

Желѣзнодорожное Дѣло

ЖУРНАЛЪ

издаваемый VIII Отдѣломъ ИМПЕРАТОРСКАГО Русскаго Техническаго Общества.

№ 13.

Выходить 4 раза въ мѣсяць,

Годъ I.

На 8 мѣсяцевъ 1882 года.
Безъ доставки и пересылк. . . 6 руб.
Съ доставкою и пересылк. . . 7 руб. 50 к.
На 4 мѣсяца 1882 года.
Безъ доставки и пересылк. . . 3 руб. 50 к.
Съ доставкою и пересылк. . . 4 руб. 50 к.

1882 г.

СОДЕРЖАНІЕ № 13: Правительственное Сообщеніе (окончаніе).—Дѣятельность VIII отдѣла.—Журналъ засѣданія VIII отдѣла Императорскаго Русскаго Техническаго Общества, подъ предѣлательствомъ Предѣлателя VIII отдѣла А. Н. Горчакова, 21-го декабря 1881 года.—Очеркъ мѣръ, уменьшающихъ расходы содержанія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, И. Рихтера (продолженіе).—Узкоколейная желѣзная дорога Мальцовскаго торгово-промышленнаго товарищества И. Величко.—Желѣзнодорожныя пенсіонныя кассы. Соображенія о способѣ скорѣйшаго введенія ихъ на русскіхъ желѣзныхъ дорогахъ А. Радцига.—По поводу валовыхъ сборовъ на желѣзныхъ дорогахъ съ 1-го января по 1-го іюля 1882 года А. Петлина.—Новости желѣзнодорожнаго дѣла.—Бальманская самосвѣтлящаяся краска.—Прорытіе Туннеля между Англійей и Ирландіей.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СООБЩЕНІЕ.

(Окончаніе).

V. Кромѣ того, въ теченіи 29-го іюня на ст. Тула отобрано со всѣхъ слѣдовавшихъ отъ Москвы поѣздовъ 15 купоновъ билетовъ прямаго сообщенія III класса съ николаевской дороги. Сколько изъ означеннаго числа 15 пассажировъ ѣхало именно на поѣздъ № 3—неизвѣстно; если предположить, что всѣ эти пассажиры ѣхали съ № 3, т. е. 15 то наибольшее число лицъ, находившихся въ поѣздѣ № 3, составляетъ 191

Изъ нихъ:

- а) ранены легко 45
- " тяжело 5 *)
- б) убиты 42 **)

Остальные оказались невредимыми.

Въ моментъ крушенія поѣзда мѣстный дорожный мастеръ (32-го участка) шелъ изъ Бастыева къ 296-й веретѣ; услышавъ трескъ, онъ добѣжалъ до мѣста передъ моментомъ обвала и поспѣшилъ возвратиться въ Бастыево, чтобъ дать знать на станцію Мценскъ. Начальникъ дистанціи, получивъ извѣстіе о крушеніи въ 4 часа 50 минутъ, немедленно снарядилъ поѣздъ изъ имѣвшихся на станціи двухъ вагоновъ III-го класса и пяти товарныхъ, далъ депешу въ Орель о медицинской помощи, послалъ нарочнаго въ городъ Мценскъ за врачомъ ***), взялъ въ поѣздъ всѣ имѣвшіеся войлоки, одѣяла и т. п. и съ начальникомъ станціи Мценскъ, дорожнымъ мастеромъ, мѣстнымъ жандармомъ и бывшими на станціи рабочими прибылъ къ мѣсту происшествія въ шесть часовъ 10 минутъ утра, 30-го іюня. Раненные, собранные въ уцѣлѣвшихъ вагонахъ III-го класса, въ близъ лежащихъ дорожной казармѣ и деревнѣ, были перенесены на войлокахъ и одѣялахъ въ прибывшій поѣздъ, гдѣ также размѣщены и не пострадавшіе пассажиры; поѣздъ этотъ прибылъ въ Мценскъ въ 8½ часовъ утра и былъ встрѣченъ мѣстнымъ врачомъ. Черезъ 10 минутъ прибылъ изъ Орла паровозъ съ врачомъ и фельдшеромъ, а также слесарями и рабочими, которыхъ и повезъ на мѣсто. По оказаніи первоначальной помощи, раненые и не пострадавшіе пассажиры отправлены въ Орель въ 1 часъ 10 минутъ дня.

Между тѣмъ, начальникъ дистанціи, возвратившись въ Бастыево и отправивъ депешу подлежащимъ властямъ, распоря-

дился собрать рабочихъ, а затѣмъ съ прибывшими изъ Орла слесарями и рабочими возвратился на 296 версту. За неисправностью, вслѣдствіе грозы, телеграфнаго сообщенія, телеграмма его получена управленіемъ дороги въ 10½ часовъ утра. Директоръ дороги тотчасъ же распорядился высылкою изъ Тулы на мѣсто вспомогательнаго поѣзда съ мастеровыми, рабочими и необходимыми подъемными инструментами, а въ 12 часовъ выѣхали на экстренномъ поѣздѣ на мѣсто крушенія: помощникъ инспектора дороги, директоръ, главный инженеръ и главный врачъ дороги.

Въ Тулѣ они взяли еще трехъ врачей и пять фельдшеровъ и прибыли на мѣсто въ восьмомъ часу вечера. Утромъ слѣдующаго дня прибылъ инспекторъ дороги и съ нимъ три хирурга изъ Москвы.

Для раскопокъ обрушившейся насыпи и извлеченія тѣлъ погибшихъ были немедленно приняты всевозможныя мѣры. Число рабочихъ, нанятыхъ директоромъ дороги въ окрестныхъ поселеніяхъ, на сосѣднихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ Тулѣ и Орлѣ (до 600 солдатъ) доходило: 1-го іюля до 350 человекъ, 2-го—до 500, 3-го—до 800, 7-го—до 1,500, 9-го—до 870. Независимо отъ сего, на работахъ находилось отъ 72 до 90 слесарей.

Несмотря на заявленія судебной власти и на просьбы родственниковъ пострадавшихъ, приступить непосредственно къ раскопкамъ въ мѣстахъ предполагаемаго нахождения труповъ, оказалось невозможно, какъ по причинѣ чрезвычайной крутости откосовъ обвала, такъ и потому, что на верхнемъ гребнѣ обвала находились въ положеніи, ежеминутно угрожавшемъ паденіемъ, паровозъ и тендеръ. Малѣйшее подкапываніе откосовъ обвала снизу неминуемо произвело бы новый обвалъ, который обрушился бы на рабочихъ. Поэтому необходимо было начать съ уборки паровоза и тендера, а земляныя работы производить сверху уступами. Сверхъ того, желательной быстротѣ извлеченія тѣлъ препятствовало и то обстоятельство, что, предварительно ихъ вынутія, приходилось перерубать значительныя деревянныя и желѣзныя части подвижнаго состава, между которыми было ущемлено большинство труповъ.

Работы во все время раскопокъ производились непрерывно, днемъ и ночью; ниже показаны имена и порядокъ извлеченія изъ обвала тѣлъ погибшихъ.

Командированные министерствомъ путей сообщенія инженеры, тайный совѣтникъ Поземковскій и статскій совѣтникъ Кетрицъ, прибыли на мѣсто происшествія 2-го іюля, а старшій инспекторъ желѣзныхъ дорогъ, тайный совѣтникъ Клевещкій—3-го іюля. Производимыя на мѣстѣ работы они застали въ слѣдующемъ видѣ:

*) Изъ нихъ двое умерли отъ ранъ, 38 получили облегченіе и уѣхали, а десять находились 17-го іюля на излеченіи въ Орлѣ.

***) Списокъ убитыхъ и умершихъ отъ ранъ прилагается.

****) Посланный не могъ попасть въ Мценскъ вслѣдствіе разлива рѣки Зуши и невозможности переправиться.