

М. П. С.

В. В. Шуберт

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ:

НА

„Вѣстникъ Забайкальской жел. дор.“

Подписная плата:

На годъ.		На 1/2 года	
Руб.	К.	Руб.	К.
5	—	3	—
2	—	1	—

Для постороннихъ лицъ

Для служащихъ Заб ж. д.

Для служащихъ Забайкальской ж. д. допускается разсрочка по 20 к. въ мѣсяцъ, плата можетъ быть удержана изъ жалованья.



ПОДПИСНА И ОБЪЯВЛЕНІЯ ПРИНИМАЮТСЯ:

Въ Управленіи въ конторѣ Редакціи и въ книжномъ магазинѣ Макушина и Посохина.

Плата за объявленія принимается:

За 1 страницу въ одномъ номерѣ . . . 15 руб.
 „ полстраницы „ „ „ . . . 10 „
 „ четв. стран. „ „ „ . . . 5 „

За строку нетита въ столбцѣ или за мѣсто, занимаемое ею:

На годъ 4 р. 50 к.
 На полгода 2 р. 50 к.
 Въ одномъ номерѣ р. 20 к.

Отдѣльный номеръ 10 коп.

Адресъ Редакціи: Иркутскѣ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнеца, Управление Забайкальской желѣзной дороги.

СОДЕРЖАНІЕ: Условія путешествія по Амуру. Н. Розановъ.—Нужны-ли эксплуатаціи смѣты для правильного веденія желѣзно-дорожнаго хозяйства. Бывшій человекъ.—Къ вопросу о формированіи товарныхъ поѣздовъ и маевраховъ—Хроника.

Открыта подписка на еженедѣльный журналъ

ВѢСТНИКЪ ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

Пятый годъ изданія.

на 1912-й годъ.

Пятый годъ изданія.

Выходитъ въ Иркутскѣ при Управленіи Забайкальской желѣзной дороги,

подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ въ ЗАГОЛОВКѢ.

Адресъ редакціи: Иркутскѣ, улица Графа Кутайсова, домъ Кузнеца, Управление Забайкальской желѣзной дороги.

Знаменитая американская пишущая

МАШИНА

„ЮСТЪ.“

Послѣ торговли въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ пишущими машинами разныхъ заслуживающихъ вниманія системъ, фирма „П. И. Макушинъ“ въ Томскѣ предприняла самыя солидныя сравнительныя испытанія въ цѣляхъ выясненія вопроса, какая пишущая машина является въ настоящее время наилучшей на мировомъ рынкѣ.

Выяснить этотъ вопросъ было крайне важно для насъ, ибо мы предпочитаемъ давать покупателю не только тотъ товаръ, какой онъ спрашиваетъ самъ, а давать и рекомендовать наилучшій товаръ.

Ссылаясь на самый строгій и продолжительный опытъ нашъ, отнынѣ съ полнымъ убѣжденіемъ рекомендуемъ: гдѣ нужна пишущая машина—тамъ должна быть только машина американской фабрики „ЮСТЪ“, потому что:

„ЮСТЪ“ ДАЕТЪ НАИВЫСШУЮ КРАСОТУ ПИСЬМА,

„ЮСТЪ“ ПОРАЗИТЕЛЬНО ПРОЧНА,

„ЮСТЪ“ НЕ ИМѢЕТЪ ЛЕНТЬ,

слѣдовательно позволяетъ много экономить въ расходахъ на машину: максимальный расходъ на машину „ЮСТЪ“ въ годъ пять рублей, въ то время какъ ленточныя машины расходуютъ отъ 10 до 25 рублей.

Для работъ высшаго качества и аккуратности (напр. доклады) рекоменд. „ЮСТЪ“ со шрифтомъ „имперіаль“ (этотъ шрифтъ даетъ 3—4 угольныхъ копій—сами получаемъ 5).

Для всѣхъ остальныхъ работъ—„ЮСТЪ“ со шрифтами: крупнымъ, тонкимъ или малымъ острымъ (8—12 угольныхъ копій).

Рекомендаціей машины „ЮСТЪ“ можетъ служить слѣдующее обстоятельство: конкуренты, великолѣпно зная по опыту въ Америкѣ и въ Англіи, что сдѣлаетъ съ ними машина „ЮСТЪ“ въ Россіи и Сибири, пытались и въ нѣкоторыхъ случаяхъ пытаются еще и теперь, ставя машины отъ чужого имени,—машины „ЮСТЪ“—давать **НАМЪРЕННО НЕПРАВИЛЬНЫЯ (ОБРАТНЫЯ) УКАЗАНЫЯ** способовъ обращенія съ этими машинами и этимъ, вполне понятно, сознательно вредятъ имени „ЮСТЪ“.

Машины „ЮСТЪ“ удовлетворяютъ всѣмъ требованіямъ идеальной машины—это наше глубокое убѣжденіе. Складъ и продажа машинъ находятся въ магазинахъ П. И. Макушина въ Томскѣ и Торговаго Дома Макушинъ и Посохинъ въ Иркутскѣ.

Тамъ же можно получать образцы шрифтовъ, которыми печатаетъ эта машина, и описаніе машины.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.

Официальныя сообщенія и распоряженія по Управленію Забайкальской желѣзной дороги.

ПРИКАЗЪ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

14-го января 1911 года.

№ III.

По Сооруженію 2-го Пути.

Утверждается въ должности: и. об. завѣдывающаго счетоводствомъ и дѣлопроизводствомъ главной строительной конторы **Архангельскій Александръ**, съ жалованьемъ по 300 руб. въ мѣсяць, съ 1 января с. г.

Начальникъ дороги,
Инженеръ **Θ. Кноррингъ**.

Завѣдывающій работами по сооруженію
2-го Пути, Инженеръ **Г. Колодяжный**.

По Службѣ Движенія.

Назначается: начальникъ ст. Баянъ **Шалаевъ Афанасій**—начальникомъ ст. Бянкино, съ жалованьемъ по 100 р. въ мѣсяць при кварт. натур., съ 11 января с. г.

Начальникъ дороги,
Инженеръ **Θ. Кноррингъ**.

Начальникъ Сл. Движенія,
Инженеръ **Д. Кленовъ**.

По Главной Бухгалтеріи.

Перечисляется содержаніе назначенное приказомъ № XVII—1911 г. съ отд. VII и. 1 очер. № 317-а см. 1911 г. кред. 8400 руб. на—отд. II очер. № 47 см. 1912 г. старшихъ счетоводовъ: **Васильева** Виссари на по 50 руб. въ мѣсяць; **Водогрѣва** Александра, **Винницкаго** Бориса, **Любимова** Алексѣя, всѣхъ 3 по 25 руб. въ мѣсяць и счетовода **Рыжкова** Аркадія по 10 руб. въ мѣсяць, всѣхъ 4 съ 1 января с. г.

За Начальника дороги,
Инженеръ **Х. Федоровъ**.

Главный Бухгалтеръ **Эфросъ**.

По Матеріальной Службѣ.

Назначаются: вр. старшій счетоводъ **Нуцевъ Сергѣй**—всп. об. дѣлопроизводителя, съ жалованьемъ по 200 руб.

въ мѣсяць и таксировщикъ **Минкевичъ Павелъ**—десятикомъ, съ жалованьемъ по 100 руб. въ мѣсяць, оба съ 1 января с. г.

Начальникъ дороги,
Инженеръ **Θ. Кноррингъ**.

За Начальника Матеріальной
Службы **А. Терпуговъ**.

По Коммерческому Отдѣлу.

Утверждается въ должности: вр. исп. обязанность завѣдывающаго арендными статьями **Повилонесъ Василій**, съ 1 декабря 1911 г.

Начальникъ дороги,
Инженеръ **Θ. Кноррингъ**.

И. о. Начальника Коммерческаго Отдѣла **Ждановичъ**.

По Врачебной Части.

Опредѣляется: **Червенцовъ Александръ** врачомъ ст. Иркутскѣ, съ жалованьемъ по 200 руб. въ мѣсяць, съ 15 декабря 1911 г.

Начальникъ дороги,
Инженеръ **Θ. Кноррингъ**.

Старшій Врачъ **И. Кудрявцевъ**.

ПРИКАЗЪ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

14-го января 1911 года.

№ IV.

Помѣщенные ниже перемѣны въ личномъ составѣ служащихъ въѣрненной мѣтѣ дороги, объявляются для свѣдѣнія.

Начальникъ дороги,
Инженеръ **Θ. Кноррингъ**.

Правитель Канцеляріи **Б. Тошкій**.

По Врачебной Части и Сооруженію 2-го Пути.

Перечисляется содержаніе: со счета больничнаго фонда—на кредитъ по сооруженію 2-го Пути (кредит. листъ на 25180 руб. отъ 16 іюля 1911 г. № 56/14139)—фельдшера пріемнаго покоя ст. Горхонъ **Михайлова** Владиміра; фельдшеръ **Хилокской больницы Кулаковой** Валентины и **Старковой** Маріи; фельдшера 7 врачев. уч. **Бусоѣдова** Михаила

фельдшерицы 8 уч. **Швецовой** Варвары и фельдшера 9 уч. **Годлевскаго** Владислава, всѣхъ 6 съ 1 января с. г.

Старшій Врачъ *П. Кудрявцевъ.*

Завѣдывающій работами по сооруженію
2-го Пути, Инженеръ *Г. Колодяжскій.*

По Матеріальной Службѣ.

Опредѣляются: **Батуринъ** Алексѣй вр. старш. угольщикомъ ст. Срѣтенскъ, съ жалованьемъ по 32 руб. и кварт. по 8 руб. въ мѣсяцъ, съ 15 ноября 1911 г.; **Алелековъ** Федоръ вр. сторожемъ склада топлива ст. Адриановка, съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, съ 14 ноября 1911 г.; **Игумновъ** Петръ вр. сторожемъ склада топлива ст. Верхнеудинскъ, съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 ноября 1911 г.; **Жадновъ** Яковъ вр. сторожемъ склада топлива раз. № 38, съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, съ 9 декабря 1911 г.

Зачисляется въ штатъ: вр. сторожъ склада топлива ст. Адриановка **Бехтеревъ** Иванъ, съ жалованьемъ по 30 р. въ мѣсяцъ при кварт. натур., съ 1 ноября 1911 г.

Назначаются: вр. старш. угольщикъ ст. В. Удинскъ **Тупотиловъ** Михаилъ—вр. раздатчикомъ топлива на 2-ой ревизорскій уч., съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ и вр. сторожъ склада топлива ст. Гыршелунъ **Звягинцевъ** Иванъ—шт. сторожемъ склада топлива ст. Чита, съ жалованьемъ по 30 руб. и кварт. по 7 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, оба съ 1 декабря 1911 г.

Увольняются въ отпускъ: на 2 мѣсяца: Конторщикъ Читинскаго Матеріальнаго склада **Баженовъ** Василій, съ 12 ноября 1911 г., съ сохраненіемъ содержанія и конторщикъ Иркутскаго матеріальнаго склада **Нагаевскій** Яковъ, съ 16 декабря 1911 г., на 1 мѣсяцъ съ сохраненіемъ содержанія и на 1 мѣсяцъ безъ сохраненія содержанія и

на 21 день: Конторщикъ сл. **Бурковъ** Афанасій, съ 28 декабря 1911 г., съ сохраненіемъ содержанія.

Возвратились изъ отпуска и вступили въ исполненіе обязанностей: Конторщикъ сл. **Баженовъ** Василій, съ 28 ноября 1911 г.; старшій угольщикъ ст. Могзонъ **Черныхъ** Ефимъ, съ 26 ноября 1911 г.; сторожъ склада топлива ст. Могзонъ **Ефремовъ** Сергѣй, съ 22 сентября 1911 г. и сторожъ матеріальнаго склада ст. Оловянная **Никулинъ** Филиппъ, съ 23 ноября 1911 г.

Увольняется отъ службы: по минованію надобности: Вр. сторожъ склада топлива раз. № 31 **Пушкаревъ** Полиларпъ, съ 1 декабря 1911 г.

Исправленіе приказовъ: № С—1911 г. Назначенныхъ на должности старшихъ угольщиковъ **Лутченкова** Кузьму на ст. Хилокъ и **Федоровскаго** Арсенія на ст. Иркутскъ. считать: перваго, съ жалованьемъ по 36 руб. и кварт. по 9 руб. въ мѣсяцъ и втораго съ жалованьемъ по 32 руб. и кварт. по 8 руб. въ мѣсяцъ. № ХСVI—1911 г. Въ рубрику „назначается добавочное вознагражденіе“ конторщикъ сл. **Даниловичъ** Григорій, ошибочно названъ по фамиліи „Даниловъ“. №№ LXXXVIII—и ХСVI—1911 г. Определеннаго на должность старшаго угольщика **Тихонова** Дмитрія, считать съ жалованьемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ при кварт. натур.,

За Начальника Матеріальной службы *Левчевскій.*

По Службѣ Тяги.

Опредѣляются: **Тонаревъ** Александръ монтеромъ фонарей „Галкина“ депо Иркутскъ, съ жалованьемъ по 75 руб. и кварт. по 18 руб. 75 коп. въ мѣсяцъ; **Счастливый** Платонъ сторожемъ охраны вагоновъ депо Маньчжурія, съ жалованьемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ; **Турукинъ** Яковъ штат. поѣзднымъ кочегаромъ депо Оловянная, съ жалованьемъ по

30 руб. въ мѣсяцъ, всѣ 3 съ 1 декабря 1911 г.; **Смирновъ** Семенъ вр. поѣзднымъ кочегаромъ депо Слюдянка, съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, съ 23 ноября 1911 г.; **Нетопилень** Феликсъ поѣзднымъ кочегаромъ депо Хилокъ, съ жалованьемъ по 31 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, съ 25 ноября 1911 г.; **Колесниченко** Степанъ вр. сторожемъ охраны вагоновъ депо Чита, съ жалованьемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ, съ 16 ноября 1911 г.; **Баткевлчъ** Антонъ вр. счетоводомъ Читинскихъ главныхъ мастерскихъ, съ жалованьемъ по 75 руб. мѣсяцъ, съ 5 декабря 1911 г.; **Паленый** Павелъ вр. помощникъ машиниста 2 кл. депо Оловянная, съ жалованьемъ по 75 руб. въ мѣсяцъ, съ 4 декабря 1911 г.; **Буланцевъ** Константинъ вр. поѣзднымъ кочегаромъ депо Оловянная, съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ; **Перовъ** Петръ станціоннымъ чистильщикомъ вагоновъ депо Маньчжурія съ жалованьемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ, оба съ 16 декабря 1911 г.; **Чиркинъ** (онъ же Казаковъ) Николай вр. конторщикомъ, сл. съ жалованьемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ, съ 5 ноября 1911 г.; **Журавлевъ** Яковъ сторожемъ депо Шилка, съ жалованьемъ по 25 руб. и кварт. по 6 руб. 25 коп. въ мѣсяцъ, 21 съ сентября 1911 г.; **Воронцовъ** Михаилъ вр. конторщикомъ сл., съ жалованьемъ по 45 руб. въ мѣсяцъ, съ 16 ноября 1911 г.; **Смирновъ** Дмитрій вр. поѣзднымъ кочегаромъ депо Маньчжурія, съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, съ 29 ноября 1911 г.; **Вакуленко** Илья вр. конторщикомъ сл., съ жалованьемъ по 45 руб. въ мѣсяцъ, съ 15 ноября 1911 г.; **Бачинскій** Василій вр. сторожемъ депо Шилка, съ жалованьемъ по 25 руб. и кварт. по 6 руб. 25 коп. въ мѣсяцъ, съ 26 ноября 1911 г.; **Михалевъ** Степанъ вр. конторщикомъ сл., съ жалованьемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, съ 18 ноября 1911 г.

За Начальника сл. Тяги, Инженеръ *И. Стоговъ.*

По Службѣ Сборовъ и Службѣ Пути.

Назначается: вр. конторщикъ сл. Сборовъ **Жилинъ** Иннокентій—вр. конторщикомъ сл. Пути, съ жалованьемъ по 45 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г.

И. о. Начальника сл. Сборовъ *Спасскій.*

Начальникъ сл. Пути,
Инженеръ *В. Коргуевъ.*

По Отдѣлу Телеграфа и Службѣ Движенія.

Назначаются: телеграфистъ ст. Бада **Рейхманбергъ** Авсъ—помощникомъ начальника раз. № 37; телеграфистъ ст. Карымская **Барковскій** Андрей—помощникомъ начальника раз. № 38 и телеграфистъ ст. Петровскій заводъ **Полозовъ** Константинъ—помощникомъ начальника раз. № 45, всѣ 3 съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., съ 1 января с. г.

Начальникъ Телеграфа,
Инженеръ *М. Коноваловъ.*

За Начальника сл. Движенія *Левинъ.*

По Хозяйственнымъ Лѣснымъ Заготовкамъ.

Опредѣляется: **Титовъ** Михаилъ десятникомъ при лѣсонильномъ заводѣ на ст. В. Удинскъ, съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г.

Завѣдывающій Лѣсными дачами *К. Ходоровскій.*

По Юрисконсультской Части.

Назначается: конторщикъ **Скорняковъ** Леонидъ—конторщикомъ въ Читинское Отдѣленіе Юрисконсультской Части, съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г.

Зачисляется въ штатъ: вр. конторщикъ **Орловъ** Ефимъ, съ жалованьемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: конторщикъ Читинскаго Отдѣленія Юрисконсультской Части **Блажневичъ** Владиміръ, съ 1 января с. г.

За Юрисконсульта *В. Болотовъ.*

По Завѣдыванію домами Управленія.

Опредѣляется: Ливашневичъ Захаръ курьеромъ коммер. отдѣла, съ жалованьемъ по 35 руб. въ мѣсяць, съ 7 января с. г.

Назначаются квартирные деньги: курьеру Пенсіонной Кассы **Новикову** Петру, по 6 руб. 87½ коп. въ мѣсяць, съ 1 октября 1911 г.

Прекращается выдача квартирныхъ денегъ: курьеру Пенсіонной Кассы **Ильчуну** Артемію, съ 1 октября 1911 г.

Увольняются въ отпускъ: на 2 мѣсяца: курьеръ Канцеляріи Управленія **Пименовъ** Георгій, съ 12 сентября 1911 г., курьеры Главной Бухгалтеріи: **Метляевъ** Аверкій, съ 8 августа 1911 г., **Набоковъ** Андрей, съ 10 августа 1911 г.; **Захаровъ** Адрианъ, съ 5 іюня 1911 г.; **Сидоровъ** Діомидъ, съ 12 октября 1911 г., **Тулубаевъ** Михаилъ, съ 15 октября 1911 г. и курьеръ Юрисконсультской Части **Бѣляевскій** Тимофей, съ 6 іюня 1911 г. всѣ 7 съ сохраненіемъ содержанія.

Увольняются отъ службы: по прошенію: курьеръ Врачебной Части **Шевчукъ** Иванъ, съ 1 декабря 1911 г.;

по болѣзни: курьеръ Сл. Движенія **Винокуровъ** Петръ, съ 1 ноября 1911 г.

Исключается изъ списковъ за смертью: курьеръ Сл. Пути **Быстровъ** Павелъ, съ 6 декабря 1911 г.

Завѣдывающій домами Управленія,
Инженеръ *В. Кетрицъ.*

По Завѣдыванію домами Управленія и Сл. Тяги.

Назначается: курьеръ Канцеляріи Управленія **Жмайловъ** Иванъ—поѣзднымъ чистильщикомъ вагоновъ депо Иркутскъ, съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяць, съ 21 декабря 1911 г.

Завѣдывающій домами Управленія,
Инженеръ *В. Кетрицъ.*

За Начальника Сл. Тяги,
Инженеръ *С. Хоментовскій.*

По Сооруженію 2-го Пути.

Увеличивается содержаніе: вр. конторщику главной строительной конторы **Сколову** Николаю, до 55 руб. въ мѣсяць, съ 1 іюля 1911 г.;

Увольняются въ отпускъ: на 2 мѣсяца и 3 дня: вр. десятникъ 7 строительнаго уч. **Островскій** Іуліанъ, съ 4 октября 1911 г.;

на 1 мѣсяць и 20 дней: вр. десятникъ 6 строительнаго уч. **Кожевниковъ** Капитанъ, съ 1 октября 1911 г.;

на 1 мѣсяць и 15 дней: вр. десятникъ 9 строительнаго уч. **Коваль** Феодосій, съ 20 сентября 1911 г.;

на 1 мѣсяць и 10 дней: вр. десятникъ 4 строительнаго уч. **Витовскій** Аркадій, съ 1 сентября 1911 г. и старшій счетоводъ главной строительной конторы **Леонтьевъ** Иванъ; съ 4 января с. г., всѣ 6 съ сохраненіемъ содержанія.

Возвратились изъ отпуска и вступили въ исполненіе обязанностей: вр. десятникъ 7 строительнаго уч. **Островскій** Іуліанъ, съ 22 декабря 1911 г.; вр. десятники 6 строительнаго уч. **Смориго** Александръ, съ 10 декабря 1911 г. и **Кожевниковъ** Капитанъ, съ 20 ноября 1911 г.; вр. десятникъ 9 строительнаго уч. **Коваль** Феодосій, съ

16 ноября 1911 г.; вр. конторщикъ 7 строительнаго уч. **Витовскій** Аркадій, съ 1 декабря 1911 г. и вр. десятникъ 4 строительнаго уч. **Фиртичъ** Михаилъ, съ 10 декабря 1911 г.

За Завѣдывающаго работами, по сооруженію
2-го Пути, Инженеръ *Г. Левакинъ.*

По Врачебной Части.

Опредѣляются: **Кисляковъ** Никандръ служителемъ больницы ст. Оловянная, съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяць; **Глыбина** Александра прачкой больницы ст. Оловянная, съ жалованьемъ по 20 руб. въ мѣсяць, оба съ 1 ноября 1911 г. и **Шпарвартъ** Отто вр. фельдшеромъ 7 врачебнаго уч., съ жалованьемъ по 65 руб. въ мѣсяць, съ 1 января с. г.

Назначается: фельдшерица ст. Маньчжурія **Рейхбаумъ** Фрейда—фельдшерицей больницы ст. Оловянная, съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяць, съ 20 декабря 1911 г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: акушерка больницы ст. Оловянная **Борткевичъ** Матрена, съ 19 декабря 1911 г.;

по минованіи надобности: фельдшерицы переселенческихъ поѣздовъ ст. Иркутскъ **Тимофеева** Наталья и **Копылова** Александра, обѣ съ 1 декабря 1911 г.

Старшій Врачъ *И. Кудрявцевъ.*

По Коммерческому Отдѣлу.

Назначается: конторщикъ Иркутской городской станціи **Курбатова** Агнія—конторщикомъ коммерческаго Отдѣла, съ жалованьемъ по 65 руб. въ мѣсяць, съ 15 января с. г. конторщикъ отд. **Равликъ** Михаилъ—шт. счетоводомъ канцел. отд., съ жалованьемъ по 75 руб. въ мѣсяць, съ 1 января с. г. и вр. конторщикъ Иркутской городской станціи **Тихомировъ** Василій,—вр. пломбирщикомъ склада невостребованныхъ грузовъ, съ жалованьемъ по 50 руб. въ мѣсяць, съ 1 декабря 1911 г.

Перечисляется содержаніе: конторщиковъ отдѣла **Блюменфельдъ** Влодины, съ очер. № 193—на очер. № 3 и **Томсанъ** Надежды, съ очер. № 3—на очер. № 193, обѣихъ съ 1 января с. г. и конторщика Иркутской городской станціи **Воронцева** Николая, съ очереднаго № 63—на очереднаго № 56, съ увеличеніемъ содержанія до 65 руб. въ мѣсяць, 1 съ декабря 1911 г.

Исправленіе приказа: Въ приказъ № ХСІІ—1910 г. напечатано: назначается агентъ таможенныхъ обрядностей Иркутской городской станціи **Янковскій** Ромуальдъ—конторщикомъ Иркутской городской станціи, слѣдуетъ считать: агентъ таможенныхъ обрядностей ст. Маньчжурія **Янковскій** Ромуальдъ—назначается конторщикомъ Иркутской городской станціи, съ жалованьемъ по 65 руб. въ мѣсяць.

И. о. Начальника Коммерческаго
Отдѣла *Ждановичъ.*

По Главной Бухгалтеріи.

Перечисляется содержаніе: ниженоменованныхъ служащихъ: съ отд. VII гл. 1 очер. № 317-а см. 1911 г. кредитъ 11000 руб.—на отд. VII гл. 1 очер. № 317-а см. 1912 г. ежемѣсячный кредитъ 1800 руб. согласно журнала Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 4 мая 1911 г. № 1028:—**Мандрыка** Петра, **Недошивина** Александра, обоихъ по 45 руб. въ мѣсяць; **Писаревой** Вѣры, **Павловой** Аннолипаріи, **Пилепенко** Ольги, **Скалацнаго** Якова, всѣхъ 4 по 50 руб. въ мѣсяць; **Сафронова** Павла, по 40 руб. въ мѣсяць;—**Трасновскаго** Рафаила, по 40 руб. въ мѣсяць;—на отд. II очер. № 45 см. 1912 г.—**Пясецнаго** Михаила, —на отд. II очер. № 44 см. 1912 г. **Недотопы** Василя, обоихъ по 65 руб. въ мѣсяць.—Съ отд. II оч. № 45

см. 1911 г. (кредит. на отпускныхъ и больныхъ)—на отд. II очер. № 45 см. 1912 г.;—**Брянцева** Иннокентія, **Бурснаго** Михаила, обоихъ по 50 руб. въ мѣсяць.—Съ отд. VII гл. 1 очер. № 317-а см. 1911 года (ежемесячный кредитъ 1800 руб.)—на отд. II очер. № 44 см. 1912 г.:—**Добродородныхъ** Василия по 90 руб. въ мѣсяць, **Мануилова** Николая, **Пуляевского** Михаила, обоихъ по 65 руб. въ мѣсяць;—**Сватова** Ивана по 65 руб. въ мѣсяць на очер. № 45 см. 1912 г.;—**Боднара** Михаила, по 45 руб. въ мѣсяць.—Съ отдѣла VII гл. очер. № 317-а см. 1911 г. кредитъ 8400 руб.—на отд. II очер. № 44 см. 1912 года:—**Кормилицина** Василия по 60 руб. въ мѣсяць; **Орловскаго** Никиты; **Прикъ** Вячеслава, обоихъ по 70 руб. въ мѣсяць; **Пилипенко** Александра, по 75 руб. въ мѣсяць; **Хмѣлевскаго** Анатоля, по 55 руб. въ мѣсяць и на отд. VII гл. 1. очер. № 317 см. 1912 (ежемесячн. кредитъ 1800 руб.)—**Оржельской** Елены по 60 руб. въ мѣсяць; **Пѣтухова** Дмитрія по 45 руб. въ мѣсяць и съ кредита по демонстраторству—на кредитъ 500 руб. переданный въ распоряженіе Главной Бухгалтеріи, изъ общей суммы, числящейся въ депозитѣ г. Начальника дороги подъ квитанцію казначейства за № 24095—1911 г.,—**Костерина** Адриана, по 75 руб. въ мѣсяць, всѣхъ съ 1 января с. г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: вр. конторщика **Малыхъ** Александръ и

по минованіи надобности: **Селезневъ** Петръ, оба съ 1 января с. г.

Главный Бухгалтеръ **Эфросъ.**

По Пенсіонной кассѣ и Главной Бухгалтеріи.

Назначается: шт. конторщикъ дѣлопроизводства Пенсіонной кассы **Кондратьевъ** Михайлъ—вр. конторщикомъ Главной Бухгалтеріи, съ жалованьемъ по 65 руб. въ мѣсяць, съ 1 января с. г.

И. о. Завѣдывающаго дѣлами
Комитета **Равликъ.**

Главный Бухгалтеръ **Эфросъ.**

По Школьному Отдѣлу.

Опредѣляются: **Шубинъ** Петръ вр. исп. об. запаснаго учителя при школьн. отд., съ жалованьемъ по 60 руб. и кварт. по 15 руб. въ мѣсяць; **Стеценко** Раиса учительницей школы ст. Танхой, съ жалованьемъ по 55 руб. при кварт. натур., оба съ 2 декабря 1911 г.; **Пласкинъ** о. Александръ священникомъ Шилкинской ж. д. церкви, съ жалованьемъ по 100 руб. въ мѣсяць при кварт. натур., съ 21 декабря 1911 г.; **Полубинскій** Прокопій преподавателемъ столярнаго ремесла въ Слюдянской ж. д. школѣ, съ жалованьемъ по 11 руб. 25 коп. въ мѣсяць, съ 1 декабря 1911 г.; **Отрѣзовъ** Павелъ вр. преподавателемъ сапожнаго ремесла въ Мысовской ж. д. школѣ, съ жалованьемъ по 11 руб. 25 коп. въ мѣ-

сяць, съ 6 октября 1911 г. и **Калмыкова** Зинаида учительницей Читинской жел. дороги, съ жалованьемъ по 60 руб. и кварт. по 15 руб. въ мѣсяць, съ 11 ноября 1911 г.

Назначается добавочное вознагражденіе: помощнику начальника Читинскаго уч. Тяги **Аксаментову** Иннокентію по 30 руб. въ мѣсяць, за исп. об. завѣдывающаго Читинскими вечерами. техническими курсами; учителю—завѣдывающему Читинскимъ ж. д. училищемъ **Фирсову** Алексѣю, по 20 руб. въ мѣсяць, за и. об. секретаря курсовъ, обоимъ съ 10 декабря 1911 г.; учительницѣ Танхойской школы **Стеценко** Раисѣ за преподаваніе Закона Божія по 5 руб. и за преподаваніе рукодѣлія по 10 руб. въ мѣсяць, съ 2 декабря 1911 г.; учителямъ Шилкинской школы **Пятидесятникову** Василию и **Грошкову** Алексѣю по 5 руб. въ мѣсяць, за преподаваніе переделнаго ремесла, съ 7 января с. г.

Назначается вознагражденіе ниже-перечисленнымъ лицамъ изъ средствъ школьнаго фонда за преподаваніе въ Читинскихъ вечернихъ техническихъ классахъ: литейнаго дѣла: помощнику начальника Читинскаго уч. Тяги **Аксаментову** Иннокентію; арифметики и отечествовѣдѣнія: помощнику вагоннаго мастера Читинскихъ главныхъ мастерскихъ **Громову** Ивану; черченія и рисованія: помощнику мастера сборнаго цеха Читинскихъ главныхъ мастерскихъ **Кешковскому** Тодешу; кузнечно-слесарнаго дѣла: начальнику Читинскаго уч. Тяги **Копырину** Сергѣю; геометріи: помощнику мастера сборнаго цеха **Новикову** Георгію; закона Божія: настоятелю Читинской жел. дор. церкви **Саболеву** о. Алексѣю и за преподаваніе русскаго языка: учителямъ Читинской ж. д. школы: **Фирсову** Алексѣю и **Титову** Аннолинарію, всѣмъ 8 по 2 руб. за часовой урокъ, съ 10 декабря 1911 г.

Уволяется въ отпускъ: на 2 мѣсяца: священникъ Оловянинской ж. д. церкви **Корнаковъ** о. Алексѣй, съ 2 июня с. г.

Возвратился изъ отпуска и вступилъ въ исполненіе обязанностей: священникъ ж. д. церкви ст. Оловянная **Корнаковъ** о. Алексѣй, съ 27 июля 1911 г.

Уволяется отъ службы: по прошенію: псаломщикъ Оловянинской ж. д. церкви **Корнаковъ** о. Василій, съ 20 сентября 1911 г.

За Ревизора ж. д. образовательныхъ учреждений **А. Любецкій.**

По Службѣ Движенія.

Исправленіе приказа: № 2/20—1905 г. Причину перемѣщенія вр. таксировщика ст. Иркутскъ **Борщенко** Михаила—на такую же должность на ст. Маньчжуря, съ жалованьемъ по 100 руб. въ мѣсяць, съ 21 декабря 1904 г., считать не по прошенію, а для пользы службы.

Начальникъ сл. Движенія,
Инженеръ **Д. Кленовъ.**

М. П. С.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ:

НА

„Вѣстникъ Забайкальской жел. дор.“

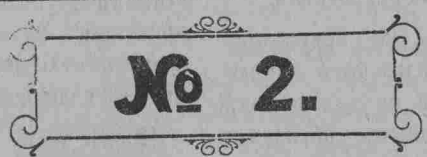
Подписная плата:

На годъ.		На 1/2 года	
Руб.	К.	Руб.	К.
5	—	3	—
2	—	1	—

Для посторон. лицъ

Для служащ. Заб. ж. д.

Для служащихъ Забайкальской ж. д. допускается разсрочка по 20 к. въ мѣсяцъ, плата можетъ быть удержана изъ жалованья.



ПОДПИСКА И ОБЪЯВЛЕНІЯ ПРИНИМАЮТСЯ:

Въ Управленіи—въ конторѣ Редакціи и въ книжномъ магазинѣ Макушина и Посохина.

Плата за объявленія взимается:

За 1 страницу въ одномъ номерѣ	15 руб.
„ 1/2 страницы „ „ „	10 „
„ 1/4 „ „ „ „	5 „
За строку петита въ столбцѣ или за мѣсто занимаемое ею:	
На годъ	4 р. 50 к.
На полгода	2 „ 50 „
Въ одномъ номерѣ	20 „

Отдѣльный номеръ—10 коп.

Адресъ редакціи: Иркутскъ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнеца, Управленіе Забайкальской желѢзной дороги.

СОДЕРЖАНІЕ: Условія путешествія по Амуру. Н. Розановъ.—Нужны-ли эксплуатаціонныя смѣты для правильного веденія желѢзно-дорожнаго хозяйства.—Бывшій человекъ.—Къ вопросу о формированіи товарныхъ поѣздовъ и маневрахъ.—Хроника.

Часть неофициальная.

Условія путешествія по Амуру.

На Амурскій водный путь, какъ средство пассажирскаго сообщенія до настоящаго времени желѢзными дорогами не было обращено вниманія,—а между тѣмъ, при надлежащей организаціи передвиженія по этому пути, онъ имѣетъ всѣ данныя, для значительнаго развитія пассажирскаго движенія.—Главной причиной такого положенія дѣла служитъ несомнѣнно полнѣйшая неосвѣдомленность объ условіяхъ и удобствахъ Амурскаго пути даже со стороны самихъ жел. дор.—Въ то время какъ Волжскій водный путь при наличности желѢзно-дорожныхъ параллельныхъ путей привлекаетъ къ себѣ ежегодно десятки тысячъ туристовъ, на Амурѣ туризмъ совершенно отсутствуетъ, хотя для развитія его имѣются всѣ необходимыя данныя.

Помимо удаленности сибирскихъ центровъ отъ Поволжья, влѣдствіе чего большинство сибиряковъ отчасти по недостатку времени, отчасти за отсутствіемъ средствъ не всегда могутъ предпринять поѣздку по Волгѣ,—для жителей Восточной Сибири, поѣздка по Амуру и дешевле и доступнѣе, такая поѣздка привлекала бы многихъ интересующихся изученіемъ края, посѣщеніемъ новой, едва заселяющейся мѣстности, а также и красотами Амурской природы, такъ какъ берега Амура, и особенно Шилки, по разнообразію природы, гористому характеру и дикости природы несравненно величественнѣе и красивѣе Волжскихъ.—Однако, широкая публика слишкомъ мало освѣдомлена какъ объ этихъ красотахъ, такъ главнымъ образомъ, объ условіяхъ стоимости и продолжительности поѣздки по Амуру,—тѣ же лица, которымъ почему либо удалось ознакомиться съ условіями передвиженія по этому

водному пути, наряду съ несомнѣнными удобствами, освѣдомлены и о тѣхъ мелкихъ неудобствахъ, той неприиспособленности этого пути, которая прежде всего чувствуется туристомъ, не связаннымъ опредѣленной цѣлью поѣздки, а путешествующимъ для собственнаго удовольствія и отдыха, при условіи затраты сравнительно небольшихъ денежныхъ средствъ. Рядъ благоприятныхъ условій для путешествія по Амуру имѣется и въ настоящее время и требуется лишь дальнѣйшее улучшеніе таковыхъ.

Главнѣйшія условія проѣзда по Амуру въ настоящее время таковы: срочное пассажирское движеніе происходитъ преимущественно на почтовыхъ пароходахъ Амурскаго Общ. Парох. и Торговли, совершающихъ рейсы разъ въ пять дней, съ соблюденіемъ публикуемаго ежегодно расписанія. По этому расписанію продолжительность пути по Амуру отъ Срѣтенска до Благовѣщенска составляетъ пять сутокъ, до Хабаровска—9 и до Николаевска—13 сутокъ, при передвиженіи вверхъ сроки нѣсколько увеличиваются. Нередко пароходы приходятъ даже нѣсколько равнѣ установленныхъ сроковъ.—Проѣздная плата въ каютахъ I кл.—2 1/2 к. съ пассажиро-версты, въ каютахъ II кл.—1 1/2 к. съ пассажиро-версты и въ III кл.—1/3 к. съ пассажиро-версты.—Пароходы въ настоящее время устроены по Волжскому типу, двухэтажные, съ деревяннымъ корпусомъ, колесные.—Внутренняя отдѣлка помѣщеній пассажирскихъ I и II кл. вполне удовлетворительна и самыя помѣщенія достаточно комфортабельны.—Въ I классѣ имѣются отдѣльные салонъ и столовая, во II классѣ только столовая. Пароходы освѣщаются электричествомъ, каюты оборудованы водянымъ отопленіемъ. На каждомъ пароходѣ имѣются отдѣльныя мужскія и дамскія уборныя и ванны.

На каждомъ пароходѣ имѣется почтовое отдѣленіе съ пріемомъ и выдачей телеграммъ и пріемомъ простой и заказной корреспонденціи. На нѣкоторыхъ пароходахъ имѣется парикмахеръ. Продовольствіе въ пути пассажиры могутъ получать изъ пароходнаго буфета порціонно или отдѣльными обѣдами и ужинами или же зачислиться на полное продовольствіе буфетчика, стоимость котораго составляетъ въ I кл. 2 р. 50 к., а во II кл.—2 р. 25 к. въ сутки, что по мѣстнымъ цѣнамъ и условіямъ слѣдуетъ признать недорогимъ.—Вообще столъ на пароходахъ хотя и не настолько разнообразенъ, какъ на лучшихъ Волжскихъ пароходахъ, но тѣмъ не менѣе вполне доброкачественъ. Приблизительно такъ же условія проѣзда и на частныхъ пароходахъ другихъ Обществъ, съ тою лишь разницей, что не на всѣхъ этихъ пароходахъ имѣется I классъ и что стоимость проѣзда на нихъ не представляетъ опредѣленной величины, а измѣняется по нѣскольку разъ въ навигацію, въ зависимости отъ наплыва пассажировъ и наличія перевозочныхъ средствъ.

Недостатками передвиженія пассажировъ по Амурскому пути, вслѣдствіе которыхъ этимъ путемъ пользуются исключительно лица, блуждающія по необходимости, а не для отдыха или развлечения,—слѣдуетъ признать главнымъ образомъ: 1) полнѣйшую неосвѣдомленность публики объ этомъ пути, 2) отсутствіе объ этомъ пути какихъ либо свѣдѣній на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, 3) отсутствіе перевозки пассажировъ и багажа прямымъ сообщеніемъ, вслѣдствіе чего пассажиръ пребываетъ въ неизвѣстности о возможности полученія мѣста на первомъ отходящемъ пароходѣ, 4) несогласованность прибытія поѣздовъ въ Срѣтенскъ со временемъ отплытія пароходовъ, 5) нѣкоторая дороговизна проѣзда и 6) разныя мелкія неудобства передвиженія по водному пути.

Для устраненія этихъ недостатковъ было бы цѣлесообразно: 1) изданіе обстоятельнаго путеводителя по Амуру, по образцу волжскихъ путеводителей, съ картой р. р. Шилки и Амура, фотографическими снимками внѣшности и внутренняго вида пароходовъ и отдѣльныхъ наиболѣе живописныхъ мѣстностей. Въ этомъ путеводителѣ должны быть систематизированы свѣдѣнія объ условіяхъ проѣзда по Амуру, стоимости пассажирскихъ билетовъ и продовольствія, приведены примѣрные пароходныя меню, помѣщены свѣдѣнія объ имѣющихся на пароходахъ удобствахъ, времени остановокъ у промежуточныхъ пристаней и городовъ, условіяхъ пріобрѣтенія по пути свѣжей провизіи, стоимость помѣщенія и продовольствія въ гостиницахъ, такса извозчиковъ въ прилегающихъ къ Амуру городахъ, правила для пассажировъ и другія необходимыя свѣдѣнія. При этомъ цѣлесообразно сравнить условія плаванія по Амуру съ соответствующими условіями путешествія по Волгѣ, какъ болѣе знакомыми широкой публикѣ. Въ этомъ же путеводителѣ должно быть указано время періодическихъ мелководій Шилки и Амура и наиболѣе благоприятное для путешествій время (іюль и августъ). 2) Не менѣе важнымъ, нежели широкая популяризація свѣдѣній объ Амурскомъ пути, средствомъ привлеченія къ этому пути туристовъ, можетъ послужить организація прямого пассажирскаго сообщенія отъ крупнѣйшихъ станцій дорогъ съѣти до Главныхъ пристаней рѣки Амура. При этомъ цѣлесообразно установить плацкарты и въ согласованныхъ съ пароходами поѣздахъ Заб. ж. д., согласовавъ ихъ съ плацкартными же поѣздами Сибирской и другихъ дорогъ съѣти.

Перевозка багажа можетъ быть установлена по примѣру багажнымъ квитанціямъ, и производиться примѣнительно къ условіямъ перевозки въ прямомъ Амур. Уссури. сообщеніи грузовъ большой скорости.

Установленіе такого прямого сообщенія вызывается какъ интересами дорогъ, въ цѣляхъ развитія пассажирскихъ перевозокъ созданиемъ туризма, такъ и интересами публики, т. е. тѣхъ многочисленныхъ путешественниковъ по Амуру, которые

и въ настоящее время ѣдутъ изъ городовъ Приамурья на станціи дорогъ съѣти и обратно, испытывая всѣ неудобства отсутствія прямого сообщенія, а именно неуверенность въ полученіи мѣста, хлопоты по пріобрѣтенію билета, полученію и переправкѣ багажа и т. д. При установленіи названнаго прямого сообщенія необходимо обставить проѣздъ по желѣз. дорогамъ такъ, чтобы не вызывать нареканий со стороны пассажировъ, а именно установить во время навигаціи хотя бы разъ въ пять дней обращеніе согласованнаго поѣзда или нѣсколькихъ вагоновъ I—III кл. безъ пересадки между Иркутскомъ и Срѣтенскомъ, съ номерованными приспособленными для лежанія мѣстами (плацкартными); установить приходъ этого поѣзда на ст. Срѣтенскъ въ наиболѣе удобное время, каковымъ слѣдуетъ признать время въ 6—9 ч. вечера наканунѣ дня отправления почтовыхъ пароходовъ, съ тѣмъ, чтобы пассажиры въ тотъ же день могли быть переправлены на отходящій пароходъ и тамъ почевать, не снимая номера въ гостиницѣ; установить подачу этого поѣзда къ жел. дорожной пристани, куда пароходство имѣетъ подавать къ этому же времени отходящій на другой день почтовый пароходъ, а въ случаѣ мелководья катеръ или шлюпки.

Кромѣ того, слѣдуетъ признать желательнымъ: 1) организацію въ Срѣтенскѣ дешевой доставки багажа и ручной клади на пароходы, хотя бы съ согласованныхъ поѣздовъ на почтовые пароходы, 2) установленіе безпересадочнаго сообщенія Срѣтенскъ-Хабаровскъ или же организацію дешевой доставки пассажировъ и клади, при пересадкѣ въ Благовѣщенскѣ. 3) обозначеніе пассажирамъ доступа на пароходы заблаговременно до отплытія и при ожиданіи въ Благовѣщенскѣ, а также въ случаяхъ возвращенія пассажира съ тѣмъ же пароходомъ обратно—во все время стоянки его на пристани назначенія.

При устраненіи указанныхъ недостатковъ, а равно если Пар ходство не остановится на этомъ и приметъ мѣры къ дальнѣйшему увеличенію комфорта проѣзда, возможно ожидать привлеченіе къ Амурскому водному пути туристовъ какъ русскихъ, такъ и иностранцевъ, которые при извѣстныхъ условіяхъ могутъ предпочесть приятное и удобное путешествіе по водѣ утомительному желѣзнодорожному проѣзду по Китайскій Восточной ж. д.—Необходимо, конечно, оговориться, что вышеприведенныя мѣры можно считать лишь первыми мѣропріятіями къ привлеченію пассажировъ къ Амуру, въ чемъ Забайкальская ж. д. заинтересована въ качествѣ подъѣзднаго къ нему пути, въ дальнѣйшемъ же для развитія сибирскаго туризма необходимо еще рядъ мѣропріятій, изъ которыхъ главнымъ должно явиться такое удешевленіе проѣзда по Амуру, которое доставило бы возможность путешествія широкимъ слоямъ небогатаго населенія и учащимся, дающимъ главную массу туристовъ въ Европейской Россіи.

Для агентствъ Забайкальской жел. дор. путешествіе по Амуру, какъ средство использованія кратковременнаго отпуска для отдыха, могло бы имѣть особенное значеніе, такъ какъ самыя красивыя мѣста находятся по р. р. Шилкѣ и Верхнему Амуру, между Срѣтенскомъ и Благовѣщенскомъ, проѣздъ по своей дорогѣ до Срѣтенска при безплатномъ билетѣ стоить очень недорого, а для проѣзда по Амуру при условіи заблаговременнаго заявленія, возможно было бы получить отъ Амурскаго пароходства билетъ за нѣсколько пониженную плату.

Н. Розановъ.

Нужны-ли эксплуатаціонныя смѣты для правильнаго веденія желѣзнодорожнаго хозяйства.

На такую тему инженеромъ Л. М. Леви былъ прочитанъ докладъ въ Московскомъ Отдѣленіи ИМПЕРАТОРСКАГО Русскаго Техническаго Общества.

На основаніи диаграммъ двухъ дорогъ, предусмотрѣвшихъ доходы и расходы въ степени свойственныхъ имъ коэффициен-

товъ эксплуатаціи (59, 7 и 56, 6) и принимая во вниманіе, что цифры дѣйствительнаго пробѣга и дохода зависятъ, главнымъ образомъ, отъ такихъ условій, которыя лежатъ внѣ сферы вліянія желѣзнодорожной администраціи, какъ то: урожаи, состояніе торговаго рынка, развитіе промышленности и ея потребностей въ мѣстахъ, даже далеко отстоящихъ отъ данной дороги и т. д., докладчикъ полагаетъ, что въ области валового дохода инициатива администраціи дороги и дѣятельность послѣдней имѣютъ, въ общемъ, менѣе, чѣмъ второстепенное значеніе.

Въ отношеніи же смѣты расходовъ на обѣихъ дорогахъ, въ исполненіи коей инициатива и дѣятельность администраціи находятъ себѣ широкое примѣненіе, совпаденіе смѣтныхъ назначеній съ дѣйствительными расходами по однимъ отдѣламъ сопровождалось недохваткою кредитовъ по другимъ, вслѣдствіе чего докладчикъ заключаетъ, что линіи (діаграммы) дѣйствительнаго расхода протекаютъ явно независимо отъ линій смѣтныхъ назначеній,—или, иначе говоря, смѣтные назначенія не оказываютъ на дѣйствительные расходы по эксплуатаціи жел. дороги ожидаемаго вліянія, стѣсняя лишь распорядителя кредита въ своихъ дѣйствіяхъ, причѣмъ совершенно безразлично, даютъ ли смѣты достаточные или недостаточные для даннаго года кредиты.

Все изложенное выше приводитъ инженера Л. М. Леви къ слѣдующимъ положеніямъ: (цитирую по журналу М. П. С., VII, 1911 г.)

1) составленіе эксплуатаціонныхъ смѣтъ для желѣзныхъ дорогъ, какъ являющееся работой безцѣльной,—вполнѣ излишне;

2) цѣлесообразнымъ руководствомъ въ дѣлѣ эксплуатаціи дорогъ въ данный періодъ времени, можетъ и долженъ имъ служить отчетъ по эксплуатаціи той же дороги за тотъ же періодъ времени предыдущаго года;

3) только для планомернаго использованія вполнѣ опредѣленныхъ по своей величинѣ кредитовъ (каковыми являются 1½% отчисленія) должны быть составляемы перечни тѣхъ работъ, которыя предполагается произвести въ предстоящемъ году за счетъ сказанныхъ кредитовъ, если неотложныя требованія эксплуатаціи не выдвигнутъ въ теченіе года необходимости произвести за счетъ этихъ кредитовъ другія, болѣе необходимыя работы.

Эти три положенія внесутъ, по мнѣнію Л. М. Леви, въ хозяйство желѣзныхъ дорогъ живое начало, благотворность котораго не заставитъ себя долго ждать. Центральныя учрежденія, заваливаемые нынѣ безцѣльной работой разсмотрѣнія безконечнаго ряда гадательныхъ смѣтныхъ цифръ, будутъ освобождены отъ этого безполезнаго труда (взаимъ котораго тѣмъ же учрежденіямъ придется разсмотрѣть краткіе перечни работъ, подлежащихъ исполненію за счетъ 1½% отчисленія) и будутъ располагать остающимся свободнымъ временемъ для критическаго изученія отчетовъ желѣзнодорожныхъ управленій, съ цѣлью выясненія цѣлесообразности тѣхъ или другихъ мѣропріятій, принятыхъ отдѣльными управленіями въ своемъ хозяйствѣ. И тѣ изъ разсмотрѣнныхъ мѣропріятій, которыя при подобномъ изученіи окажутся дѣйствительно полезными, слѣдуютъ этимъ путемъ достояніемъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, между которыми въ разсматриваемомъ направленіи возродится полезное для дѣла составленіе.

Бывшій Человѣкъ.

Къ вопросу о формированіи товарныхъ поѣздовъ и маневрахъ.

Формированіе товарныхъ поѣздовъ, крайне важная часть процесса желѣзнодорожныхъ перевозокъ представляетъ собою одинъ изъ способовъ техники товарнаго движенія, отъ котораго зависитъ болѣе или менѣе успѣшная утилизациа подвижнаго состава.

Строго говоря, формированіе товарныхъ поѣздовъ состоитъ въ размѣщеніи вагоновъ въ поѣздахъ по извѣстному плану или системѣ.

При этомъ должны быть соблюдены какъ условія безопасности движенія, требуемыя правилами технической эксплуатаціи, такъ и условія, при которыхъ достижима наилучшая утилизаціа паровозовъ и вагоновъ.

Не касаясь тѣхъ условій, которыя должны быть соблюдаемы при размѣщеніи вагоновъ въ видахъ безопасности движенія, займемся обследованіемъ тѣхъ условій, при которыхъ достижима наилучшая утилизаціа паровозовъ и вагоновъ. Какъ извѣстно, замѣтимъ, что наилучшая утилизаціа подвижнаго состава оказывается при наилучшей средней нагрузкѣ вагоновъ, возможно большемъ составѣ поѣздовъ, возможно большей ихъ коммерческой скорости движенія, а также при возможно меньшемъ времени оборота вагоновъ и паровозовъ.

Всѣ эти факторы (средняя нагрузка вагоновъ, составъ поѣздовъ, скорость движенія и время оборота) находятся въ зависимости какъ отъ техническаго устройства подвижнаго состава, путей и станцій, такъ и отъ характера и рода грузовъ, перевозимыхъ по дорогѣ или отъ характера и размѣра грузового движенія.

Грузовое движеніе на дорогѣ представляетъ собою совокупность передвиженія разнаго рода грузовъ на разныхъ состояніяхъ въ разныхъ направленіяхъ.

Тяготѣніе извѣстныхъ грузовъ въ извѣстномъ направленіи создаетъ опредѣленное грузовое теченіе, которое характеризуется направленіемъ слѣдованія грузовъ, количествомъ и родомъ этого груза. Въ этомъ отношеніи на дорогахъ наблюдаются слѣдующія характерныя особенности грузовыхъ теченій:

1. Въ большинствѣ случаевъ въ одномъ направленіи слѣдуетъ больше груза, чѣмъ въ обратномъ. Поэтому, обыкновенно различаютъ преобладающее грузовое теченіе и обратное ему, слабѣйшее теченіе.

2. На нѣкоторыхъ дорогахъ или участкахъ дорогъ, преобладающее грузовое теченіе оказывается строго опредѣленнымъ въ одномъ постоянномъ направленіи.

3. На другихъ дорогахъ или участкахъ дорогъ перевозка грузовъ въ данномъ направленіи производится лишь въ теченіе болѣе или менѣе продолжительнаго времени, а затѣмъ размѣръ перевозки по обѣимъ направленіямъ либо уравнивается, либо является преобладающимъ обратное направленіе.

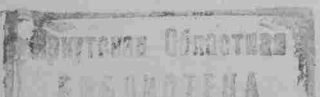
4. Нѣрѣдки случаи, когда на данномъ участкѣ въ преобладающемъ направленіи перевозятся грузы, требующіе безусловно крытыхъ вагоновъ (хлѣбъ въ сыпную, сахаръ, мука и т. п.), а въ обратномъ направленіи—грузы, перевозимые лишь на открытомъ подвижномъ составѣ, напримѣръ: лѣсъ, рельсы и т. п.

5. Иногда случается, что въ преобладающемъ грузовомъ направленіи перевозятся, главнымъ образомъ, повагонные грузы, а въ обратномъ направленіи, поудныя отправки, которыя для своей погрузки, въ виду свойства груза, требуютъ больше вагоновъ, чѣмъ то ихъ количество, которое прибыло въ преобладающемъ направленіи съ повагоннымъ грузомъ и т. п.

Эти особенности всегда сказываются въ той или другой степени на результатахъ утилизаціи подвижнаго состава и съ ними надобно считаться въ дѣлѣ формированія поѣздовъ.

Въ интересахъ утилизаціи подвижнаго состава, надлежащее формированіе поѣздовъ должно стремиться въ возможно скорѣйшей доставкѣ грузовъ по назначенію, при затратѣ возможно меньшаго количества подвижнаго состава. Если мы имѣемъ дѣло только съ однимъ вагономъ, то грузъ дойдетъ до мѣста назначенія скорѣе въ томъ случаѣ, когда въ пути нѣтъ отгрузки и догрузки груза.

№ 20683



Если же мы имѣемъ грузъ не въ одномъ вагонѣ, а въ цѣломъ поѣздѣ, то очевидно, этотъ грузъ дойдетъ до мѣста назначенія скорѣе лишь въ томъ случаѣ, когда весь поѣздъ пройдетъ свой путь не только безъ отгрузки и догрузки по станціямъ, но также и безъ прицѣпокъ и отцѣпокъ вагоновъ. Идеальное формированіе поѣздовъ будетъ въ томъ случаѣ, если каждая станція грузитъ полновѣсными поѣздами на каждую отдѣльную станцію назначенія. Тогда въ любомъ поѣздѣ будутъ вагоны одинаковыхъ рейсовъ (съ одной станціи отправления на одну станцію назначенія). Въ дѣйствительности этого не бываетъ за рѣдкими исключеніями.

Станціи погрузки, правда, иногда и грузятъ цѣлые поѣзда, но вагоны въ этихъ поѣздахъ предназначаются обыкновенно не для одной, а для нѣсколькихъ станцій. Точно также станціи выгрузки могутъ иногда выгружать цѣлые поѣзда, но изъ вагоновъ, прибывшихъ съ разныхъ станцій отправления.

Если наблюдать движеніе вагоновъ, проходящихъ по дорогѣ, оказывается, что одни вагоны проходятъ по участкамъ насквозь, другіе вагоны проходятъ лишь часть участковъ. Все зависитъ отъ характера грузовыхъ теченій по участкамъ дороги или по всей дорогѣ. Сквозные грузы на данныхъ участкахъ, создаютъ сквозное же теченіе на немъ груженыхъ вагоновъ; мѣстные же грузы (нагружаемые или выгружаемые въ предѣлахъ даннаго участка) создаютъ мѣстное теченіе груженыхъ вагоновъ. Особенности и характеръ грузовыхъ теченій и другія условія, создаютъ въ свою очередь и теченія порожнихъ вагоновъ, какъ сквозное, такъ и мѣстное.

На каждомъ участкѣ существуетъ сквозное и мѣстное теченіе груженыхъ и порожнихъ вагоновъ въ томъ или другомъ направленіи, при чемъ соотношеніе между сквозными и мѣстными теченіями можетъ быть различное въ зависимости отъ грузовыхъ теченій на дорогѣ, ихъ особенностей и т. п.

Поѣзда, состоящіе исключительно изъ сквозныхъ вагоновъ, проходятъ данный участокъ, задерживаясь въ пути по причинамъ лишь чисто технического свойства (обгонъ и пропускъ поѣздовъ, наборъ воды и топлива и т. п.). Поѣзда же изъ мѣстныхъ вагоновъ приходится задерживать на станціяхъ еще и для коммерческихъ потребностей, какъ то: отцѣпка и прицѣпка вагоновъ, отгрузка и догрузка грузовъ и т. п.

Наиболѣе выгодными для дороги оказываются поѣзда, состоящіе исключительно или изъ сквозныхъ вагоновъ или изъ мѣстныхъ.

Если допустимъ, что по участку нужно отправить 40 сквозныхъ вагоновъ (со сквознымъ грузомъ) и 40 мѣстныхъ (съ мѣстнымъ грузомъ), то выгоднѣе отправить отдѣльно отъ мѣстныхъ 40 сквозныхъ вагоновъ отдѣльнымъ же поѣздомъ; въ этотъ случаѣ, по крайней мѣрѣ, сквозные вагоны пройдутъ участокъ безъ задержки. При постановкѣ же въ поѣздъ вмѣстѣ сквозныхъ и мѣстныхъ вагоновъ, рискуемъ передержать сквозные вагоны.

Отсюда приходимъ къ заключенію, что основное условіе надлежащаго формированія поѣздовъ должно заключаться въ отдѣленіи, насколько представляется возможнымъ, сквозныхъ вагоновъ отъ мѣстныхъ, при слѣдованіи ихъ съ поѣздами по данному участку.

Это условіе, конечно, должно быть соблюдено и въ томъ случаѣ, когда движеніе вагоновъ происходитъ не по одному лишь участку, а по нѣсколькимъ, но тогда дѣло оказывается гораздо сложнѣе.

Разсматривая движеніе вагоновъ на нѣсколькихъ участкахъ или даже на всей дорогѣ, мы можемъ встрѣтить слѣдующіе характерные случаи слѣдованія вагоновъ, какъ груженыхъ, такъ и порожнихъ.

1. Отъ и до распорядительной станціи даннаго участка или различныхъ.

2) Отъ промежуточной станціи одного участка до промежуточной станціи даннаго участка или послѣдующаго.

3. Отъ промежуточной станціи одного участка до распорядительной станціи даннаго участка или послѣдующаго, и

4. Отъ распорядительной станціи до промежуточной даннаго участка или послѣдующаго.

Комбинація въ различномъ порядкѣ этихъ элементарныхъ случаевъ создаетъ опредѣленный характеръ теченій груженыхъ и порожнихъ вагоновъ на данныхъ участкахъ или дорогѣ.

Въ первомъ случаѣ мы имѣемъ дѣло исключительно со сквозными вагонами, проходящими одинъ или нѣсколько участковъ.

Во второмъ случаѣ намъ приходится имѣть дѣло или съ мѣстными вагонами какого-либо участка, или съ вагонами, которые являются мѣстными на первомъ или послѣднемъ участкѣ своего слѣдованія, и сквозными на промежуточныхъ участкахъ.

Въ третьемъ случаѣ вагоны будутъ мѣстными на первомъ участкѣ слѣдованія и сквозными на дальнѣйшихъ. Четвертый случай—обратный третьему, т. е. на всѣхъ участкахъ вагоны пройдутъ сквозными, а на послѣднемъ мѣстными.

Изъ предыдущаго явствуетъ, что въ томъ случаѣ, когда приходится разсматривать не одинъ участокъ дороги, а нѣсколько, то вагоны по характеру своего движенія, въ зависимости отъ станцій ихъ отправления и назначенія, могутъ быть не только исключительно мѣстными или исключительно сквозными, но и смѣшаннаго вида; одну часть пути вагоны проходятъ какъ мѣстные, а другую часть, какъ сквозные.

Послѣднее обстоятельство, т. е. что одни и тѣ же вагоны могутъ быть мѣстными и сквозными, въ зависимости отъ пути своего слѣдованія, можетъ на практикѣ нѣсколько осложнить строгое соблюденіе вышеприведеннаго условія формированія поѣздовъ, т. е. полное отдѣленіе сквозного движенія отъ мѣстнаго. Независимо, такъ сказать, отъ характера движенія вагоновъ, въ томъ случаѣ, когда дорога состоитъ не изъ одного, а, какъ обыкновенно бываетъ, изъ нѣсколькихъ участковъ разныхъ профилей и разной конфигураціи и расположенія этихъ участковъ, необходимо при формированіи поѣздовъ, имѣть еще въ виду измѣненія табельныхъ составовъ, примыканіе на попутныхъ станціяхъ линій и вѣтвей разныхъ размеровъ пропускной способной какъ станцій, такъ и участковъ и т. п.

Станція, формирующая поѣздъ, должна считаться со всѣмъ этими условіями.

Матеріаломъ для формированія поѣздовъ являются вагоны собственной нагрузки или выгрузки, а также прибывающіе вагоны, какъ сквозные, такъ и мѣстные, иногда даже съ нѣсколькими направленіями.

Всѣ подлежащіе отправки вагоны должны быть собраны съ разныхъ мѣстъ станціи и размѣщены извѣстнымъ образомъ въ отходящихъ поѣздахъ, преслѣдуя цѣль возможности скорѣйшей доставки вагоновъ по назначенію, какъ груженыхъ, такъ и порожнихъ. Затѣмъ не маловажное значеніе имѣетъ также и обезпеченіе поѣздовъ тормазами, согласно требованію правилъ технической эксплуатаціи и т. п.

Для производства всѣхъ манипуляцій, связанныхъ съ формированіемъ поѣздовъ, станція должна имѣть и соответственныя средства, главнымъ образомъ особыя пути и паровозы.

Въ этомъ отношеніи станціи не всегда обладаютъ средствами въ должной мѣрѣ, такъ какъ оборудованіе станціи вообще стоитъ крайне дорого, да наконецъ, характеръ дви-

женія грузовъ всегда болѣе или менѣе измѣчивъ. Предвидѣть заранѣе при устройствѣ станціи всѣ условія и особенности грузового движенія, которые могутъ случиться впоследствии, даже невозможно. По этому при устройствѣ станцій принимаютъ во вниманіе опредѣленные размѣры движенія и въ соотвѣтствіи съ этимъ, опредѣленную работу по составленію поѣздовъ.

Вслѣдствіи этого, при извѣстныхъ условіяхъ движенія, можетъ иногда случиться, что станціи, задавшись исключительной цѣлью строгаго отдѣленія сквозныхъ вагоновъ отъ мѣстныхъ, не всегда въ состояніи справиться съ формированіемъ поѣздовъ, и нѣкоторые поѣзда будутъ отправлять безъ всякой подборки и тѣмъ самымъ могутъ создать непосильную работу дальнѣйшимъ распорядительнымъ станціямъ по пути слѣдованія вагоновъ.

Въ результатѣ можетъ произойти чрезмерное скопленіе вагоновъ на станціяхъ въ ожиданіи ихъ отправки, отказъ въ приемѣ поѣздовъ и т. д., однимъ словомъ, можетъ наступить полное разстройство движенія.

Этихъ непріятныхъ послѣдствій тѣмъ не менѣе можно, однако избѣгать даже и при не вполне совершенномъ устройствѣ станцій, если обязанности по формированію поѣздовъ извѣстнаго направленія и назначенія распределить между двумя или нѣсколькими станціями, сообразуясь съ ихъ работоспособностью и характеромъ теченія грузовъ и вагоновъ, существующихъ на данной дорогѣ.

По этому, для надлежащаго формированія поѣздовъ должна быть установлена нѣкоторая взаимопомощь ихъ между собою.

Резюмируя вышеизложенное, мы приходимъ къ заключенію, что въ основу надлежащаго формированія поѣздовъ должно быть положено отдѣленіе сквозныхъ вагоновъ отъ мѣстныхъ при извѣстной взаимопомощи станцій между собою главнымъ образомъ узловыхъ и распорядительныхъ. Успѣшность практическаго осуществленія указаннаго основнаго принципа находится въ зависимости, какъ отъ наличія надлежащихъ специальныхъ путей по сортировкѣ и группировкѣ вагоновъ, такъ и отъ соблюденія тѣхъ условій, которымъ должны удовлетворять каждая узловая или сортировочная станція, а именно:

а) Главные пути должны быть по возможности изолированы и движеніе по нимъ не должно мѣшать производству маневровъ въ паркахъ и на вытяжныхъ путяхъ.

б) Не должны мѣшать производству маневровъ въ сортировочныхъ паркахъ паровозовъ, выходящіе изъ депо, возвращающіеся туда, или паровозы при снабженіи ихъ водой и топливомъ, или при передвиженіи ихъ для сей цѣли.

в) Для каждаго направленія нужны отдѣльные пути для приема и для готовыхъ къ отправленію поѣздовъ. Пути эти должны быть удободостигаемы какъ съ соотвѣствующихъ главныхъ путей, такъ и съ парковъ, гдѣ формируются или гдѣ разбираются поѣзда даннаго направленія.

г) Для каждаго направленія нужно имѣть особые парковые пути въ достаточномъ количествѣ для возможности разсортировки вагоновъ каждаго поѣзда на данное число направлений и на вагоны, подлежащіе выгрузкѣ или перегрузкѣ на данной станціи.

д) Каждая группа парковыхъ путей должна имѣть отдѣльный независимый вытяжной путь.

е) Всѣ пути должны быть достаточной длинны и не короче поѣзда наибольшаго допускаемаго состава.

ж) Передача вагоновъ между парками, выбирающими вагоны изъ поѣздовъ своего направленія для одного общаго направленія, должна быть удобная и передача вагоновъ изъ одной группы парковыхъ путей въ другую должна происходить, не мѣшая по возможности работѣ другихъ группъ.

з) Если кромѣ сортировки вагоновъ по направленіямъ требуется еще сортировка по назначеніямъ (въ послѣдовательномъ порядкѣ станцій, или для разныхъ магазиновъ въ портовыхъ городахъ и т. п.), то для сего нужны еще отдѣльные парки съ соотвѣствующимъ количествомъ путей.

Точно также, если кромѣ сортировки по направленіемъ, требуется сортировка для сквозныхъ и сборныхъ поѣздовъ, перекидки тормозовъ и т. п., то въ каждомъ изъ сортировочныхъ парковъ нужно имѣть сообразно съ этимъ лишніе пути.

и) Станція должна имѣть въ достаточномъ количествѣ удободостигаемыя товарныя платформы и вагоназы для возможности сортировки сборныхъ грузовъ и производства другихъ для данной станціи необходимыхъ товарныхъ манипуляцій; при этомъ товарныя помѣщенія должны быть снабжены всѣми нужными приспособленіями: вѣсами (десятичными и вагонными), кранами и т. п. для успѣшнаго производства сѣхъ операцій.

(Окончаніе слѣдуетъ).

Разведенныя жены и пенсіонныя отчисленія. По вопросу о томъ, какъ поступать съ пенсіонными взносами участника Кассы, перечисленными на счетъ жены въ томъ случаѣ, если участникъ этотъ официально разведенъ съ женою и увольняется отъ службы. Желѣзнодорожный пенсіонный комитетъ запросилъ юридическую часть управленія желѣзныхъ дорогъ, которая 20 февраля 1901 г. высказалась по этому поводу слѣдующимъ образомъ: „Участники пенсіонной кассы получаютъ суммы, значащіяся на счетахъ ихъ женъ, если послѣднія находятся въ живыхъ. При отсутствіи этого необходимаго условія, суммы со счета жены не могутъ быть выданы участнику. Поэтому, если въ моментъ полученія денегъ изъ кассы, участникъ не можетъ доказать, что у него есть живая жена, то онъ не имѣетъ права претендовать на суммы отчисленныя на счетъ его жены. Если онъ разведенъ, то онъ стало быть не имѣетъ жены и потому не можетъ воспользоваться деньгами, отчисленными на имя бывшей его жены. Такъ же точно, если состоялся разводъ, то въ случаѣ смерти участника, его разведенная жена не можетъ воспользоваться правомъ, предоставленнымъ ей § 80 устава, такъ какъ она въ моментъ смерти участника не могла именоваться его вдовой.“ Въ виду такого заключенія, желѣзнодорожный пенсіонный комитетъ нашелъ, что расторженіе брака должно быть приравнено смерти жены и потому для участника пенсіонной кассы расторженіе брака должно нести такія же послѣдствія какъ и смерть жены, иначе говоря, пенсіонные взносы, отчисленные на жену, должны перечисляться въ средства кассы.

Но когда недавно Пенсіонный комитетъ снова обратился къ желѣзнодорожнымъ юристамъ, то тутъ произошла удивительная метаморфоза: юристы, считавшіе прежде разведенныхъ женъ покойницами—поколебались: покойницы то онѣ покойницы, но только примѣнительно старымъ правиламъ, т. е. съ отчисленіемъ ихъ суммъ въ пользу кассы, такъ какъ, согласно Высочайше утвержденнаго мнѣнія общаго собранія Государственнаго Совѣта 26 мая 1906 г., суммы, числящіяся на личномъ счету жены участника пенсіонной кассы, могутъ быть перечислены на личный счетъ мужа лишь въ случаѣ ея смерти, имѣя же въ виду, что возможность перечисленія суммъ со счета жены на счетъ мужа, допускается только въ одномъ указанномъ выше случаѣ смерти, и что законъ этотъ, какъ исключительный, распространительному толкованію не подлежитъ. Выдавать эти деньги, или вѣрнѣе, перечислять ихъ на счетъ мужа въ случаѣ развода—нельзя.

(В. Ю. З. ж. д. № 48—1911 г.)

Редакторъ, Инженеръ *О. Кноррингъ.*



М. П. С.

Страхование Жизни Железнодорожных Служащихъ,

учрежденное по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнію при Министерствѣ Путей Сообщенія въ 1899 г.

(По Управленію железныхъ дорогъ при Управленіи дѣлами Железнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета).

Къ 1 января 1907 г. заключено болѣе 29.600 страхованій, при чемъ общая сумма обезпеченія на случай ложитія и смерти достигаетъ

двадцати шести милліоновъ рублей.

Съ заявленіями о желаніи застраховаться, а равно за полученіемъ необходимыхъ справокъ и отчетовъ по страхованію надлежитъ обращаться въ Дѣлопроизводство мѣстнаго Комитета Пенсіонной Кассы при Управленіи Забайкальской желѣзной дороги лично или письменно, или же къ начальникамъ участковъ тяги, мастерскихъ и депо, начальникамъ участковъ службы пути, начальникамъ станцій и контролерамъ телеграфа у которыхъ для заключенія страхованій имѣются правила и всѣ необходимыя бланки.

