пересмотра существующихъ правилъ врачебно-санитарной службы на желѣзныхъ дорогахъ.

Избранная съѣздомъ комиссія, по подробномъ обсужденіи вопроса, предложила ввести много дополненій, существенно расширяющихъ дѣятельность врача.

По редакціи доктора Менделѣева, врачебно-санитарная служба на желѣзныхъ дорогахъ предназначена между прочимъ для обязательнаго обученія служащихъ оказывать помощь, какъ въ несчастныхъ случаяхъ, такъ и при внезапныхъ заболѣваніяхъ, да еще для спеціальной экспертизы по медицинскимъ вопросамъ, касающимся соотвѣтствія служащихъ ихъ служебнымъ обязанностямъ.

Въ параграфѣ 3-мъ, по которому протяженіе врачебнаго участка, въ зависимости отъ густоты распредѣленія служащихъ

\*.) Изъ доклада А. А. Вырубова. О необходимости пересмотра существующихъ правилъ врачебно-санитарной службы на ж. д.

и рабочихъ назначается въ предѣлахъ отъ 60 не свыше 120 в., въ интересахъ болѣе успѣшнаго врачебнаго обслуживанія участковъ, желательнаго измѣнить въ томъ смыслѣ, чтобы цифра 120 была замѣнена цифрою—100.

Далѣе, принимая во вниманіе громадное значеніе, которое могутъ имѣть желѣзнодорожные пути въ дѣлѣ распространенія инфекціонныхъ заболѣваній, болѣе подробно изложены мѣры противъ распространенія заразныхъ болѣзней.

Согласно правиламъ 1893 года для подачи медицинской помощи на желѣзныхъ дорогахъ устраиваются больницы, приемные покои, станціонныя и поѣздныя аптечки.

Приемные покои устраиваются на станціяхъ: ближайшей къ мѣсту жительства врача, узловыхъ станціяхъ, на коихъ сходятся главныя линіи желѣзнодорожной сѣти, имѣющихъ основныя депо и мастерскія. На прочихъ станціяхъ приемные покои устраиваются съ такимъ расчетомъ, чтобы разстоянія между сосѣдними покоемъ не превосходило 100 верстъ.

На каждой станціи, гдѣ не имѣется приемнаго покоя, должны находиться въ распоряженіи начальника станціи: аптечный ящикъ съ наиболѣе употребительными простыми медикаментами и перевязочными средствами и, по меньшей мѣрѣ, одни носилки.

Въ каждомъ пассажирскомъ поѣздѣ также должны находиться, въ распоряженіи главнаго кондуктора, аптечный ящикъ и носилки.

Изъ отчета о врачебно-санитарномъ состояніи желѣзныхъ дорогъ за 1900-й годъ видно, что на всѣхъ ж. дорогахъ Россіи въ отчетномъ году было:

Таблица № 35.

Врачей	Провизоровъ	Пом. провизоровъ	Фельдшеровъ	Акушеровъ	Среднее протяженіе врачебн. участка	Среднее населеніе врачебн. участка	Общее число желѣзнодорожн. больницъ	Число кроватей въ нихъ
547	28	17	1198	255	92.9	2601	63	1682

Представленные здѣсь среднія цифры протяженія и населенія участковъ сильно колеблются. Если исключить дороги мѣстнаго сообщенія, то оказывается, что на казенныхъ дорогахъ населеніе врачебныхъ участковъ равно въ среднемъ 3451 ч., а на частныхъ 3791 ч.

На казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ цифры населенія врачебныхъ участковъ колеблются между 1064 (Уссурийская) и 5865 (Николаевская).

Даже въ предѣлахъ одной и той-же дороги врачебные участки рѣзко отличаются, по протяженію, а еще болѣе по количеству населенія. Какъ видно изъ отчета о врачебно-санитарномъ состояніи К.-Х.-С. ж. д. за 1901-й годъ, при протяженіи въ 1695 верстъ, подъ вѣдѣніемъ старшаго врача дороги было:

Врачей участковыхъ	14
„ больничныхъ	3
Фельдшеровъ	46
Фельдшерницъ акуш.	7
Письмоводитель	1
Конторщикъ	1
Провизоръ	2

Изъ нижеслѣдующей таблицы видно распределеніе дороги на врачебные участки и фельдшерскіе окологды съ обозначеніемъ числа фельдшеровъ, протяженій врачебныхъ участковъ и фельдшерскихъ окологдовъ.

Таблица № 36.

Мѣсто жительства врачей	Протяженіе врачебныхъ участковъ	Конкретныя станціи врачебныхъ участковъ	Число фельдшер. протек. окологдовъ	Мѣста жительства фельдшеровъ	Мѣста жительства фельдшерницъ-акушеровъ	Протяженіе окологдовъ акушеровъ
Бѣлгородъ	179 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Курскъ Бѣлгородъ	1 72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 1 53 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 2	Курскъ Клейнмихелево Бѣлгородъ	Бѣлгородъ	258 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Купянекъ	148	Купянекъ Бѣлгородъ	7 53 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Купянекъ Волчанекъ	Купянекъ	148
Харьковъ	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Бѣлгородъ Харьковъ	2 79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Харьковъ		

Харьковъ	—	Харьковъ	7	Харьковъ	Харьковъ	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Харьковъ	58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Харьковъ Тараповка	2 58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Харьковъ		
Папютино	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Тараповка Варваровка	2 72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 3 44 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Папютино Лозовая	Папютино	238 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Синельниково	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Варваровка Мокрая	2 55 61 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Синельниково		
Александровскъ	76	Мокрая Пришибъ	2 76	Александровскъ	Александровскъ	105
Мелитополь	140 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Пришибъ Ново-Алексѣевк.	2 61 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 1 99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Мелитополь Ново-Алексѣевк.		
Феодосія	189 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Ново-Алексѣевк. Феодосія	1 57 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 1 38 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 1 73 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Таганантъ Джанкой Феодосія		
Симферополь	160 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Джанкой Севастополь	2 86 30 1 14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Симферополь Севастополь		
Керчь	114	Владиславовка Керчь	1 65 1 49	Владиславовка Керчь	Керчь	114
Славянскъ	119	Лозвая Краматорская	2 98 21	Славянскъ	Славянскъ	269 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Константиновка	134 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Краматорская Никитовка	1 74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1 60	Константиновка Никитовка		
Бахмутъ	82	Краматорская Бахмутъ	1 43 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 1 88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Краматорская Бахмутъ		

Изъ этой таблицы видно, что протяженія врачебныхъ участковъ колеблются между  $58\frac{1}{4}$  и  $179\frac{1}{4}$  верстъ, фельдшерскіе между 30— $99\frac{1}{4}$  и акушерскіе между 105— $269\frac{1}{2}$ .

Такія колебанія обусловлены, главнымъ образомъ, количествомъ населенія участковъ, поэтому Харьковъ и Александровскъ, гдѣ сосредоточены большія мастерскія, имѣютъ небольшіе по протяженію участки.

Нѣкоторые же участки, не смотря на очень малую населенность, оказались менѣе другихъ по протяженію, въ зависимости отъ чисто мѣстныхъ условій: таковы Бахмутъ и Керчь, благодаря своему изолированному положенію, были выдѣлены въ самостоятельные участки.

Среднее протяженіе врачебнаго участка К.-Х.-С. ж. д. 121 вер., средняя приблизительная населенность врачебнаго участка 5216 —далеко превосходитъ среднюю цифру населенности врачебнаго участка, выведенную для всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (3451) и уступаетъ только Николаевской и Московско-Курской ж. д., и изъ частныхъ Московско-Казанской.

Въ Харьковѣ имѣется больница на 40 кроватей съ однимъ врачомъ и тремя фельдшерами, въ Александровскѣ—больница на 80 кроватей съ двумя врачами и четырьмя фельдшерами.

Больницы расположены почти центрально, что весьма важно.

Нельзя не замѣтить, что число врачей, при указанномъ количествѣ кроватей, не достаточно.

По числу кроватей, среди прочихъ дорогъ Европейской Россіи, К.-Х.-С. ж. д. занимаетъ пятое мѣсто.

Въ докладѣ доктора Е. А. Головина на 3-емъ съѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей (Объ устройствѣ желѣзно-дорожныхъ больницъ) подробно разобранъ очень важный вопросъ о положеніи больничнаго дѣла на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Въ статьѣ приведена таблица, изъ которой видно: число желѣзно-дорожныхъ больницъ, число кроватей въ нихъ, отношенія количества населенія къ числу кроватей на дорогѣ.

Таблица № 37.

Названіе дорогъ	Число больницъ	Число кроватей	На какое колич. населенія приходится 1 кровать
Балтійская и Псковско-Рижская . . . . .	—	—	—
Баскуичакская . . . . .	1	10	153
Екатерининская . . . . .	3	72	709
Закавказская . . . . .	3	270	225
Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	2	120	586
Либаво-Роменская . . . . .	1	60	718
Московско-Брестск . . . . .	2	80	495
Московско-Курская . . . . .	2	39	2289
Московско-Яросл.-Архангел . . . . .	2	22	1468
Николаевская . . . . .	2	116	657
Пермская . . . . .	3	106	361
Полѣскія . . . . .	1	17	2502
Привислянскія . . . . .	1	52	1324
Риго-Орловская . . . . .	1	18	2512
Самаро-Златоустовская . . . . .	2	55	789
С.Петербур.-Варшавская . . . . .	1	10	4100
Сызрано-Вяземская . . . . .	3	47	1207
Харьково-Николаевская . . . . .	2	80	565
Юго-Западныя . . . . .	3	102	1054
Итого . . . . .	35	1276	770

Дороги экспл. ж. д. Общест.			
Варшав.-Вѣнская . . . . .	—	—	—
Владикавказская . . . . .	6	140	588
Лодзинская фабр. . . . .	—	—	—
Моск.-Винд.-Рыбинск. . . . .	3	42	732
Моск.-Казанская . . . . .	1	12	4813
Моск.-Кіево-Воронеж. . . . .	1	14	4390
Рязанско-Уральск. . . . .	4	80	1281
Юго-Восточн. . . . .	4	120	845
<b>Итого . . . . .</b>	<b>19</b>	<b>408</b>	<b>1183</b>

Изъ того же доклада видно, что учрежденная 20 ноября 1901 года комиссия для обсуждения въ какихъ мѣстахъ всего необходимо устроить желѣзно-дорожныя больницы между прочимъ заключеніями, высказала и слѣдующее:

Для полного удовлетворенія потребностей въ больничномъ леченіи, дороги должны располагать одной больничной койкой на 200 человекъ населенія. Такимъ образомъ, если не считать маленькой Баскучанской вѣтви (72 в), то ни одна дорога не имѣетъ необходимаго числа коекъ. Только Закавказская близка къ этой поряѣ.

Для того чтобы К.-Х.-С ж. д. удовлетворяла выше указанной нормѣ необходимо, чтобы число кроватей было доведено до 391.

Вслѣдствіе недостатка мѣстъ въ своихъ больницахъ, дорога вынуждена помѣщать своихъ больныхъ въ больницахъ другихъ вѣдомствъ.

Ниже мы увидимъ, что, хотя и К.-Х.-С. ж. дорога вынуждена помѣщать часть больныхъ въ учрежденіяхъ другихъ вѣдомствъ, тѣмъ не менѣе нѣтъ въ настоящее время необходимости въ такомъ количествѣ кроватей.

Все поступающіе на желѣзно-дорожную службу, кромѣ поденныхъ ремонтныхъ рабочихъ, подвергаются медицинскому освидѣтельствуванію.

„Въ 1877 году г. Министръ Путей Сообщенія, въ видахъ устраненія возможныхъ несчастныхъ случаевъ отъ нахождения на активной желѣзно-дорожной службѣ лицъ одержимыхъ дальтонизмомъ, куриною слѣпотой и слабымъ зрѣніемъ, приказалъ освидѣтельствовать въ этомъ отношеніи всѣхъ служащихъ, имѣющихъ, по роду своей дѣятельности, дѣло съ сигналами и на будущее время не принимать на службу безъ свидѣтельства желѣзно-дорожнаго врача о немѣнѣи у поступающихъ указаннымъ выше недостатковъ, а состоящихъ на службѣ и страдающихъ указанными болѣзнями уволить.

На сѣздѣ желѣзно-дорожныхъ врачей бывшемъ въ Москвѣ въ 1881-мъ году, признано желательнымъ подвергать врачебному освидѣтельствуванію въ отношеніи остроты зрѣнія, слуха, свѣтоощущенія и общаго состоянія здоровья всѣхъ поступающихъ на желѣзно-дорожную службу\*).

На сѣздѣ врачей въ 1886 году было выработано положеніе о врачебной службѣ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ съ болѣе точными правилами освидѣтельствующихъ и переосвидѣтельствующихъ служащихъ.

Съ теченіемъ времени были произведены измѣненія и дополненія этихъ правилъ пока 6 ноября 1899 года были изданы правила врачебно-санитарнаго освидѣтельствующихъ, которыми руководствуются и въ настоящее время.

Согласно этимъ правиламъ:

„При освидѣтельствующихъ состоянія здоровья лицъ, поступающихъ на желѣзно-дорожную службу, врачи руководствуются требованіемъ, чтобы означенныя лица:

а) не имѣли какихъ-либо болѣзней или тѣлесныхъ недостатковъ, перечисленныхъ въ особомъ перечнѣ и могущихъ препятствовать исполненію служебныхъ обязанностей или грозящихъ въ болѣе или менѣе недалекомъ будущемъ потерей работоспособности.

б) удовлетворяли требованіямъ относительно состоянія зрѣнія и слуха, какія установлены для должностей различныхъ наименованій, перечисленныхъ въ особомъ перечнѣ.

\* ) Объ освидѣтельствующихъ лицъ поступающихъ на желѣзно-дорожную службу и о періодическомъ освидѣтельствующихъ служащихъ.

Докладъ Н. А. Романова на 1-мъ сѣздѣ желѣзно-дорожныхъ врачей.

Заключение о пригодности или не пригодности къ данной должности освидѣтельствованнаго лица дѣлается на основаніи всей совокупности данныхъ, полученныхъ при освидѣтельствovanіи.

При освидѣтельствovanіи врачи прежде всего руководствуются перечнемъ болѣзней и тѣлесныхъ недостатковъ, препятствующихъ поступленію на желѣзно-дорожную службу вообще.

Въ зависимости отъ требованій, предъявляемыхъ въ отношеніи къ здоровью кандидатовъ на различныя должности, желѣзно-дорожные служащіе раздѣляются на три категоріи:

1-я категорія: должности, для замѣщенія которыхъ къ кандидатамъ, помимо общихъ для всѣхъ желѣзно-дорожныхъ служащихъ требованій относительно состоянія здоровья, предъявляются еще установленныя высшія нормы зрѣнія и слуха.

2-я категорія: должности, для замѣщенія которыхъ къ кандидатамъ, помимо общихъ для всѣхъ желѣзно-дорожныхъ служащихъ требованій относительно состоянія здоровья, предъявляются сравнительно съ первою категоріей, пониженныя требованія относительно зрѣнія и слуха.

3-я категорія: всѣ прочія должности, не входящія въ 1-ю и 2-ю категорію.

Далѣе указаны какіе служащіе входятъ въ составъ каждой категоріи.

Приведенъ перечень болѣзней и тѣлесныхъ недостатковъ, препятствующихъ поступленію на желѣзно-дорожную службу вообще и поступленію въ отдѣльныя категоріи въ частности.

Въ обстоятельномъ докладѣ доктора Романова имѣются указанія о постановкѣ врачебнаго освидѣтельствovanія на нѣкоторыхъ иностранныхъ желѣзныхъ дорогахъ; далѣе разобраны виды врачебныхъ освидѣтельствovanій и указаны нѣкоторые недостатки существующихъ правилъ освидѣтельствovanія.

Недостатки эти въ общемъ незначительны; докторъ Романовъ, совершенно основательно считаетъ норму остроты зрѣнія для старослужащихъ лицъ 1-й категоріи (при переосвидѣтельствovanіи) — 0.75, на одномъ глазу и 0,5 на другомъ требуемой „Правилами“ — высокою и рекомендуетъ замѣнить: 0.5 для каждаго глаза.

Кромѣ того, требуемое „Правилами“, ежегодное освидѣтельствovanіе всѣхъ служащихъ, имѣющихъ непосредственное отношеніе къ движенію поѣздовъ, онъ не считаетъ необходимымъ и рекомендуетъ производить такое переосвидѣтельствovanіе черезъ 5 лѣтъ; и только въ тѣхъ случаяхъ, когда врачъ имѣетъ основаніе пред-

полагать пониженіе остроты зрѣнія или слуха у кого либо изъ вышеупомянутыхъ служащихъ,—то слѣдуетъ производить переосвидѣтельствovanіе ежегодно. На томъ же сѣздѣ въ докладѣ доктора Гордона „О необходимости тщательнаго изслѣдованія слуха у желѣзно-дорожныхъ служащихъ\*“)“ имѣются указанія, что слухъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, главнымъ образомъ паровознаго персонала, постепенно понижается.

Причиной тому служатъ помимо сильныхъ звуковыхъ раздраженій и толчковъ машины, рѣзкія перемены температуры, которыми подверженъ паровозный персоналъ болѣе другихъ агентовъ.

Выстъ съ тѣмъ въ докладѣ отмѣчены случаи желѣзно-дорожныхъ несчастій, единственной причиною которыхъ были недостатки слуха у паровознаго персонала.

Ввиду этого является сама собою понятная необходимость тщательнаго освидѣтельствovanія слуха у всѣхъ агентовъ имѣющихъ дѣло съ звуковыми сигналами.

Вслѣдствіе вышеупомянутой неустойчивости желѣзно-дорожной службы, число увольняющихся и вновь поступающихъ ежегодно достигаетъ на К.-Х.-С. ж. д. нѣсколькихъ тысячъ человѣкъ.

Изъ нижеслѣдующей таблицы видно число освидѣтельствovanыхъ, принятыхъ и не принятыхъ въ теченіе трехъ лѣтъ 1900—1902 г.

Таблица № 38.

	Освидѣт- ствовано поступающ.	Годныхъ.	Не год- ныхъ.	% негод- ныхъ.
1900 . . . . .	5651	5268	383	6,77%
1901 . . . . .	5629	5276	353	6,27%
1902 . . . . .	4160	3858	302	7,86%

При ближайшемъ разсмотрѣніи причинъ, по которымъ были не приняты на службу, оказывается, что болѣе всего негодныхъ было по недостаткамъ общаго состоянія здоровья, сюда вошли: пороки сердца, грыжи и другія заболѣванія; къ сожалѣнію въ отчетахъ нѣтъ точныхъ указаній на этотъ счетъ.

\* ) Труды 1-го сѣзда желѣзнодорожныхъ врачей.

302 человека, не принятые в 1902 году распределяются нижеслѣдующимъ образомъ:

Таблица № 39.

По недостатку общаго состо- нія здоровья.	Дальтонизмъ.	Слабость зрѣнія.	Слабость слуха.
155	30	70	47
3,75%	0,81%	1,6%	1,15%

общаго числа поступающихъ (4160).

Слѣдуетъ оговориться, что число дальтониковъ немного больше указанной цифры, такъ какъ, поступающіе на службу въ конторы и мастерскія не свидѣлствуются въ отношеніи цвѣтоощущенія, а потому, надо думать, что число дальтониковъ колеблется около одного процента \*).

Такъ какъ для цѣлей дороги важна правильность цвѣтоощущеній на красный и зеленый цвѣтъ, то изслѣдованіе и производится въ этомъ направлеиіи.

По слабости слуха было не принято 1,15% общаго числа свидѣлствовавшихся, по слабости зрѣнія—1,6%.

Слѣдуетъ замѣтить, что большую часть этихъ составляютъ лица, поступавшія на должности, требующія повышенной нормы зрѣнія и слуха; т. е.—0,75 для обонхъ глазъ или 1,0 для одного и 0,5 для другого, и  $\frac{6}{10}$  для слуха (т. е. способность различать шопотную рѣчь на разстояніи 6 метровъ).

Прежде чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію данныхъ о заболѣваемости желѣзнодорожныхъ служащихъ и въ частности служащихъ К. Х. С. ж. д., считаю умѣстнымъ сказать, что большинство отчетовъ страдаетъ крупнымъ недостаткомъ—неточностью, въ виду этого я коснусь ихъ вкратцѣ и съ большою осторожностью.

Отчеты о болѣзненности и смертности составляются на каждомъ врачебномъ участкѣ ежемѣсячно въ видѣ полугодичныхъ

\*) По мнѣнію доктора А. Вырубова число дальтониковъ гораздо больше отъ 3—4%. (О распознаваніи цвѣтной слѣпоты).

и годичныхъ отчетовъ отправляются въ канцелярію старшаго врача дороги.

К.-Х.-С. жел. дор., въ санитарномъ отношеніи, раздѣлена на 15 врачебныхъ участковъ, на которыхъ числятся 15 приемныхъ покоевъ, три изъ нихъ сосредоточены въ Харьковѣ, остальные на липи, — распределеніе ихъ видно изъ выше приведенной таблицы.

Кромѣ того на станціяхъ: Курскъ, Волчанскъ, Клейнмихелево, Лозовая, Краматорская, Никитовка, Ново-Алексѣвка, Таганашъ, Джанкой, Владиславовка и Севастополь имѣются фельдшерскіе приемные покои, куда время отъ времени пріѣзжаютъ участковые врачи это дѣлается или въ заранѣе опредѣленные дни, или же по мѣрѣ надобности.

Число больныхъ, посѣщающихъ эти приемные покои весьма значительно, такъ напримѣръ, на станціи Лозовая количество амбулаторныхъ больныхъ въ годъ достигаетъ 6000, и число посѣщеній превышаетъ 14,000.

Кромѣ амбулаторнаго приѣма и посѣщенія больныхъ на дому, на обязанности фельдшеровъ—выѣзды на линію по вызовамъ больныхъ, сопровожденіе трудно больныхъ и раненныхъ, оказаніе помощи пассажирамъ, все это вмѣстѣ съ недостатками способа регистраціи больныхъ сильно вліяетъ на точность представляемыхъ фельдшерами отчетовъ.

Заболѣвшій служащій нерѣдко нѣсколько разъ фигурируетъ въ годовомъ отчетѣ только потому, что обращался за помощью съ одною и тою же болѣзнію въ разные мѣсяцы и, слѣдовательно, попадалъ въ мѣсячные отчеты; отправленный въ больницу съ тѣмъ же заболѣваніемъ онъ и тамъ попадаетъ въ отчетъ.

Особенно не точны свѣдѣнія объ умершихъ и больныхъ членахъ семействъ служащихъ.

На неточность отчетовъ въ значительной степени вліяетъ слѣдующее обстоятельство.

Многіе изъ служащихъ, вынужденные по семейнымъ или инымъ дѣламъ отлучаться изъ дому или просто не явиться на службу, фиктивно заболѣваютъ и обращаются къ своему врачу съ жалобами на боли въ какой либо области своего организма, чаще всего боли подъ ложечкой, тошноты или же боли въ рукахъ и ногахъ и просятъ объ освобожденіи на нѣсколько дней.

Хорошо, если врачъ въ такой мѣрѣ знаетъ служащихъ своего участка, что отличить симуляцію отъ истиннаго заболѣванія и, сообразно съ обстоятельствами дастъ или не дастъ освобожденіе,

въ противномъ случаѣ—нѣсколько лишнихъ диагнозовъ gastrit'a или Rheumatismá.

Въ подробномъ докладѣ П. Цезаревскаго на первомъ съѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей (Объ упрощеніи канцелярскаго производства) разобраны многочисленныя недостатки медицинской статистики желѣзныхъ дорогъ; онъ предлагаетъ цѣлый рядъ упрощеній и улучшеній, съ которыми нельзя не согласиться.

На К. Х. С. ж. д. введена карточная система: для каждаго служащаго составляется при поступленіи личная карточка, куда вносятся результаты первоначальнаго изслѣдованія, а затѣмъ производятся въ ней отмѣтки о заболѣваемости, о переосвидѣтельствованіи.

Такимъ образомъ, врачъ всегда имѣетъ возможность, въ случаѣ нужды, имѣть всѣ необходимыя свѣдѣнія о заболѣвшемъ служащемъ, заглянувъ въ его санитарную карточку.

Хотя, принятая карточка имѣетъ отмѣченныя докторомъ Цезаревскимъ недостатки, тѣмъ не менѣе въ общемъ она удовлетворительна.

Какъ бы однако ни были неточны отчеты о заболѣваемости желѣзнодорожнаго персонала, къ нимъ надо обращаться при рѣшеніи вопроса о вліяніи желѣзнодорожной службы на здоровье.

По этому вопросу имѣются отзывы многихъ врачей, и я считаю умѣстнымъ привести нѣкоторые изъ нихъ.

„До 1885—6 года, по вопросу о вліяніи желѣзнодорожной службы, въ частности о вліяніи паровозной службы, высказывались самыя противоположныя мнѣнія, но съ 1886 года значительное большинство, изучавшихъ санитарный строй паровозной службы, приходитъ къ крайне грустнымъ выводамъ, при чемъ всѣ указываютъ, какъ на особенно вредныя моменты: неравномѣрное перегрѣваніе одной части туловища, когда другая въ это время мерзнетъ; скопленіе въ паровозной будкѣ вредныхъ газовъ (окиси углерода, сѣрнистаго водорода); машинистъ часто высовываетъ голову изъ будки и вдыхаетъ морозный воздухъ послѣ сильно нагрѣтаго; вдыханіе угольной пыли и т. д.

Если къ сказанному прибавить неудовлетворительное состояніе дежурныхъ комнатъ, нерациональное питаніе въ пути и, требующую высокаго напряженія нервной системы, работу, то станеть понятнымъ врачный взглядъ.

Riegler вычислилъ что средняя заболѣваемость машинистовъ, при пятилѣтней службѣ—8 днямъ, при шести лѣтней—9, при

десятилѣтней—12, и, начиная съ этого времени возрастаетъ съ чрезвычайной быстротой, а послѣ 20-и лѣтъ службы, рѣдко сохранилось возможность продолжать ее.

Профессоръ Эрисманъ, говоря о службѣ паровозной прислуги высказывается, что, она безъ сомнѣнія утомительнѣйшая и труднѣйшая служба, какую только можно себѣ представить\*)“.

Другіе авторы такъ же удѣляютъ максимумъ вниманія паровозному и поѣздному персоналу, касаясь остальныхъ службъ вскользь.

„Поѣздной и паровозный персоналъ подверженъ многочисленнымъ нарушеніямъ здоровья.

Особенно вредно дѣйствуетъ рѣзкій токъ воздуха и частыя перемены температуры, затѣмъ непрерывныя сотрясенія тѣла, при вертикальномъ положеніи въ теченіе многихъ часовъ и при значительномъ напряженіи зрѣнія и слуха.

Что касается жара топки, отъ котораго страдаетъ паровозная прислуга, то при изслѣдованіи па трехъ паровозахъ получились слѣдующія данныя: термометръ, помѣщенный на разстояніи 1/2 фута отъ топки, при 16,0 въ тѣни показывалъ отъ 24,5—30,5 С.

Непріятному лученоспусканію при каждомъ открываніи топки особенно подверженъ помощникъ.

Неблагопріятно дѣйствуетъ одновременное нагрѣваніе одной части тѣла, въ то время какъ другія части охлаждаются (поддуваетъ снизу); этимъ объясняется частота ревматизмовъ, а если мы вспомнимъ, что изъ топки выдѣляются постоянно вредныя газы, то намъ стануть понятны частыя пораженія дыхательныхъ путей.

По наблюденію Riegler'a, съ тѣхъ поръ какъ введены будки, участились заболѣванія легкихъ.

Не менѣе часты заболѣванія органовъ слуха, что ведетъ къ пониженію безопасности движенія.

Подробное изслѣдованіе слуха машинистовъ и помощниковъ нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогъ обнаружило пониженіе остроты слуха отъ 20—67%, въ то время какъ слухъ другихъ поѣздныхъ агентовъ далъ 7,5—16,5%.

Какъ слѣдствіе продолжительнаго стоянія у паровознаго персонала развиваются варикозныя расширенія венъ.

\*) Герценштейнъ. Замѣтки о болѣзненности желѣзнодорожныхъ служащихъ. Желѣзнодорожное дѣло за 1887 г.

Постоянному сотрясенію приписываютъ различныя нарушенія дѣятельности нервной системы; дѣло начинается съ чувства слабости въ ногахъ, къ которому въ послѣдствіи присоединяются боли въ спинномъ хребтѣ, а далѣе и общія нервныя явленія.

Подобныя явленія, хотя и въ меньшей степени, наблюдаются и у поѣздного персонала, который также подверженъ вреднымъ моментамъ.

Kiegler, на основаніи 30 лѣтнихъ наблюденій утверждаетъ, что работа на паровозѣ особенно вредна тѣмъ, что сопровождается пораженіемъ нервной системы, при чемъ при случайныхъ неблагоприятныхъ условіяхъ это обнаруживается уже довольно рано, обыкновенно же послѣ 20—25 лѣтъ лишаетъ ихъ трудоспособности.

Какъ образецъ совершенно противоположнаго мнѣнія о вліяніи ѣзды на паровозѣ на здоровье, съ которымъ едва-ли кто согласится, можно привести слѣдующее мнѣніе желѣзнодорожнаго врача Soule,—по его убѣжденію служба на паровозѣ настолько полезна, что онъ приписываетъ ей цѣлебное дѣйствіе при чахоткѣ и совершенно отрицаетъ вредное дѣйствіе на зрѣніе и слухъ\*).

Д-ръ Gilbert, саксонскій желѣзнодорожный врачъ говоритъ, что нерегулярность службы, питанія, сна, а у нѣкоторыхъ группъ желѣзнодорожныхъ агентовъ и значительная личная отвѣтственность—являются наиболѣе вредными моментами, подрывающими здоровье желѣзнодорожныхъ служащихъ.

На второмъ планѣ стоятъ непосредственно вредныя вліянія службы: сотрясенія, обусловленныя быстротой ѣзды, непогода, пыль, копоть и жара.

Докторъ Г. Гачковскій въ заключеніи своей статьи о санитарномъ положеніи служащихъ на Рыбинско-Бологовской ж. д. въ 1889 году, въ которой онъ касается также вопроса о вліяніи желѣзнодорожной службы на здоровье служащихъ, говоритъ слѣдующее. „Всѣ данныя санитарной статистики вмѣстѣ взятія заставляютъ предполагать, что на заболѣваемость желѣзнодорожныхъ служащихъ, можетъ быть, гораздо большее вліяніе оказываетъ вся совокупность жизненныхъ условій служащаго, создаваемыхъ его матеріальнымъ благосостояніемъ, чѣмъ тѣ дурные моменты, съ которыми сопряжено его специальное занятіе какъ желѣзнодорожнаго служащаго“.

Еще опредѣленіе высказался на этотъ счетъ д-ръ Цезаревскій: „на желѣзной дорогѣ слишкомъ мало условій для профессиональныхъ заболѣваній, какіе бы авторитеты о нихъ не говорили“\*).

Дѣйствительно на желѣзнодорожной службѣ не существуетъ такихъ специфическихъ условій, какъ на ртутныхъ рудникахъ или спичечныхъ фабрикахъ съ рѣзко выраженными профессиональными заболѣваніями. Но отдѣльные группы желѣзнодорожныхъ агентовъ, подъ вліяніемъ вредныхъ условій своей службы, даютъ такой значительный процентъ заболѣваній какой либо болѣзвью, что ее должно считать специфической для данной группы. По мнѣнію д-ра Цезаревскаго поѣздной персоналъ особенно подверженъ частымъ заболѣваніямъ острыми и хроническимъ катарромъ желудка и кишекъ.

Это находитъ себѣ объясненіе въ отмѣченныхъ выше условіяхъ ихъ службы. Условія работы значительной части желѣзнодорожныхъ служащихъ таковы, что они постоянно подвержены рѣзкимъ колебаніямъ температуры; эта часть служащихъ даетъ такой значительный процентъ заболѣваній различными формами ревматизма, что его приходится считать специфическимъ для этой группы.

Бессонныя ночи, которыхъ для отдѣльныхъ группъ служащихъ приходится 15 и болѣе въ мѣсяцъ, не могутъ не отразиться на здоровьи, а если мы вспомнимъ, что ночи эти проводятся въ напряженной и отвѣтственной работѣ, то мы должны согласиться что на желѣзнодорожной службѣ существуютъ условія, способствующія болѣе быстрому изнашиванію организма.

Всякій кому приходилось путешествовать въ вагонѣ болѣе или менѣе продолжительное время знакомъ съ особымъ чувствомъ усталости и разбитости, не смотря на то, что время проходитъ почти въ полномъ бездѣйствіи, не смотря на то, что на сонъ удѣляется значительная часть времени, если-же соснуть не удастся, то это чувство разбитости становится очень тяжелымъ.

Само собой понятно, какъ сильно должно быть чувство усталости у тѣхъ, кто во время пути исполняетъ болѣе или менѣе отвѣтственныя обязанности. Все это должно быть принято во вниманіе при рѣшеніи вопроса о вліяніи желѣзнодорожной службы на здоровье служащихъ.

Тряска и грохотъ машины, о вредномъ вліяніи которыхъ упоминалось выше въ значительной степени зависятъ отъ несвоевременнаго ремонта паровозовъ; то что паровозный персоналъ стра-

\*) Berufskrankheiten des Bahnpersonals. Röll. Encyclopädie des gesammten Eisenbahnwesens.

\*) Желѣзнодорожное дѣло за 1890-й г. Замѣтки желѣзнодорожнаго врача.

даетъ отъ холода, не смотря на горячій котель, объясняется нерациональнымъ устройствомъ паровозной будки, т. е. такими условіями, которыя, при желаніи, можно устранить.

Вредные моменты станціонной службы заключаются въ слѣдующемъ: безсонныя ночи, которыхъ при трехмѣнномъ дежурствѣ приходится—10, при двухмѣнномъ—15 въ мѣсяць, напряженность и отвѣтственность работы и наконецъ вліяніе непогоды, такъ какъ никакое состояніе погоды не можетъ служить причиной для прекращенія работы.

Выше было упомянуто, что отчеты о заболѣваемости и смертности желѣзнодорожнаго населенія весьма не точны, въ виду этого я коснусь ихъ вкратцѣ.

Здѣсь я приведу таблицу доктора Д. М. Успенскаго о болѣзненности желѣзнодорожнаго персонала; цифры таблицы представляютъ средній выводъ за 13 лѣтъ, съ 1885 по 1897 годъ.

На 100 служащихъ каждаго рода приходилось: Таблица № 40.

	Управление	Сл. пути	Сл. станціонная	Сл. поѣздная	Сл. паровозная	Мастерскія	Сл. телеграфа	Сл. вратѣбная	Среднее
Бол. воспалительн. орг.	40.88	18.43	36.06	54.4	54.13	40.15	56.67	27.3	41.00
» дышат. орг.	28.45	13.14	25.42	35.13	30.75	30.00	46.15	16.10	29.14
» заразные.	25.12	13.23	23.48	32.22	33.60	33.04	44.75	13.53	27.74
» орг. движенія	15.69	12.9	21.5	25.43	26.02	20.96	22.46	8.15	19.14
Травматическ. невроз.	8.18	9.67	11.26	17.91	18.51	28.71	7.54	3.21	13.12
Болѣзни нервной сист.	11.61	5.47	9.07	10.97	12.70	9.82	16.61	11.40	10.96
» орг. зрѣнія	5.46	4.38	6.01	9.03	9.12	2.00	2.54	2.11	5.08
» венерическія.	3.54	0.73	2.29	4.16	4.57	3.17	2.70	1.50	2.83
» орг. слуха	1.88	1.24	1.23	2.50	2.47	2.27	3.16	2.24	2.12
» сифилисъ	1.70	0.47	1.27	2.59	2.30	1.53	4.80	0.25	1.86
Бол. орган. кровеобр.	2.37	0.69	1.31	1.82	1.98	1.37	2.73	0.29	1.57
	<b>144.88</b>	<b>180.35</b>	<b>138.90</b>	<b>197.16</b>	<b>195.15</b>	<b>173.02</b>	<b>218.11</b>	<b>86.08</b>	<b>153.56</b>

Такимъ образомъ чаще всего болѣютъ служащіе телеграфа, поѣздной и паровозной персоналъ, далѣе слѣдуютъ мастерскія и станціонные агенты.

При ближайшемъ разсмотрѣніи отчетовъ отдѣльныхъ дорогъ, мы встрѣчаемся съ большими колебаніями цифръ заболѣваемости одной и той же службы на различныхъ дорогахъ, что вполне понятно, такъ какъ различныя дороги представляютъ громадныя отличія, какъ климатическія и топографическія, такъ и въ отношеніи условій жизни и работы.

Среднія цифры, вышеприведенной таблицы, составлены по отчетамъ многихъ дорогъ, не могутъ, конечно, дать яснаго представленія о заболѣваемости желѣзнодорожнаго персонала; тѣмъ не менѣе максимумъ заболѣваній приходится именно на долю тѣхъ, условія жизни и работы которыхъ наиболѣе неблагоприятны—это заставляетъ думать, что эти факторы постоянны для большинства дорогъ.

Такъ телеграфисты даютъ наибольшій процентъ заболѣваній почти по всѣмъ группамъ болѣзней; какъ мы увидимъ ниже, телеграфисты К. Х. С. ж. д. даютъ еще большій процентъ заболѣваній.

Между тѣмъ изъ статьи доктора Выдрина\*), въ которой онъ подробно касается тяжелой обстановки желѣзнодорожныхъ телеграфистовъ, видно, что телеграфисты К. Х. С. ж. д. находятся въ относительно лучшихъ условіяхъ жизни чѣмъ другіе.

Движеніе болѣзненности и смертности на дорогѣ въ отчетномъ году выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ\*\*):

А Б С О Л Ю Т Н Ы Я Ц И Ф Р Ы								
Пользовано	Изъ всего числа служащихъ и рабочихъ				Членовъ семействъ служащихъ и проч.		ВСЕГО	
	Умерло	Уволено по неспособности.		По общему убывлю умершихъ и неспособн.	Полночного	Умерло	Пользовано	Умерло
	Шф. причисл. увѣчья	По болѣзни						
48394	103	64	257	423	54833	448	103227	550
<b>Изъ 100 человекъ средняго списочнаго состава</b>								
221,87	0,36	0,25	1,02	1,63	77,83	0,67	149,91	0,50

\*) Вѣстникъ Общественной гигиены за 1902 г. июль.

\*\*\*) Въ нижеслѣдующія таблицы составлены по врачебному отчету дороги за 1902 г.

Въ этой таблицѣ бросается въ глаза преобладаніе болѣзненности служащихъ, которые болѣютъ въ 2 1/2 раза больше чѣмъ члены ихъ семействъ.

Смертность членовъ семействъ служащихъ значительно выше указанной въ отчетѣ: родные почти никогда не увѣдомляютъ врачебный персоналъ о смерти больныхъ дѣтей и такимъ образомъ, они попадаютъ въ графу выздоровѣвшихъ.

Изъ указаннаго числа больныхъ, въ отчетномъ году пользовались больничнымъ леченіемъ 2151, изъ нихъ умерло 108 человекъ или 5,02%.

Изъ этого числа использовано въ больницахъ дороги 1843, изъ нихъ умерло 93; въ больницахъ другихъ вѣдомствъ 308, изъ которыхъ умерло 15, такимъ образомъ % смертности почти равенъ.

Выше было высказано мнѣніе, что число кроватей въ больницахъ К. Х. С. ж. дороги должно быть доведено до 391, чтобы удовлетворить необходимость въ больничномъ леченіи; между тѣмъ, если мы обратимся къ числамъ больныхъ, помѣщаемыхъ въ больницы постороннихъ вѣдомствъ за послѣдніе три года, то окажется, что этотъ процентъ не такъ великъ.

Таблица № 12.

	Въ больницахъ дороги	Въ больницахъ другихъ вѣдом- ствъ	%
1900	1399	214	13,27
1901	1761	268	13,23
1902	1843	308	14,32

Больницы постороннихъ вѣдомствъ, большею частью переполнены, не всегда охотно принимаютъ больныхъ съ дороги, ввиду этого желѣзнодорожныя больницы вынуждены помѣщать своихъ больныхъ сверхъ положеннаго числа на приставныхъ

кроватяхъ; если мы на это положимъ еще 14—16%, то окажется, что число кроватей въ больницахъ дороги должно быть увеличено приблизительно на 30% т. е. съ 120 доведено до 160; если прибавить къ этому еще случаи, когда было отказано въ помѣщеніи въ больницу и больные оставались для леченія на дому—въ общемъ не болѣе 10%, то окажется, что число кроватей должно быть увеличено приблизительно до 175.

Изъ нижеслѣдующей таблицы видна общая заболѣваемость и смертность служащихъ на К. Х. С. ж. д.; въ ней имѣются данныя объ исключенныхъ по неспособности.

Таблица № 43.

На 100 служащихъ каждаго рода было всего больныхъ:

	Заболѣло.		Умерло.		Исключено по неспос.	
	Число.	на 100 служащ.	Число.	на 100 служащ.	Число.	на 100 служащ.
Управленіе дороги . . . . .	2130	114.09	8	0.43	42	2.25
Служба ремонта . . . . .	9993	134.55	17	0.23	68	0.92
> станціонная . . . . .	10482	199.85	24	0.45	74	1.40
> поѣздная . . . . .	4400	229.82	4	0.21	17	0.89
> паровозная . . . . .	4838	341.67	5	0.26	23	1.62
> въ мастерскихъ . . . . .	18647	213.48	41	0.64	85	1.33
> телеграфа . . . . .	2839	184.47	4	0.68	10	1.71
> врачебная . . . . .	65	57.02	—	—	2	1.75
<del>Число команд. неспос. упр. . . . .</del>	<del>891</del>	<del>103.05</del>	<del>2</del>	<del>1.05</del>	<del>—</del>	<del>—</del>
	43397	221,87	103	0,38	321	1,27

Такимъ образомъ, каждый телеграфистъ въ теченіе года болѣетъ отъ 4—5 разъ; правильнѣе однако будетъ сказать—обращается за помощью; дѣло въ томъ, что, какъ ни тяжелы условія жизни и работы телеграфистовъ, все же они не хуже таковыхъ паровознаго и поѣздного персонала; между тѣмъ поѣздной персоналъ обращается за помощью вдвое рѣже, это объясняется тѣмъ,

что известная часть телеграфистовъ, большею частью молодыхъ людей въ возрастѣ около 20 лѣтъ, желая освободиться по какимъ либо причинамъ отъ дежурства, является къ врачамъ съ жалобами на боли подъ ложечкой, жаръ и ознобъ по вечерамъ и т. п.; рѣже просятъ освободить на нѣсколько дней по причинѣ усталости, еще рѣже объявляютъ объ истинной причинѣ уклоненія отъ дежурства; такимъ образомъ, независимо отъ условій жизни и работы, увеличивается число больныхъ по годовымъ отчетамъ.

Далѣе обращаетъ на себя вниманіе значительный процентъ больныхъ венерическими болѣзнями—29,52%, въ томъ числѣ 5,3% —больныхъ сифилисомъ; за послѣдніе три года замѣтна склонность къ увеличенію числа больныхъ венерическими болѣзнями:

1900 . . . . . 16,61.

1901 . . . . . 23,26.

1902 . . . . . 29,52.

При чемъ, по сравненію съ другими служащими, телеграфисты болѣютъ венерическими болѣзнями несравненно чаще (прочія службы отъ 1,74—7,42%).

Вообще же телеграфисты чаще всего подвержены болѣзнями пищеварительныхъ органовъ, 113,31%; такой большой процентъ заболѣваній находитъ себѣ объясненіе въ условіяхъ жизни телеграфистовъ, большинство которыхъ, какъ выше было упомянуто, питается чрезвычайно плохо и нерационально.

Далѣе сильно распространена малярія—85,32% и болѣзни дыхательныхъ путей—59,73%; по количеству этихъ заболѣваній, такъ равно и по количеству всѣхъ прочихъ видовъ болѣзней, телеграфиста занимаютъ 1-ое мѣсто среди прочихъ служащихъ, только по числу заболѣваній костной и мышечной системы и травматическимъ и химическимъ поврежденіямъ, телеграфисты уступаютъ поѣздному и паровозному персоналу.

Второе мѣсто по заболѣваемости занимаетъ, какъ видно изъ таблицы, паровозный персоналъ: каждый агентъ паровозной службы болѣетъ въ теченіе года отъ 3—4 разъ.

По количеству отдѣльных заболѣваній, паровозный персоналъ чаще всего болѣетъ, какъ и телеграфисты, заболѣваніями пищеварительныхъ органовъ—75,57%; причины такого значительнаго процента болѣзней пищеварительныхъ органовъ у паровознаго персонала были выше отмѣчены.

Значительный процентъ приходится и на малярію—45,61%, затѣмъ на болѣзни дыхательныхъ органовъ 37,73%.

По количеству болѣзней костной и мышечной системы, паровозный персоналъ занимаетъ 1-ое мѣсто среди прочихъ группъ желѣзнодорожныхъ служащихъ—29,38%; главную массу этихъ заболѣваній составляетъ мышечный и суставный ревматизмъ.

Относительно того, что служба паровознаго персонала имѣетъ всѣ условія для развитія ревматическихъ заболѣваній, было уже достаточно сказано; болѣе рациональное устройство паровозныхъ будокъ несомнѣнно способствовало-бы уменьшенію этихъ заболѣваній.

По количеству травматическихъ и другихъ поврежденій, паровозный персоналъ также занимаетъ 1-е мѣсто—39,37%; сюда входятъ различныя раненія, ушибы, а также и ожоги.

Выше было упомянуто о значительномъ числѣ случаевъ лопанья дымогарныхъ трубъ; дверцы топки устроены такъ, что напоромъ пара, вырывающагося подъ высокимъ давленіемъ, ихъ открываетъ и обдаетъ горячей водой и паромъ находящихся въ паровозной будкѣ лицъ.

Помощникъ машиниста, который находится въ лѣвой половинѣ будки, имѣетъ возможность, если не растеряется, выйти на площадку паровоза черезъ дверь, которая устроена слѣва; машинисту же приходится нерѣдко выскакивать въ боковое окно, такъ какъ дверей съ его стороны устроить нельзя, переднее же окно устроено такъ, что пролѣзть съвозъ него нѣтъ возможности.

Между тѣмъ дверцы топки легко могутъ быть устроены такъ, что не будутъ открываться при лопаньи трубъ.

Прочія заболѣванія также значительно распространены среди паровознаго персонала; такъ болѣзни кожи и подкожной клетчатки—29,59%, глазныя болѣзни—22,39%; изъ первыхъ особенно часты—фурункулы,—то обстоятельство, что паровозный персоналъ работаетъ въ грязной обстановкѣ, служитъ несомнѣнно достаточной причиной для этого.

Изъ глазныхъ болѣзней—болѣе всего конъюнктивитовъ; много бессонныхъ ночей, рѣзкія колебанія температуры, угольная пыль и вѣтеръ вполне объясняютъ это явленіе.

Слѣдующее мѣсто по заболѣваемости занимаетъ поѣздной персоналъ; каждый агентъ этой службы въ теченіе года обращается за медицинскою помощію въ среднемъ не менѣе двухъ разъ.

Здѣсь, точно также какъ и у паровознаго персонала, наиболѣе распространены болѣзни пищеварительныхъ и дыхательныхъ органовъ и малярія; значительный процентъ приходится также и

на болѣзни костной и мышечной системы, т. е. главнымъ образомъ на ревматизмъ—21,31%.

Выше было отмѣчено, что почти все служебное время поѣздного персонала товарныхъ поѣздовъ проходитъ на плохо или совсѣмъ незащищенныхъ тормазныхъ площадкахъ; кондукторы и смазчики въ осеннее и зимнее время сильно страдаютъ отъ холода и вѣтра, мокнувъ подъ дождемъ, т. е. находятся въ условіяхъ, способствующихъ заболѣванію ревматизмомъ.

Желая, по возможности точно выяснитъ вопросъ о распространеніи ревматизма среди желѣзнодорожныхъ служащихъ, я выбралъ въ Харьковскомъ врачебномъ кабинетѣ всѣ санитарныя карточки поѣздного и паровознаго персонала стрѣлочниковъ, сдѣлщиковъ, телеграфистовъ и кочегаровъ, прослужившихъ 9 лѣтъ; таковыхъ оказалось 651 ч.; изъ разсмотрѣнія этихъ карточекъ выпились нижеслѣдующія данныя.

Таблица 44.

	Поѣздной персоналъ	Паровозный персоналъ	Стрѣлочники-сдѣлш.	Телеграфисты	Кочегары и промывальщики	Всего
Число наблюдений . . . . .	375	75	96	74	31	651
Число ревматиковъ къ десятому году службы . . . . .	159	30	30	11	14	244
% . . . . .	42.4	40.0	31.1	14.8	45.2	37.5

Такимъ образомъ, къ началу 10-го года службы, 37,5% вышеприведенныхъ служащихъ поражены той или иной формой ревматизма.

Если мы отбросимъ нѣкоторую часть сомнительныхъ ревматиковъ—все же получается довольно внушительная цифра. Кочегары и промывальщики занимаютъ первое мѣсто; промывальщики работаютъ всегда въ сырости; кочегары же исполняютъ работу, требующую значительнаго физическаго напряженія, нерѣдко до испа-

рины, оставаясь на открытомъ воздухѣ, они дѣйствительно чаще другихъ подвергаются опасности простуды столь важной въ этиологиіи ревматизма.

Далѣе слѣдуетъ поѣздной и паровозный персоналъ также съ очень высокимъ % ревматиковъ. Невысокій, по сравненію съ прочими, % ревматиковъ среди телеграфистовъ объясняется тѣмъ, что телеграфисты по своимъ служебнымъ обязанностямъ менѣе прочихъ агентовъ подвержены вреднымъ влияніямъ атмосферы.

Изъ нижеслѣдующей таблицы видно, на которомъ году службы заболѣвали ревматизмомъ поименованные въ таблицѣ агенты.

Таблица № 45.

На которомъ году службы заболѣли ревматизмомъ	Поѣздной персоналъ	Паровозный персоналъ	Стрѣлочники и сдѣлш.	Телеграфисты	Кочегары и промывальщики	Всего
1-мъ	7	1	—	1	1	10
2	25	7	6	—	4	42
3	23	11	7	1	—	42
4	28	5	8	4	3	48
5	26	1	2	2	3	34
6	23	2	3	2	1	31
7	17	3	2	1	—	23
8	6	—	1	—	1	8
9	4	—	1	—	1	6
	159	30	30	11	14	244

Максимумъ приходится на 4-й годъ службы, затѣмъ число заболѣваній падаетъ.

При разсмотрѣннн распредѣленія заболѣваній ревматизмомъ по мѣсяцамъ, получается ижеприведенная таблица.

Таблица № 46.

	Янв.	Февр.	Мартъ	Апр.	Май	Июль	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Поѣздной персоналъ . . . . .	13	14	20	14	6	8	3	11	19	16	23	12
Паровозный персоналъ . . . . .	2	1	1	3	1	2	1	5	2	5	5	2
Стрѣлочники и сдѣпщики . . . . .	2	1	—	5	1	—	1	3	4	5	7	1
Телеграфисты . . . . .	—	1	1	2	—	—	1	2	1	1	—	2
Кочегары и промывальщ. . . . .	4	1	1	1	—	—	—	—	—	2	2	3
	21	18	23	25	8	10	6	21	26	29	37	20

Максимумъ заболѣваній приходится на ноябрь, минимумъ на июль.

Необходимо отмѣтить, что острый мышечный и сочленовный ревматизмъ встрѣчается относительно рѣдко; обыкновенно обращаются съ жалобами на боли и тугоподвижность нижнихъ и верхнихъ конечностей; многие такъ свыкаются съ этими явленіями, что обращаются тогда, когда боли становятся очель сильными, такимъ образомъ преобладаютъ формы, съ самаго начала протекающія хронически, на эту форму ревматизма мы имѣемъ указанія у Strümpel'я\*).

Такъ какъ наилучшіе результаты при леченіи этой формы ревматизма даетъ систематически проведенный курсъ леченія грязевыми ваннами, а въ частности леченіе Сакксскими грязевыми ваннами, то ежегодно туда отправляется на счетъ дороги довольно значительное число лицъ, страдающихъ хроническимъ ревматизмомъ.

Въ ижеприведенной таблицѣ видно распредѣленіе болѣзненности по всѣмъ служебнымъ группамъ за 1902 годъ.

\* Частная патологія и терапия стр. 421.

Таблица № 47.

	Болѣзи инфекціонн.	Болѣзи венерическн	Маляри	Травмат. и химич. поврежден.	Б. первноі сн-темы	Б. органовъ дѣт-халн	Б. органовъ пи-щеваренн	Б. костной и мн-шечн. снет.	Б. кожи и под-кожн. клѣтч.	Б. органовъ зрѣнн	Б. органавъ слуха
Управление . . . . .	13.07	2.79	14.78	3.7	7.39	18.69	24.0	6.16	8.3	4.93	1.06
Служба пути . . . . .	10.85	1.13	24.71	16.01	3.76	13.11	25.57	7.18	12.7	8.89	1.76
Сл. станц. . . . .	18.40	4.12	30.0	19.38	7.87	12.17	39.3	13.2	18.11	11.97	3.32
Сл. поѣздная . . . . .	21.31	5.64	36.96	20.0	7.10	28.88	48.35	21.31	19.37	9.4	2.61
Сл. паровоз. . . . .	30.65	5.37	45.61	39.37	11.79	37.73	75.57	29.38	29.59	22.39	4.66
Мастерскн . . . . .	19.71	3.55	25.95	37.95	5.37	22.07	38.75	12.42	19.15	15.3	3.93
Телеграфъ . . . . .	36.86	24.4	85.32	11.77	34.3	59.73	113.13	21.16	32.08	29.01	6.83
Сл. врачевн. . . . .	12.28	—	35.09	1.88	—	9.65	19.30	0.88	3.51	2.63	1.75

Изъ инфекціонныхъ заболѣваній первое мѣсто принадлежитъ инфлүэнцѣ, слѣдующее мѣсто занимаетъ острый сочленовный ревматизмъ; изъ 4394 случаевъ заболѣванія инфекціонными болѣзнями на долю острого сочленовнаго ревматизма приходится по отчету—1075случаевъ, т. е. 25%; на самомъ дѣлѣ, какъ выше было упомянуто, значительная доля этого числа должна быть отнесена на счетъ хроническаго ревматизма.

Изъ прочихъ инфекціонныхъ заболѣваній чаще другихъ встрѣчаются крупозная пневмонія и дизентерія.

Малярія, являющаяся самой распространенной болѣзью Россн, и на желѣзной дорогѣ занимаетъ почти такое же мѣсто, уступая только болѣзнямъ пищеваарительныхъ органовъ. По количеству маляриковъ К.-Х.-С. ж. д. значительно превосходитъ губерніи, по которымъ она проходитъ.

На 1000 человекъ зарегистрированныхъ заболѣвшихъ вообще маляриковъ въ губерніяхъ:

- Курской . . . . . 111
- Харьковской . . . . . 105
- Екатеринослав. . . . . 120
- Таврической . . . . . 107\*)

\*) В. В. Фавръ Опытъ изученія маляріи въ Россіи стр. 53,

Между тѣмъ изъ 49,285 заболѣваній среди служащихъ К.-Х.-С. ж. д. малярія зарегистрирована 7369 разъ т. е. около 150 на 1000, что при 25,803 ч. служащихъ составитъ 284 случая на 1000 служащихъ.

Какъ ни значительны эти цифры, все же онѣ ничтожны въ сравненіи съ маляріей на Владикавказской ж. д. Въ 1899 году среди служащихъ и ихъ семействъ было 26742 случая малярии; служащихъ въ этомъ году числилось 11206 и на ихъ долю вышло 17,838 заболѣваній, или на каждую 1000 человекъ—1592 случая, причемъ среди станціоннаго персонала послѣдняя цифра доходитъ до 2000% а среди служащихъ на телеграфѣ до 3424%.\*)

На К.-Х.-С. ж. д. также максимумъ заболѣваній маляріей дали телеграфисты—853 на 1000.

При значительномъ протяженіи дороги, понятно, не во всѣхъ пунктахъ малярія одинаково распространена: на ряду съ станціями съ относительно небольшимъ числомъ маляриковъ есть станціи, пользующіяся славой маляриіныхъ, таковы ст. Бѣлгородъ, Мерефа, Павлоградъ, Александровскъ и Симферополь, на которыхъ число маляриковъ очень велико.

Всѣ эти станціи лежатъ въ долинахъ рѣкъ: Бѣлгородъ у Дона, Мерефа у Мжи, Павлоградъ между рѣками Волчьей и Самарой, Александровскъ у Диѣбра, Симферополь у Салгира.

Кромѣ этихъ станцій сюда должно отнести цѣлый рядъ небольшихъ станцій, расположенныхъ къ югу отъ Александровска въ долині Диѣбра—также маляриіныхъ.

Такое преобладаніе малярии на станціяхъ, расположенныхъ въ долинахъ рѣкъ служитъ подтвержденіемъ высказанной давно мысли: „малярія есть болѣзнь рѣчныхъ долинъ“.

Что касается типа малярии, то чаще встрѣчается *quotidiana*, рѣже—*tertiana*; на Керченскомъ участкѣ, среди пришлыхъ рабочихъ иногда встрѣчаются тяжелыя формы съ температурой выше 41,0, сопровождающіяся буйнымъ бредомъ.

Слѣдующую группу заболѣваній составляютъ травматическія и химическія поврежденія; въ виду того, что въ главѣ о травмахъ я касался главнѣйшихъ видовъ этой группы, вѣдь останавливаться на нихъ не буду.

Болѣзни нервной системы, по сравненію съ прочими заболѣваніями,—мало распространены; если изъ 1706 числа случ. болѣз-

\* ) В. В. Фавръ 95.

ей этой группы исключить 1126 заболѣваній периферической нервной системы (невралгій), большинство которыхъ маляриінаго или ревматическаго характера, то окажется, что число больныхъ нервными болѣзнями дѣйствительно невелико. Сравнительно болѣе другихъ формъ распространена неврастенія—340 случаевъ, которой чаще другихъ болѣютъ телеграфисты.

Изъ болѣзней органовъ дыханія главную массу составляютъ—воспаленія дыхательныхъ путей; изъ 5489 случаевъ заболѣваній этой группы, на долю различнаго рода ларингитовъ и бронхитовъ приходится 3543, т. е. около 64%, далѣе слѣдуютъ плевриты—581 случай, т. е. 10,6%, а затѣмъ прочія заболѣванія этой группы.

Наиболѣе многочисленную группу заболѣваній представляютъ болѣзни пищеварительныхъ органовъ; при чемъ на долю желудочно-кишечныхъ катарровъ приходится—35,5%.

Въ эту же группу вошли болѣзни полости рта и зѣва, число которыхъ составляетъ 24,5% болѣзней этой группы.

Изъ этой группы заболѣваній можно отмѣтить значительное увеличеніе числа стоматитовъ и гингивитовъ съ наступленіемъ Великаго поста.

Далѣе довольно значительно число болѣзней зубовъ: изъ 9904 случаевъ заболѣванія этой группы на долю болѣзней зубовъ приходится 2033 случая т. е. 20,5%.

Число заболѣваній органовъ пищеваренія колеблется въ довольно широкихъ предѣлахъ: 19,30%—113,31%.

Врачебная служба дала вышеприведенный минимумъ: надо однако думать, что число заболѣваній агентовъ врачебной службы больше; фельдшера, вынужденные по вызовамъ часто выѣзжать на линію, рѣдко имѣютъ возможность нормально питаться: приходится наскоро ѣсть и торопиться на поѣздъ; это естественно ведетъ къ тому, что они въ большинствѣ страдаютъ гастритами.

Малая, относительно, цифра заболѣваемости по отчету объясняется просто тѣмъ, что *свои* не вписываются, а потому и не попадаютъ въ отчетъ; въ лучшемъ случаѣ больной самъ изготovitъ себѣ щелочную микстуру и этимъ удовлетворяется.

Причины, объясняющія высокій процентъ заболѣваемости агентовъ службы телеграфа и паровозной болѣзнями пищеварительныхъ органовъ, были выше изложены.

Слѣдующую группу болѣзней составляютъ болѣзни костной и мышечной системы; изъ 3113 случаевъ заболѣваній этой группы на долю мышечнаго ревматизма приходится 2803 случая, т. е. 90%.

Всѣ прочія болѣзни этой группы составляютъ, слѣдовательно всего 10%.

Здѣсь также на долю агентовъ врачебной службы приходится ничтожный %—0,88%; между тѣмъ въ своихъ поѣздкахъ на тормозахъ товарныхъ поѣздовъ фельдшера нерѣдко простуживаются и многіе страдаютъ ревматизмомъ; малый % въ отчетѣ объясняется тѣмъ же не записываніемъ агентовъ врачебной службы, которое неволью практикуется вездѣ и вліяетъ на точность отчетовъ.

Слѣдующую группу составляютъ болѣзни кожи и подкожной клетчатки: изъ 4314 случаевъ заболѣваній этой группы на долю флегмонъ приходится 1330 случаевъ, т. е. 30,8%; слѣдующее мѣсто—экземы, которыхъ 1160 случаевъ, т. е. 26,9%, далѣе идутъ прочія болѣзни этой группы менѣе многочисленныя.

Послѣ службы телеграфа чаще другихъ подвержены заболѣваніямъ этой группы паровозный персоналъ: агентамъ этой службы, какъ извѣстно, приходится работать въ грязной обстановкѣ, особенно помощникамъ машинистовъ, они то и даютъ высокій процентъ заболѣваній этой группы.

Далѣе слѣдуетъ группа болѣзней органа зрѣнія: изъ 3068 случаевъ на долю конъюнктивитовъ приходится 2261 случай, т. е. 74,%, на долю трахомы 411 случаевъ, т. е. 13,1%, прочія болѣзни составляютъ 12,9%.

Максимумъ заболѣваній болѣзнями этой группы даютъ телеграфисты и паровозный персоналъ, т. е. агенты, служба которыхъ требуетъ значительнаго напряженія глазъ и, кромѣ того, на ихъ долю выпадаетъ значительное число бессонныхъ ночей.

Послѣднюю наименѣе многочисленную группу составляютъ болѣзни органовъ слуха: всего 766 случаевъ, изъ нихъ на долю болѣзней наружнаго уха приходится 476 случаевъ, т. е. 62,1%; случаевъ болѣзней средняго уха 218, т. е., 28,4%.

Наибольшій процентъ, кромѣ службы телеграфа, даютъ служба паровозная и мастерскія.

Въ аппаратныхъ, гдѣ одновременно работаютъ нѣсколько аппаратовъ, стоитъ безпрерывный трескъ, который несомнѣнно дѣйствуетъ утомляющимъ образомъ на слухъ; весьма вѣроятно, что это обстоятельство способствуетъ заболѣваемости этого органа у телеграфистовъ.

Что же касается паровозной службы и мастерскихъ, то, какъ выше было отмѣчено, грохотъ машинъ, нагрѣваніе одного уха въ то время, когда другое остываетъ, грязная обстановка, при кото-

рой въ ушномъ проходѣ всегда накапливается грязь и пыль, не мало способствуютъ заболѣванію органа слуха у этихъ группъ служащихъ.

Въ частности грохотъ машинъ, и сильный гулъ при работѣ въ котельномъ цехѣ ведутъ къ пониженію остроты слуха лицъ работающих въ нихъ.

Въ приведенную выше таблицу заболѣваній не вошли всѣ прочія болѣзни по малочисленности.

Сюда относятся:

●общія не заразные болѣзни—438 случаевъ\*); изъ нихъ главную массу составляетъ анемія—349 случаевъ; чаще другихъ болѣютъ анеміей телеграфисты и агенты сл. пути—это обстоятельство должно привести въ связь съ плохимъ питаніемъ этихъ группъ служащихъ.

Новообразованія—113 случаевъ, изъ нихъ доброкачественныхъ 91 и злокачественныхъ—22 случая.

Паразитическія болѣзни—536 случаевъ; изъ нихъ на долю чесотки приходится 451, т. е. 84,1%; болѣе другихъ болѣютъ чесоткой рабочіе мастерскихъ и сл. ремонта пути.

Душевные болѣзни—6 случаевъ; отравленія—22 случая, изъ нихъ случайныя отравленія—13 случаевъ и острое и хроническое отравленіе алкоголемъ 9 случаевъ.

Пороки врожденные и приобретенные—77 случаевъ, изъ нихъ 76 случаевъ грыжъ, которыя распределяются нижеслѣдующимъ образомъ.

Таблица № 48.

	Заболѣло	
	Число	На 100 с.
Управление . . . . .	2	0,11
Служба ремонта . . . . .	15	0,20
„ станціонная . . . . .	24	0,45
„ поѣздная . . . . .	2	0,10
„ паровозная . . . . .	4	0,28
„ въ мастерскихъ . . . . .	30	0,47

\* ) Что составитъ на 100 служащихъ 1,7

Такимъ образомъ, максимумъ грыжъ даютъ мастерскія, въ которыхъ, какъ мы выше видѣли, часто приходится имѣть дѣло съ значительными тяжестями.

Въ станціонной службѣ работа сцѣпщиковъ, при которой постоянно приходится подымать тяжелую фаркопную цѣпь, не мало способствуетъ образованію грыжъ у нихъ.

Органическія болѣзни мозга и его оболочекъ—22 случая, изъ нихъ 9 случаевъ болѣзней головного мозга и 4 случая болѣзней спинного.

Болѣзни кровеносной и лимфатической системы—292 случая, изъ нихъ—болѣзней сердца и его оболочекъ 107 случаевъ, расширеній венъ нижнихъ конечностей—72 случая, болѣзней сосудовъ—35 случаевъ; болѣе другихъ подвержены болѣзнямъ этой группы паровозный персоналъ.

Машинисты и помощники почти все свое служебное время проводятъ на ногахъ, что должно бы способствовать расширенію венъ нижнихъ конечностей у нихъ, на самомъ дѣлѣ однако число лицъ, обращающихся за помощью съ варикозными расширеніями невелико.

Болѣзни мочевыхъ органовъ—127 случаевъ; изъ нихъ воспаленій почекъ 49 случаевъ, камней почекъ и мочевого пузыря 13 случаевъ.

Болѣзни мужскихъ половыхъ органовъ—180 случаевъ.

При разсмотрѣніи болѣзненности желѣзнодорожнаго персонала слѣдуетъ помнить, что на желѣзнодорожную службу попадаютъ люди въ общемъ вполне здоровые; если мы имѣемъ здѣсь высокій процентъ заболѣваемости, то это должно объясняться условіями жизни и работы, которыя для значительной части желѣзнодорожныхъ служащихъ должны считаться тяжелыми.

На желѣзнодорожной службѣ не существуютъ такія специфическія условія, которыя способствовали бы развитію профессиональных заболѣваній, какъ это мы наблюдаемъ на ртутныхъ рудникахъ или спичечныхъ фабрикахъ, но здѣсь существуютъ все условія для болѣе быстрого изнашиванія организма.

Кромѣ того нельзя не поставить въ связь съ условіями жизни и работы преобладаніе ревматизмовъ и болѣзней органовъ пищеваренія у поѣздного и паровознаго персонала, а потому эти заболѣванія слѣдуетъ считать специфическими для этихъ группъ служащихъ.

Болѣе строгая нормировка рабочаго времени, устройство служебныхъ отдѣленій въ товарныхъ поѣздахъ и раціональное оборудованіе дежурныхъ помѣщеній въ значительной степени уменьшило бы заболѣваемость этихъ группъ служащихъ.

Въ станціонной службѣ, кромѣ неравномѣрнаго мѣстами распределенія рабочаго времени и отдыха, болѣе опасными моментами являются маневры, дающіе значительное число пострадавшихъ, главную массу которыхъ составляютъ сцѣпщики; введеніе трехмѣснаго дежурства, хорошее освѣщеніе путей и устройство автоматической сцѣпки песоміѣпно сократило бы число жертвъ станціонныхъ маневровъ.

Улучшеніе быта желѣзнодорожныхъ служащихъ должно выразиться главнымъ образомъ въ увеличеніи квартирныхъ нормъ, предоставленіи права на казенную квартиру возможно большому числу служащихъ, особенно паровозному и поѣздному персоналу, предоставленіи обязательныхъ свободныхъ дней въ теченіе мѣсяца.

Все это, содѣйствуя привлекательности службы, способствовало бы созданію болѣе устойчиваго желѣзнодорожнаго персонала, что такъ важно для желѣзнодорожнаго дѣла.

При сравненіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ иностранными, слѣдуетъ всегда помнить громадную разницу уровня развитія населенія, изъ котораго комплектуется личный составъ дороги.

Управленіемъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ предстоитъ трудная задача воспитать необходимый персоналъ, набранный изъ населенія съ низкимъ уровнемъ развитія.

Паденіе увольняемости на дорогѣ за послѣдніе пять лѣтъ съ 25% до 16% говоритъ за то, что условія жизни и работы на дорогѣ улучшились.

Приложение.

Число операций, произведенных железнодорожными врачами в больницах и приемных покояхъ дороги, въ 1902 году приведено въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Таблица № 19.

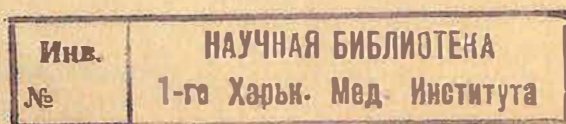
	Въ Харьковской больницѣ.			Въ Александровск. больницѣ.			Въ приемныхъ покояхъ.			ИТОГО.		
	Число операций.	Выздоровѣло.	Умерло.	Число операций.	Выздоровѣло.	Умерло.	Число операций.	Выздоровѣло.	Умерло.	Число операций.	Выздоровѣло.	Умерло.
1. Ампутацій . . . . .	21	19	2	13	11	2	14	12	2	48	42	6
2. Экзартикуляцій . . . . .	19	19	—	19	18	1	—	—	—	38	37	1
3. Резекцій . . . . .	3	3	—	7	7	—	—	—	—	10	10	—
4. Экстирпацій опухолей. . . . .	21	21	—	15	15	—	1	1	—	37	37	—
5. » матки . . . . .	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1	—
6. Ляпоротомій . . . . .	7	4	3	5	5	—	—	—	—	12	9	3
7. Грыжъсеченій (радикальная операция) . . . . .	1	1	—	7	7	—	—	—	—	8	8	—
8. » (ущемлен. грыжи). . . . .	—	—	—	2	2	—	—	—	—	2	2	—
9. Торакоцентезъ . . . . .	6	6	—	5	5	—	—	—	—	11	11	—
10. Пункцій живота . . . . .	—	—	—	2	2	—	—	—	—	2	2	—
11. Трепанаций черепа и сосцевидн. отростка . . . . .	3	3	—	6	5	1	—	—	—	9	8	1
12. Секвестротомій . . . . .	5	5	—	11	11	—	2	2	—	18	18	—
13. Трахеотомій . . . . .	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1	—
14. Операций на мужскихъ половыхъ органахъ . . . . .	2	2	—	11	11	—	—	—	—	13	13	—
15. » » женскихъ » . . . . .	102	102	—	9	9	—	—	—	—	111	111	—
16. Пластическихъ операций . . . . .	3	3	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
17. Операций на геморроидальн. узлахъ . . . . .	2	2	—	3	3	—	—	—	—	5	5	—
18. » » fistula ani . . . . .	4	4	—	7	7	—	—	—	—	11	11	—
19. Вырѣзываніе венозныхъ стволовъ . . . . .	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—

20. Наложеніе кровавыхъ швовъ . . . . .	101	101	—	56	56	—	167	167	—	324	324	—
21. » костныхъ » . . . . .	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1	—
22. Вскрытіи парывовъ, разн. рода разрывъ.выскреб, и пр. . . . .	131	131	—	94	94	—	812	812	—	1047	1047	—
23. Глазныхъ операций и на вѣкахъ . . . . .	—	—	—	15	15	—	—	—	—	15	15	—
24. Ушныхъ » . . . . .	—	—	—	7	7	—	5	5	—	12	12	—
25. Вправленій вывиховъ . . . . .	2	2	—	8	8	—	5	5	—	15	15	—
26. Удаленіе инородн. тѣлъ изъ глаза . . . . .	—	—	—	5	5	—	160	160	—	165	165	—
27. » » уха . . . . .	—	—	—	—	—	—	10	10	—	10	10	—
28. Удаленіе инородн. тѣлъ изъ мягкихъ частей . . . . .	12	12	—	7	7	—	38	38	—	57	57	—
29. Наложеніе гипсовыхъ повязокъ . . . . .	18	18	—	19	19	—	10	10	—	47	47	—
30. Наложеніе крахмальныхъ повязокъ . . . . .	42	42	—	38	38	—	4	4	—	84	84	—
Итого . . . . .	506	501	—	537	437	—	4122	4226	—	2210	2097	11

Считаю пріятнымъ долгомъ принести искреннюю благодарность мноюуважаемому профессору Иринарху Полихронтіевичу Скворцову за предложенную тему и руководство во время работы.

Помощнику начальника С.-Петербурго-Варшавской ж. д. Ивану Ивановичу Рихтеру приношу глубокую признательность за советы и указанія, которые мною помогли мнѣ при собираніи матерьяла для настоящей работы.

Всѣхъ тѣхъ, кто откликнулся на мои письма и просьбы о присылкѣ различныхъ свѣдѣній и наблюденій я здѣсь искреннѣйше благодарю.



## Л и т е р а т у р а.

1. Веберъ. Условія безопасности желѣзнодорожнаго движенія 1875.
2. Выдринъ. О заболѣваемости желѣзнодорожныхъ телеграфистовъ. Вѣстникъ общественной гигіены 1902.
3. Вырубовъ А. А. Нѣсколько словъ о врачебной службѣ на желѣзной дорогѣ 1880.
4. Вырубовъ А. А. О необходимости пересмотра существующихъ правилъ врачебно-санитарной службы на желѣзныхъ дорогахъ 1898.
5. Вырубовъ А. А. О несчастныхъ случаяхъ съ людьми, въ зависимости отъ желѣзнодорожныхъ происшествій 1899.
6. Вырубовъ А. А. О нормировкѣ рабочаго дня и переутомленіи желѣзнодорожныхъ служащихъ 1898.
7. Гачковскій. Санитарное положеніе служащихъ на Рыбинско-Бологовской ж. д. въ 1889.
8. Герценштейнъ. Замѣтки о болѣзненности желѣзнодорожныхъ служащихъ. Желѣзнодорожное дѣло за 1887.
9. Головинъ. Е. А. Объ устройствѣ желѣзнодорожныхъ больницъ 1902.
10. Гордонъ Л. А. О необходимости тщательнаго изслѣдованія слуха у желѣзнодорожныхъ служащихъ 1898.
11. Губовичъ А. И. Объ опредѣленіи съ санитарной точки зрѣнія нормъ квартирнаго довольствія и служебныхъ помѣщеній 1899.
12. Заусайловъ М. А. Объ устройствѣ санитарныхъ вагоновъ 1898.
13. Земблиновъ. Объ употребленіи предохранительныхъ очковъ при работахъ въ мастерскихъ 1899.
14. Историческій очеркъ вѣдомства путей сообщенія. 1899.

15. Къ вопросу о желѣзнодорожной гигиѣнѣ. Врачебныя вѣдомости за 1880.

16. Лебедевъ Н. Н. Опытъ изученія въ санитарномъ отношеніи быта сельскохозяйственныхъ рабочихъ въ районѣ свеклосахарнаго производства. 1902.

17. Леви Г. Л. Травматическій неврозъ и симуляція. 1902,

18. Надѣинъ М. Н. Объ устройствѣ отхожихъ мѣсть. 1902.

19. Несчастные случаи съ людьми на желѣзныхъ дорогахъ за 1902 г. Статистическій сборникъ М. П. С.

20. Описаніе К.-Х.С. ж. д. Изданіе Управленія. 1902.

21. Оссецкій. Смерть и увѣчые на желѣзныхъ дорогахъ. 1890.

22. Островскій Н. С. Къ вопросу о нормировкѣ труда желѣзнодорожныхъ служащихъ. О работѣ и отдыхѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ, дѣятельность коихъ связана непосредственно съ движеніемъ поѣздовъ. 1896.

23. Отчетъ о врачебно-санитарномъ состояніи эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ за 1900.

24. Радцигъ А. А. Улучшеніе быта желѣзнодорожныхъ служащихъ безъ затратъ со стороны казны. 1898.

25. Рихтеръ И. Желѣзнодорожная психологія. Желѣзнодорожное дѣло за 1895.

26. Рихтеръ И. Личный составъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ 1900.

27. Романовъ Н. А. Объ освидѣтельствованіи поступающихъ на желѣзнодорожную службу и періодическомъ переосвидѣтльствованіи служащихъ. 1898.

28. Рыбицкій С. Ф. О цѣлесообразномъ устройствѣ служебныхъ отдѣленій въ вагонахъ для прислуги. 1902.

29. Сахаровъ Н. А. О дезинфекціи вагоновъ, станціонныхъ зданій, жилыхъ домовъ, выгребовъ, отхожихъ мѣсть и проч. 1898

30. Статистическій отчетъ пенсіонной кассы за 1900.

31. Танскій Ю. О переутомленіи желѣзнодорожныхъ служащихъ 1902 г.

32. Фавръ В. В. Опытъ изученія маляріи въ Россіи въ санитарномъ отношеніи: Дисс. 1903.

33. Цезаревскій. Запѣтки желѣзнодорожнаго врача. Желѣзнодорожное дѣло за 1890.

34. Цюнглинскій А. Ф. О травматическомъ неврозѣ 1902.

35. Archiv für Eisenbahnwesen 1901. т. I.

36. " " " 1902. " II.

37. Braehmer. Eisenbahnhygiene 1896.

38. Röhl. Encyclopädie des gesammten Eisenbahnwesens.

39. Stich. Ueber Uebernachtungs und Unterkunftsäume für das Fahrpersonal. 1900.

40. Zimmermann W. Zur socialen Lage der Eisenbahner in Preussen.

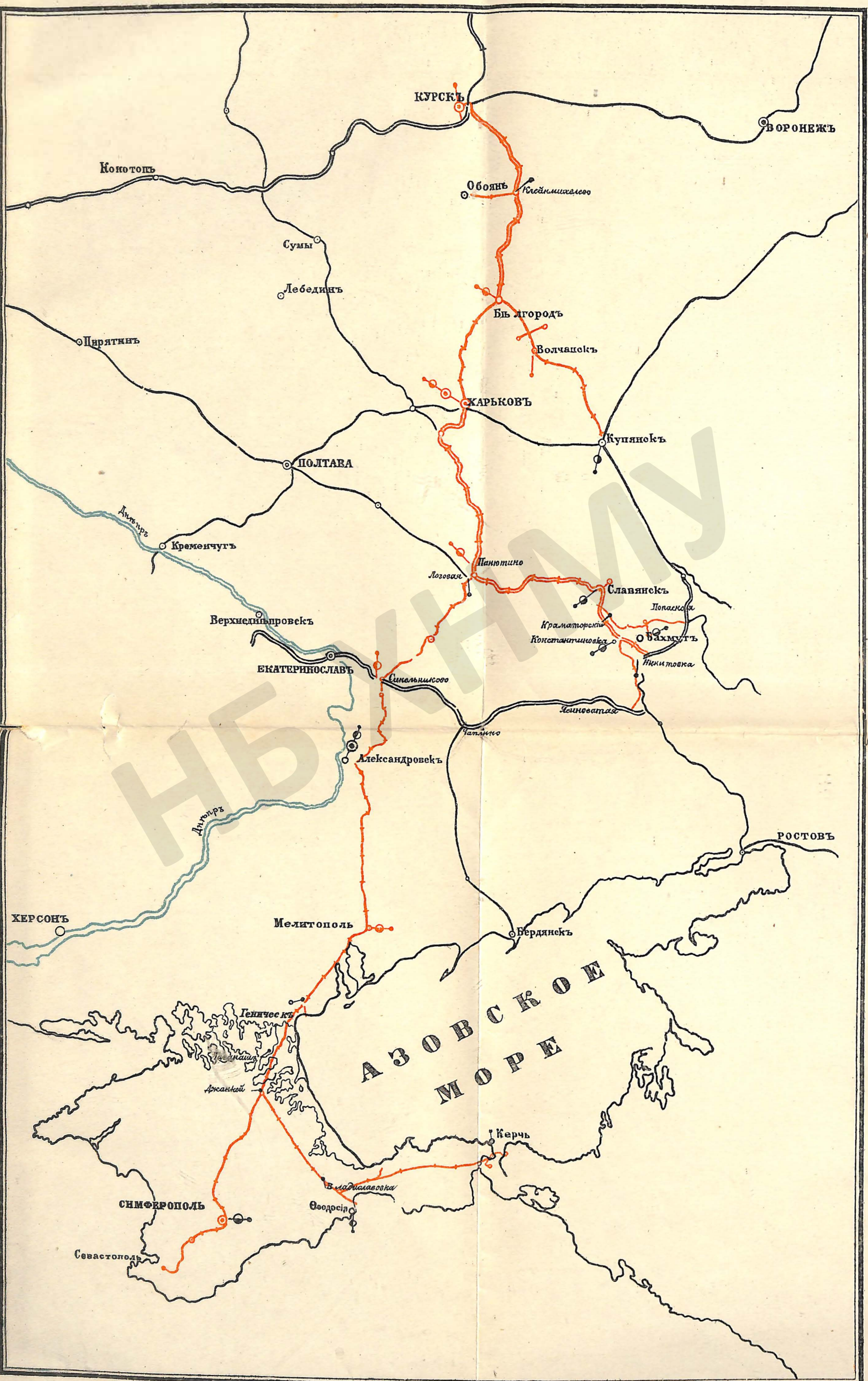
Schriften des Vereins für Socialpolitik XLIX. 1902.

41. Leos de Seilhac. Les ouvriers de transports en France.

- Фельдшеръ
- Врачъ
- Больница

# КАРТА

## КУРСКО-ХАРЬКОВО-СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ Ж. Д.



## ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

стр.	Въ посвященіи	строч.	23	сверху	напечат.	мосго	пужно	свогго.
»	29	»	24	»	»	1,78	»	0,78
»	29	»	26	»	»	2,54	»	3,54
»	33	»	10	снизу	»	8,43	»	0,43
»	55	»	1	сверху	»	Mellroy	»	Millroy
»	62	»	18	»	»	Miescher	»	Miescher
»	94	»	11	снизу	»	P <sub>2</sub> O <sub>5</sub>	»	P <sub>2</sub> O <sub>5</sub>
»	123	»	3	»	»	95	»	9,5
»	119	»	10	сверху	»	06,5	»	0,65
»	129	»	6	»	»	этомъ	»	этотъ.
»	155	»	9	снизу	»	опыта	»	опыта,
»	193	»	23	»	»	животнаго	»	животное
»	194	»	21	»	»	Diät	»	Diät
»	195	»	3	сверху	»	Munch.	»	Munch.
»	»	»	37	»	»	Känitz	»	Kanitz
»	197	»	26	»	»	Endproducte	»	Endproducte.
»	198	»	15	»	»	cion.	»	circul.
»	199	»	14	»	»	Kenntnic	»	Kenntniss
						къ		къ