

М. П. С.

# ВѢСТНИКЪ

## ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЬ.

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

### УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ

— Н А —

„Вѣстникъ Забайкальской жел. дор.“

Подписная плата:

	На годъ.		На 1/2 года	
	Руб.	К.	Руб.	К.
Для постороннихъ лицъ .	5	—	3	—
„ учрежденій Зиб. ж. д. .	2	50	1	25
„ служащихъ Зиб. ж. д. .	2	—	1	—

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

**№ 30.**

ПОДПИСКА 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 пегита 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 — 5 коп.

Адресъ Редакціи и конторы: Иркутскъ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнеца, Управление Забайкальской желѣзной дороги  
Контора открыта отъ 11 ч. до 4 ч. дня.

**СОДЕРЖАНІЕ:** Ростъ промышленности въ Россіи за послѣднее десятилѣтіе и опасность застоя, влѣдствіе недостаточнаго развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ, водныхъ и шоссеиныхъ путей. (Продолженіе). — Съездъ объединенныхъ ревизоровъ и ревизоровъ сл. Тяги. — Бъ перегруппировкѣ Сибирскихъ ж. д. — Хроника. — Смѣсь.

Продолжается подписка на еженедѣльный журналъ

## ВѢСТНИКЪ Забайкальской желѣзной дороги

Шестой годъ изданія.

НА 1913-й годъ.

Шестой годъ изданія.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской  
желѣзной дороги,

подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ — ВЪ ЗАГОЛОВКѢ.

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



# Торговый Домъ Макушинъ и Посохинъ

— ВЪ ИРКУТСКѢ. —

Книжный магазинъ имѣеть громаднй выборъ книгъ по всемъ отдѣламъ знанія. Новости науки и литературы. Продажа по номинальной—столичной цѣнѣ.

Магазинъ учебныхъ пособій, письменныхъ и чертежныхъ принадлежностей снабженъ всемъ необходимымъ для канцелярій, конторъ и проч.

Музыкальный магазинъ имѣеть громаднй выборъ инструментовъ и нотъ для всехъ инструментовъ и пѣнія. Рояли, пианино, фисгармоніи.

**ТИПО-ЛИТОГРАФІЯ, СТЕРЕОТИПНАЯ,**

**ПЕРЕПЛЕТНАЯ, ЛИНОВАЛЬНАЯ.**

---

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

## Макушина и Посохина

ВЪ ИРКУТСКѢ

ПОСТУПИЛИ ВЪ ПРОДАЖУ:

1) Высочайшій манифестъ 21-го февраля 1913 г. и Именной Высочайшій Указъ Правительствующему Сенату (о милостяхъ и льготахъ по случаю трехсотлѣтія царствованія Дома Романовыхъ). Цѣна 20 коп.

2) Мальцевъ П. И. Машины для обработки дерева въ Америкѣ, съ 121 рисунками въ текстѣ. Цѣна 1 р.

3) Подгорбунскій И. А. Русско-монголо-бурятскій словарь. Цѣна 2 р. Въ папкѣ 2 руб. 25 коп.; въ переплетѣ 2 руб. 50 коп.

4) Алехинъ Н. И. Вычисленіе объемовъ, занимаемыхъ въ насыпяхъ желѣзнодорожнаго двупутнаго полотна искусственными сооруженіями и объемовъ отсыпи конусовъ у желѣзныхъ мостовъ малыхъ отверстій. Цѣна 40 коп.

5) Мостовичъ В. и Ниссенсонъ. Краткое практическое руководство по анализу рудъ и продуктовъ металлургическихъ производствъ (кромѣ желѣза) мокрымъ и сухимъ путемъ. Цѣна 1 руб. 50 коп.

6) Гребенщиковъ Г. Въ просторахъ Сибири. Разказы. Цѣна 1 руб. 25 коп.

7) Сборникъ о земствѣ въ Сибири. Матеріалы по разработкѣ вопроса на мѣстахъ и въ законодательныхъ учрежденіяхъ. Цѣна 2 руб.

# 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.

11 мая 1913 г.

№ XXXVIII.

(Опознаніе).

Увольняются въ отпускъ на 2 мѣсяца: поѣздной кочегаръ **Терехинъ** Никифоръ, съ 16 апрѣля с. г.; по д. Срѣтенскъ: дежурный кочегаръ **Шараповъ** Алексѣй, съ 7 марта с. г.; сторожъ дежурныхъ комнатъ **Филипповъ** Егоръ, съ 1 апрѣля с. г., всѣ 36 съ сохраненіемъ содержанія; дежурный кочегаръ д. Маньчжурій **Тушковъ** Константинъ, съ 8 апрѣля с. г., на 1½ мѣсяца съ сохраненіемъ и 15 дней безъ сохраненія содержанія; сторожъ дежурныхъ комнатъ того же депо **Счастливый** Платонъ, съ 6 марта с. г.; помощникъ машин. III кл. д. Слюдянка **Румянцевъ** Иванъ съ 10 марта с. г., оба на 1 мѣсяць съ сохраненіемъ и на 1 мѣсяць безъ сохраненія содержанія; поѣздной кочегаръ д. Чита **Масюша** Иванъ, съ 26 марта с. г., безъ сохраненія содержанія;

на 14 дней: станціон. чистильщикъ вагоновъ д. Иркутскъ **Федощенко** Семень, съ 14 марта с. г., съ сохраненіемъ содержанія.

Возвратились изъ отпуска и вступили въ исполненіе обязанностей: счетоводъ сл. **Леусъ** Иванъ, съ 3 марта с. г.; по д. Иркутскъ: поѣздной чистильщикъ вагоновъ **Пузиновъ** Каризъ, съ 1 марта с. г.; проводникъ служебнаго вагона **Угрюмовъ** Сергѣй, съ 24 марта с. г.; помощникъ машиниста **Бусыгинъ** Василій, съ 6 марта с. г.; по д. Хилокъ: смазчикъ **Китсъ** Петръ, съ 18 апрѣля с. г.; поѣздной кочегаръ **Мосинъ** Феодоръ, съ 1 апрѣля с. г.; водоливъ водокачки ст. Бада **Осиповъ** Сергѣй, съ 27 января с. г.; начальникъ д. Могзонъ **Сергіевскій** Александръ, съ 22 марта с. г.; машинистъ I кл. д. Чита **Лернетъ** Антонъ, съ 16 февраля с. г.; поѣздной кочегаръ д. Оловянная **Шульга** Иванъ, съ 13 марта с. г.; станціон. истопникъ вагоновъ д. Маньчжурія **Тютяевъ** Николай, съ 15 марта с. г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: конторщикъ д. Иркутскъ **Жижковъ-Карповъ** Иванъ, съ 1 апрѣля с. г.; сторожа д. Мысовая: **Маршинъ** Андрей, съ 8 апрѣля с. г.; **Рѣпинъ** Евфимъ, съ 25 апрѣля с. г.; помощникъ машиниста I кл. д. Шилка **Готвальдъ** Вячеславъ, съ 22 апрѣля с. г.; поѣздной истопникъ вагоновъ д. Срѣтенскъ **Новосельскій** Михаилъ, съ 3 апрѣля с. г.;

по болѣзни: сторожъ д. Иркутскъ **Яковлевъ** Дмитрій, съ 26 апрѣля с. г.; машинистъ 3 кл. д. Маньчжурія **Шевченко** Матвѣй, съ 17 апрѣля с. г.

за переходомъ въ поденные: поѣздной кочегаръ д. Иркутскъ **Корчугановъ** Николай, съ 19 апрѣля с. г.; вр. конторщикъ д. Хилокъ **Померенне** Николай, съ 9 апрѣля с. г.; станц. истопникъ вагоновъ д. Срѣтенскъ **Кононенко** Иванъ, съ 1 апрѣля с. г.

Увольняются отъ службы: вр. поѣздн. истопникъ вагоновъ д. Иркутскъ **Красновъ** Василій, съ 20 апрѣля с. г.; смазчикъ д. Слюдянка **Стусенко** Андрей, съ 17 апрѣля с. г.

Исключается изъ списковъ за смертью: сторожъ конторы д. Адриановка **Гусевъ** Иванъ, съ 8 апрѣля с. г.

Исправленіе приказа: № XXXII—1913 г. Увольненіе отъ службы съ 5 апрѣля с. г. поѣздного кочегара д. Шилка **Хоржевскаго** Самуила, считать несостоявшимся.

За Начальника сл. Тяги,  
инженеръ **Стоговъ**.

#### По Службѣ Движенія.

Назначаются: помощникъ начальника ст. Мацѣвская **Чебанъ** Софроній, смотрителемъ товарн. двора ст. Иннокентьевская, съ жалованіемъ по 100 руб. въ мѣсяць при кварт. нат., съ 1 мая с. г.; вр. коммерч. конторщикъ ст. Иннокентьевская **Бѣлицій** Сергѣй, вр. вѣсовщикомъ ст. Маритуй, съ жалованіемъ по 50 руб. и кварт. по 12 руб. 50 коп. въ мѣсяць, съ 1 апрѣля с. г.; вр. сторожъ охраны грузовъ ст. Иркутскъ **Безсчетовъ** Павелъ, вр. привратникомъ той же ст., съ жалованіемъ по 35 руб. и кварт. по 8 р. 75 к. въ мѣсяць, съ 6 марта с. г.; коммерч. конторщикъ ст. Борзя **Фульга** Харлампій, шт. помощн. начальника раз. Соктуй, съ жалованіемъ по 60 руб. въ мѣсяць при кварт. нат., съ 26 марта с. г.; помощникъ начальника ст. Татаурово **Бѣляевъ** Иванъ, шт. начальникомъ раз. Соктуй, съ жалованіемъ по 75 руб. въ мѣсяць при кварт. нат., съ 1 апрѣля с. г.; шт. билетный кассиръ ст. Чита I **Шубинъ** Василій, на ту же должность ст. Чита—городъ, съ жалованіемъ по 100 руб. въ мѣсяць при кварт. нат., съ 1 апрѣля с. г.; и. д. помощника начальника ст. Шарыжалгай **Рендецнй** Владиславъ, на ту же должность ст. Овохой, съ жалованіемъ по 65 руб. въ мѣсяць; начальникъ ст. Илька **Сидларовичъ** Иванъ, шт. помощн. начальника ст. Кижя, съ жалованіемъ по 65 руб. въ мѣсяць при кварт. нат., съ 21 марта с. г.; начальникъ раз. Жишхегенъ **Козинъ** Михаилъ и начальникъ раз. № 45 **Вологдинъ** Николай—одинъ на мѣсто другого, съ жалованіемъ первый по

75 руб. при кварт. нат., второй по 90 руб. въ мѣсяцъ при кв. нат., оба съ 1 апрѣля с. г.; станц. сторожъ ст. Илья **Крестенко** Иванъ, на ту же должность ст. Заиграево, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ при кв. нат., съ 1 апрѣля с. г.; мл. стрѣлочникъ ст. Кижя **Подольскій** Владимиръ, на ту же должность раз. № 38, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ при кварт. нат., съ 21 марта с. г.; вр. мл. стрѣлочникъ ст. Чита 1 **Платыгинъ** Яковъ, на ту же должность на ст. Карымская, съ 1 апрѣля с. г.; вр. младшіе стрѣлочники: раз. № 64 **Барановъ** Сергій и раз. Кокуй **Юркевичъ** Адамъ, одинъ на мѣсто другого, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ, первый съ квар. по 6 руб. 25 к. въ мѣсяцъ, второй при кв. нат., оба съ 20 марта с. г.; технич. конторщикъ ст. Маціевская **Фроловъ** Иванъ, на ту же должность на ст. Нерчинскъ-вокзалъ, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ при кварт. нат., съ 16 марта с. г.

*Увеличивается содержаніе:* шт. начальнику раз. Кокуй **Бѣлокопытову** Константину, до 100 руб. въ мѣсяцъ при кварт. нат., съ 1 января с. г.

*Назначаются квартирные деньги:* младш. стрѣлочнику раз. № 39 **Барзановскому** Поликарпу, по 6 руб. 25 коп. въ мѣсяцъ, съ 1 декабря п. г. по 23 января с. г.; помощ. начальника раз. № 53 **Мдинарадзе** Константину, по 15 руб. въ мѣсяцъ, съ 20 по 31 декабря п. г.; младш. стрѣлочнику раз. № 66 **Костику** Давиду, по 6 р. 25 коп. въ мѣсяцъ, съ 1 по 10 февраля с. г.; стрѣлочнику ст. Маціевская **Миридонову** Ивану, по 6 р. 25 коп. въ мѣсяцъ, съ 16 января по 1 марта с. г.; помощн. начальника ст. Ага **Егорову** Петру, по 16 руб. 25 к. въ мѣсяцъ, съ 16 января по 26 февраля с. г.

*Прекращается выдача квартирныхъ денегъ:* младш. стрѣлочникамъ ст. Иннокентьевская: **Сальникову** Егору, съ 4 марта с. г.; **Вашегурову** Дмитрію, съ 6 марта с. г.; станц. сторожу ст. Иркутскъ **Ковшару** Григорію, съ 1 октября п. г.; станц. сторожу ст. Танхой **Хмѣльницкому** Іустину, съ 1 января с. г.; станц. сторожу ст. В-Удинскъ **Андрееву** Никифору, съ 18 декабря п. г.; младш. стрѣлочнику ст. Чита 1 **Игнатенко** Андрею, съ 23 февраля с. г.; проводнику паровозовъ той же ст. **Соколову** Павлу, съ 1 января с. г.

*Увольняются въ отпускъ на 2 мѣсяца:* счетоводъ сл. **Жаровъ** Александръ, съ 14 декабря п. г.; конторщики сл.: **Подбѣльская** Екатерина, съ 28 декабря п. г.; **Уляновская** Марія, съ 3 декабря п. г.; вѣсовщикъ ст. Иннокентьевская **Приходько** Иванъ, съ 17 декабря п. г.; носильщикъ багажа ст. Иркутскъ **Носокъ** Даниль, съ 12 января с. г.; проводникъ паровозовъ ст. Мысовая **Китенко** Трифонъ, съ 1 февраля с. г.; вѣсовщикъ ст. Нерчинскъ **Корчевскій** Саватій, съ 2 октября п. г.; начальникъ ст. Толбага **Лутовиновъ** Павелъ, съ 11 января с. г.; начальникъ раз. № 79 **Липскій** Станиславъ, съ 27 января с. г., всѣ 9 съ сохраненіемъ содержанія; стрѣлочникъ раз. Лиственничное **Черепенокъ** Герасимъ, съ 6 февраля, на 1 мѣсяцъ съ сохраненіемъ и на 1 мѣсяцъ безъ сохраненія содержанія.

*Увольняются отъ службы:* по прошенію: вр. конторщики сл.: **Вагнеръ** Владимиръ и **Татаринновъ** Степанъ, первый съ 28, второй съ 16 марта с. г.; вр. млад. стрѣлочникъ ст. Иннокентьевская **Карташевъ** Иванъ, съ 24 марта с. г.; вр. конторщикъ ст. Иркутскъ **Вахруковъ** Алексій, съ 6 апрѣля с. г.; вр. млад. стрѣлочникъ раз. Бакланій **Карнауховъ** Илья, съ 1 апрѣля с. г.; вр. млад. стрѣлочникъ ст. В-Удинскъ **Абакумовъ** Егоръ, съ 17 марта с. г.; сторожъ охраны грузовъ той же ст. **Дмитріевъ** Семень, съ 15 марта с. г.; младш. стрѣлочники той же ст.: **Корчевцевъ** Сергій, съ 13 марта с. г., **Сенченко** Иванъ и вр. станц. сторожа: ст. Хилокъ **Онищенко** Мамонтъ, ст. Заиграево **Гукъ** Пантелеймонъ, и младш. стрѣлочникъ ст. Карымская **Прокопенко** Филиппъ, всѣ 4 съ 1 апрѣля с. г.; млад. стрѣлочники

ст. Чита 1: **Звѣревъ** Степанъ, съ 13 марта с. г.; **Кочанъ** Григорій, съ 16 марта с. г.; сторожъ охраны грузовъ раз. Даурія **Давидайтисъ** Станиславъ, съ 13 февраля с. г.; вр. вѣсовщикъ ст. Дивизионная **Дарьинъ** Александръ, съ 17 марта с. г.

*Примѣнительно 1100 ст. Угол. Судопр.:* по ст. Слюдянка: шт. сдѣлщики вагоновъ: **Максимовъ** Петръ, **Жадяевъ** Григорій; вр. старшій стрѣлочникъ **Мокрушинъ** Алексій и вр. младш. стрѣлочники: **Черноусъ** Владиславъ и **Мистритовъ** Иванъ, всѣ 5 съ 1 апрѣля с. г.

*Увольняются отъ службы:* по ст. Иркутскъ: вр. станц. сторожъ **Титуровъ** Антонъ, съ 15 апрѣля с. г.; вр. коммерч. конторщикъ **Васильевскій** Николай, съ 3 марта с. г.; вр. млад. стрѣлочникъ **Носко** Филиппъ, съ 26 марта с. г.; шт. вѣсовщикъ **Каменевъ** Иванъ, съ 1 апрѣля с. г.

*Исключается изъ списковъ за смертью:* станц. сторожъ ст. Могзонъ **Багацкій** Григорій, съ 3 марта с. г.

*Исправленіе приказовъ:* № III—1906 г. Увольненіе вр. пом. начальника ст. Адриановка **Ярженбовича** Вильгельма, считать по прошенію; № XXIII—1913 г. Смѣщеніе вѣсовщика ст. Иннокентьевская **Черныхъ** Василія, считать не съ 1, а съ 18 декабря п. г.

За Начальника сл. Движенія,  
инженеръ *Тюменевъ*.

### По Охранной Стражѣ.

*Опредѣляются:* **Лазаревъ** Арсеній, стражникомъ Иннокентьевскаго отд., съ 2 апрѣля с. г.; стражниками Иркутскаго отд.: **Трофимскій** Ома, **Безсоновъ** Макарь, оба съ 6 апрѣля с. г.; **Мининъ** Дмитрій, **Игнатьевъ** Григорій, оба съ 9 апрѣля с. г.; **Бахтѣевъ** Зайдулла, съ 10 апрѣля с. г.; **Пугачевъ** онъ же **Глушенковъ** Семень, **Лысенко** Николай, оба съ 17 апрѣля с. г.; **Медвѣдевъ** Леонтій, съ 22 апрѣля с. г.; **Гавриловъ** Акимъ, съ 23 апрѣля с. г.; **Макраузь** Александръ, стражникомъ Петровско-Заводскаго отд., съ 23 апрѣля с. г., всѣ 11 съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ при кварт. нат.

*Увольняются отъ службы:* по прошенію: стражники Читинскаго отд. **Дзейко** Семень, **Мишута** Семень, **Лагутинъ** Борисъ, **Старигинъ** Ефимъ и Бурятскаго отд. **Ушановъ** Спиридонъ, всѣ 5 съ 21 апрѣля с. г.; стражникъ Петровско-Заводскаго отд. **Рыбакъ** Александръ, съ 9 апрѣля с. г.

За Начальника Мобилизаціоннаго  
отд. *Яцевичъ*.

## П Р И К А З Ъ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

18-го мая 1913 г.

№ XXXIX.

*Приказомъ по Министерству Путей Сообщенія отъ 31 марта с. г. за № 24 произведены за выслугу лѣтъ со старшинствомъ:*

Изъ коллежскихъ ассесоровъ въ надворные совѣтники, инженеръ путей сообщенія **Орловъ**, съ 8 ноября 1911 г.; изъ коллежскихъ секретарей въ титулярные совѣтники, состоящій штатнымъ по министерству, инженеръ VII кл., инженеръ-строитель **Тюменевъ**, съ 19 мая 1912 г. и инженеръ путей сообщенія **Колодяжный**, съ 9 октября 1912 г.

О вышеизложенномъ объявляется для свѣдѣнія.

Начальникъ дороги,  
инженеръ *Ө. Кноррингъ*.

За Правителя Канцеляріи *Разумовскій*.

Утвержденный въ установленномъ порядкѣ въ званіи техника Путей Сообщенія, вр. и. о. помощника начальника 13 уч. службы Пути **Личагинъ** **Петръ**, утверждается въ занимаемой имъ должности съ 1 апрѣля 1913 г. съ получаемымъ окладомъ.

Начальникъ дороги,  
инженеръ **О. Кноррингъ**.

За Начальника службы Пути,  
инженеръ **Д. Нахтмангъ**.

За Правителя Канцеляріи **Разумовскій**.

### Взыскивается за протаксированныя телеграммы.

#### По Службѣ Движенія.

Съ начальника ст. Нерчинскъ-вокзаль <b>Семенова</b> Николая, за телеграммы его отъ 29 января с. г. № 1/35—4 р. 55 к. и отъ 6 февраля с. г. № 1/46—3 р. 05 к., а всего . . . . .	7 р. 60 к.
Съ начальника ст. Апрѣлково <b>Хлопотова</b> Виктора, за телеграмму его отъ 10 января с. г. № 8 . . . . .	3 р. 55 к.
Съ начальника 3 отд. сл. Движенія <b>Левина</b> Михаила, за телеграмму его отъ 27 января с. г. № 52 . . . . .	— 80 к.
<b>Итого</b> . . . . .	11 р. 95 к.

#### По Телеграфу.

Съ телеграфиста ст. Шилка <b>Крыловича</b> Павла, за разговоръ его по аппарату съ помощникомъ начальника раз. Холбонъ Сипайло 8 апрѣля п. г. 2 р. 21 к.	
Съ телеграфиста ст. Кручина <b>Афанасьева</b> Петра, за телеграмму его отъ 18 декабря п. г. № 102 . . . . .	1 р. 00 к.
<b>Итого</b> . . . . .	3 р. 21 к.

#### По Службѣ Тяги.

Съ начальника Оловянинскаго уч. Тяги инженера <b>Соколова</b> , за телеграмму его отъ 13 января с. г. № 21 . . . . .	1 р. 15 к.
Съ начальника Шилкинскаго уч. Тяги инженера <b>Фурсевича</b> , за телеграмму его отъ 22 января с. г. № 20 . . . . .	— 90 к.
<b>Итого</b> . . . . .	2 р. 05 к.

#### По Врачебной Службѣ.

Съ врача 6 уч. <b>Молоховца</b> , за телеграммы его отъ 20 января с. г. № 8—1 р. 90 к. и № 9—1 р. 60 к., а всего . . . . .	3 р. 50 к.
<b>Итого</b> . . . . .	3 р. 50 к.

#### По Матеріальной Службѣ.

Съ завѣдывающаго матеріальнымъ скл. ст. Маньчжурія <b>Романенко</b> , за телеграмму его отъ 15 января с. г. № 15 . . . . .	1 р. 15 к.
Съ ревизора 4 уч. Матеріальной сл. <b>Лангъ</b> , за записку его отъ 3 февраля с. г. . . . .	3 р. 50 к.
<b>Итого</b> . . . . .	4 р. 65 к.
<b>Всего</b> . . . . .	26 р. 36 к.

### Сложеніе таксировки:

Объявленная приказами по дорогамъ отъ 26 мая 1912 года № 37, отъ 8 декабря 1912 г. № 74, отъ 19 января с. г. № 5 и отъ 28 января с. г. № 40 таксировка телеграммъ: отъ 14, 15, 24 и 28 февраля п. г. за № 72—5 р. 95 к., № 2/53—1 р. 45 к., № 2/52—1 р. 15 к., № 60—1 р. 35 к., и № 2/61—3 р. 25 к., всего въ суммѣ 13 р. 15 к., за счетъ Начальника ст. Нерчинскъ **Семенова** Николая; отъ 23 февраля п. г. за № 5/186—1 р. 05 к. за счетъ начальника ст. Иркутскъ **Марновскаго** Константина; за разговоръ по аппарату отъ 8 апрѣля п. г. въ суммѣ 2 р. 21 к. за счетъ телеграфиста ст. Шилка **Ивашитича** Кирилла; телеграммы: отъ 8 августа п. г. № 1/521—1 р. 50 к. за счетъ запаснаго агента ст. Могзонъ **Кичанова** Прокопія и отъ 17, 27 и 28 октября п. г. № 1055—1 р. 15 к., № 1072—2 р. 45 к. и № 1074—2 р. 10 к., всего въ суммѣ 5 р. 70 к. за счетъ начальника раз. № 66 **Шершлова** Николая, симъ слагается.

Начальникъ дороги,  
инженеръ **О. Кноррингъ**.

Начальникъ сл. Движенія и Телеграфа,  
инженеръ **Д. Кленовъ**.

Помощникъ Начальника сл. Движенія по Телеграфу,  
инженеръ **М. Коноваловъ**.

#### По Коммерческому отдѣлу.

Опредѣляется: **Шиповъ** Алексѣй, помощникомъ завѣдывающаго коммерческаго агентства въ Николаевскѣ на Амурѣ, съ жалованіемъ по 250 руб. въ мѣсяцъ при кв. нат., съ 1 іюня с. г.

Начальникъ дороги,  
инженеръ **О. Кноррингъ**,

Начальникъ Коммерческаго  
отдѣла **Ждановичъ**.

#### По службѣ Движенія и Коммерческому отдѣлу.

Перемѣщается: артельщикъ ст. В.-Удинскъ **Борисовъ** Василій, артельщикомъ Кяхтинской городской станціи, съ жалованіемъ по 115 руб. въ мѣсяцъ, съ 22 апрѣля с. г.

Начальникъ дороги,  
инженеръ **О. Кноррингъ**.

За Начальника сл. Движенія,  
инженеръ **Тюменевъ**.

Начальникъ Коммерческаго  
отдѣла **Ждановичъ**.

#### По Юриконсультской части.

Увеличивается содержаніе: и. д. дѣлопроизводителя отд. отчужденія имущества **Рушковскому** Рафаилу, до 85 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г.

Начальникъ дороги,  
инженеръ **О. Кноррингъ**.

Юриконсультъ **Харламовъ**.

Завѣдывающій отчужденіемъ  
имущества **Звонниковъ**.

#### По Службѣ Тяги.

Назначаются: машинисты II кл. д. В.-Удинскъ **Грязновъ** Константинъ и **Доценниковъ** Алексѣй, машинистами I кл. того же депо, оба съ жалованіемъ по 100 руб. въ мѣсяцъ; помощникъ начальника Оловянинскаго уч. Тяги **Кли-**

**мовскихъ** Александръ, ревизоромъ Шилкинскаго уч. Тяги; помощникъ начальника Маньчжурскаго уч. Тяги **Ивановъ** Борисъ, старшимъ помощникомъ Оловянинскаго уч. Тяги, оба съ жалованіемъ по 200 руб. въ мѣсяцъ при кварт. нат., всѣ 4 съ 1 мая с. г. и машинистъ I кл. д. Шилка **Васеневъ** Семенъ, вр. машинистомъ I кл. Нерчинской вѣтви, съ жалованіемъ по 100 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 апрѣля с. г.

*Увеличивается содержаніе:* инженеру для техническихъ занятій сл. Тяги **Соколову** Павлу, до 225 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 мая с. г.

Начальникъ дороги,  
инженеръ **Ө. Кноррингъ.**

Начальникъ сл. Тяги,  
инженеръ **Х. Оедоровъ.**

### По службѣ Пути.

*Назначаются денежныя награды:* по 1 уч.: путевымъ сторожамъ: **Патрахиноу** Григорію, **Придѣду** Филиппу, **Окулову** Дмитрію, **Онуфриеву** Харитону; подстар. рем. раб. **Жегуцу** Ивану; рем. раб. **Леонову** Владиміру; путевымъ сторожамъ 7 уч.: **Брылеву** Василию, **Чернышеву** Леонтію, **Мионову** Алексѣю; поденному рабочему того же уч. **Родину** Ильѣ; стрѣлочнику ст. Баляга **Федунову** Фролу; по 10 уч.: путевымъ сторожамъ: **Кабызеву** Кириллу, **Лебеднину** Алексѣю, **Бушневичу** Станиславу, **Проклову** Ивану; рем. рабочимъ: **Тихонову** Леонтію, **Гайль** Августу; поденнымъ рабочимъ: **Терещенко** Захарію, **Горшнову** Іонѣ, **Пушкареву** Максиму, **Гоголеву** Θεодору, **Кушнареву** Семену; старш. стрѣлочнику **Зарину** Михаилу; стрѣлочнику ст. Чита **Сымченко** Антону; проводнику паровозовъ **Прокопенко** Поликарпу; стрѣлочнику ст. Чита **Кислицыну** Егору; путевымъ сторожамъ 13 уч.: **Пастухову** Александру, **Намѣстникову** Θεодору, **Цареву** Андрею, **Тимофееву** Ивану; подстарш. рем. раб. того же уч. **Пономареву** Николаю; стрѣлочнику раз. № 79 **Чернышеву** Трофиму; по 15 уч.: путевымъ сторожамъ: **Таммъ** Петру, **Кислякову** Ефиму, **Темнову** Григорію, **Демченко** Адриану, **Таммъ** Петру, **Кукинову** Михаилу, **Глущенко** Никитѣ, **Ганенко** Михаилу, **Удовенко** Герасиму, **Позднякову** Егору, **Кушценко** Ивану; мостовымъ сторожамъ: **Соснову** Филиппу, **Шалыгину** Роціону; подстарш. рем. раб.: **Ичалову** Афиногену, **Озолину** Ивану, **Стрижову** Ивану; ремонт. рабочимъ: **Минину** Михаилу, **Гладышеву** Сергѣю, **Спѣвану** Трофиму, **Редечкину** Ивану; поденнымъ раб.: **Бурдинскому** Ивану, **Аршинскому** Θεодору; путевымъ сторожамъ 16 уч.: **Казакъ** Антону, **Соха** Платону, **Шудря** Тимофею, **Окулову** Никанору, **Овечкину** Михаилу; подстарш. рем. раб. того же уч. **Горовой** Николаю, всѣмъ 60 по 3 руб.; рем. раб. 1 уч. **Бешуеву** Филиппу; по 15 уч.: поденнымъ рабочимъ: **Кожевникову** Михаилу, **Милопчикову** Якову; путевымъ сторожамъ: **Порошину** Павлу, **Прокопкинину** Петру, **Кислякову** Ефиму, **Порошину** Павлу; рем. раб. **Минину** Михаилу; путевому сторожу 16 уч. **Ванѣеву** Поликарпу, всѣмъ 9 по 6 руб.; путевому сторожу 15 уч. **Прокопкинину** Петру, 9 руб., всѣмъ 70 за обнаруженіе лопнувшихъ рельсъ.

*Объявляется замѣчаніе:* артельному старостѣ 1 уч. **Сальникову** Василию, за недостаточно бдительный надзоръ за производствомъ работъ, послѣдствіемъ чего былъ ушибъ спины и груди рабочему, на 60 вер. 31 января с. г.; подстарш. рем. раб. 2 уч. **Богатыреву** Михаилу, за буйство въ нетрезвомъ видѣ; артельному старостѣ 3 уч. **Лончу** Мацею, за недостаточный надзоръ за перекатываніемъ груженыхъ платформъ на ст. Слюдянка 16 января с. г., послѣдствіемъ чего было поврежденіе платформы № 547825 и паровоза № 155; по 5 уч.: подстарш. рем. раб. **Гончару** Викентію, за неогражденіе зелеными сигналами мѣста работъ на 340 вер. 28 февраля с. г.; артельнымъ старостамъ: **Патіюкъ** Михаилу, за неисполненіе распоряженія дорожнаго мастера **Краузе**, выра-

жившееся въ неисправленіи толчка на 347 вер.; **Волуевичу** Карлу, за неогражденіе зелеными сигналами мѣста работъ на 375 вер. 2 февраля с. г.; путевымъ сторожамъ: **Насонову** Θεодору и **Городейчику** Антону, обоимъ за нестрѣчку поѣзда № 4—24 февраля с. г.; дорожному мастеру 7 уч. **Мелихову** Александру, за несвоевременное доставленіе начальнику уч. требуемыхъ свѣдѣній по околodку; ночнымъ сторожамъ 10 уч.: **Пухареву** Семену и **Козлову** Егору, обоимъ за невыходъ на службу; дворнику того же уч. **Синица** Моисею, за неисполненіе распоряженій смотрителя зданій и перадѣніе къ службѣ;

*Выговоръ:* по 1 уч.: ночному сторожу **Роговскому** Мефодію; путевому сторожу **Берестневу** Захару, обоимъ за уходъ съ дежурства 24 февраля с. г.; артельному старостѣ, **Ретюнскому** Николаю; за непосылку рабочаго съ сигналомъ на встрѣчу п. № 94 при слѣдованіи дрезины на перегонѣ раз. № 1—Михалево, 17 января с. г.; по 2 уч.: путевому сторожу **Пронину** Тимофею, за уходъ съ дежурства и нетрезвость; тоннельному сторожу **Самойлюку** Михаилу, за уходъ съ дежурства; банщику **Перову** Петру, за нетрезвость и допускъ въ баню постороннихъ лицъ; подстарш. рем. раб. 5 уч. **Чикину** Григорію, за ѣзду на вагонеткѣ безъ сигналиста впереди; мостовому сторожу 7 уч. **Олещику** Григорію, за неявку на дежурство 23 и 24 февраля с. г.; переѣздной сторожихѣ 8 уч. **Сѣдовой** Акулині, за нестрѣчку поѣздовъ 24 февраля с. г. и неочистку переѣзда отъ мусора; артельному старостѣ 9 уч. **Волкову** Степану, за ѣзду на вагонеткѣ 4 февраля с. г.; рем. раб. того же уч. **Глѣбову** Андрею, за нетрезвость и прогулъ; печнику 13 уч. **Перескокову** Θεодору, за невыходъ на работу 4 февраля с. г. и ложное объясненіе; рем. раб. 14 уч. **Учеватову** Флору, за нетрезвость и невыходъ на работу 18 февраля с. г.

*Строгий выговоръ:* путевому сторожу 1 уч. **Анциферову** Павлу, за уходъ съ дежурства 19 февраля с. г. и нетрезвость; путевому сторожу 2 уч. **Кравову** Θεодору, за нетрезвость, невыходъ на дежурство въ теченіе четырехъ дней и буйство 20 февраля с. г.

*Выговоръ съ предупрежденіемъ объ увольненіи:* рем. раб. 4 уч. **Кожевникову** Петру, за обращеніе съ прошеніемъ не по начальству.

Начальникъ дороги,  
инженеръ **Ө. Кноррингъ.**

За Начальника сл. Пути,  
инженеръ **Д. Нехтманъ.**

## ПРИКАЗЪ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

18 мая 1913 года.

№ XL.

*Помѣщенные ниже перемѣны въ личномъ составѣ служащихъ върѣнной мнѣ дороги объявляются для свѣдѣній.*

Начальникъ дороги,  
инженеръ **Ө. Кноррингъ.**

За Правителя Канцеляріи **Разумовскій.**

### По Отдѣлу Телеграфа и службѣ Сборовъ.

*Перемѣщается:* телеграфистка ст. Управленіе **Васильева** Антонина, конторщикомъ сл. Сборовъ, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 мая с. г.

Начальникъ службы Сборовъ **Люцерновъ.**

Начальникъ Телеграфа,  
инженеръ **М. Коповаловъ.**

(Окончаніе слѣдуетъ).

М. П. С.

# 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.
Для посторон. лицъ . . .	5	—	3	—
„ учрежд. Заб. ж. д. . .	2	50	1	25
„ служаш. Заб. ж. д. . .	2	—	1	—

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—5 коп.

Адресъ редакціи и конторы: Иркутскъ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнеця, Управление Забайкальской желѣзной дороги.  
Контора открыта отъ 11 ч. до 4 ч. дня.

### Часть неофициальная.

**СОДЕРЖАНИЕ:** Ростъ промышленности въ Россіи за послѣднее десятилѣтіе и опасность застоя вслѣдствіе недостаточнаго развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ, водныхъ и шосейныхъ путей. (Продолженіе).—Съѣздъ объединенныхъ ревизоровъ и ревизоровъ сл. тяги.—Къ перегрушировкѣ Сибирскихъ ж. д.—Хроника.—Смѣсь.

**Ростъ промышленности въ Россіи за послѣднее десятилѣтіе и опасность застоя вслѣдствіе недостаточнаго развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ, водныхъ и шосейныхъ путей.**

(Докладъ Совета съѣздовъ представителей Промышленности и Торговли седьмому Очередному съѣзду).

(Продолженіе).

Если рассмотреть все предыдущее десятилѣтіе, то необходимо констатировать, что развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ замедлилось. Протяженіе сѣти увеличилось, но по сравненію съ потребностями страны это увеличеніе крайне незначительно. Съ 1902 по 1912 г. сѣть увеличилась всего на 10.280 верстъ, но это увеличеніе относится преимущественно къ первому пятилѣтію, когда было построено 7.328 верстъ, а во второе лишь 2.952 версты, что даетъ въ % къ общей сѣти увеличеніе за все десятилѣтіе на 18,9%, изъ коихъ въ пятилѣтіе 1902—1907 г.г. на 13,5%, а въ 1907—1912 г.г. всего на 4,8%.

Въ результатъ значительнаго отставанія прироста сѣти отъ экономическаго развитія страны, густота движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ послѣднее десятилѣтіе чрезвычайно сильно возросла.

За послѣднее десятилѣтіе ростъ этотъ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ.

	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Густота движенія грузовъ на версту пути въ мил. пудо-верствъ	46,8	51,0	53,8	50,4	50,7	51,4	52,3	57,0	58,7	63,5

Всего густота движенія увеличилась за десятилѣтіе на

17,0 мил. пудо-верствъ или на 36%. Если принять во вниманіе, что населеніе за эти же десять лѣтъ увеличилось только на 22%, а желѣзнодорожная сѣть на 20%, ростъ экономической жизни страны по сравненію съ ростомъ перевозочныхъ средствъ долженъ показаться громаднымъ.

Для того чтобы справиться съ перевозкой всей массы предъявляющихся грузовъ, желѣзныя дороги должны были соответственно приспособляться къ условіямъ и увеличивать свою провозную и пропускную способность на существовавшей сѣти дорогъ. И дѣйствительно параллельно съ грузовымъ ростомъ упорядочивалась утилизациа подвижнаго состава и эту сторону упорядоченія желѣзнодорожнаго хозяйства нельзя не отмѣтить. Средняя нагрузка на вагонъ съ 357 пуд. въ 1902 году подыалась до 448 пуд. въ 1911 г., что даетъ повышение утилизации на 26%. Средняя же нагрузка груженаго вагона точно также подыалась, но въ нѣсколько меньшемъ размѣрѣ, а именно съ 507 пудовъ въ 1902 г. до 613 пуд. въ 1911 г. или на 22%.

Въ отношеніи топнажа поѣздовъ необходимо также отмѣтить улучшеніе. Средняя нагрузка поѣзда въ 1902 г. равнялась 11.758 пудовъ, а въ 1911 году она выразилась въ 15.874 пуда или увеличилась на 36%.

Приведенныя данныя показываютъ, что за десятилѣтіе 1902—1911 годовъ, и особенно во второе пятилѣтіе, были приняты на дорогахъ мѣры къ возможному улучшенію хозяйства дорогъ, и только благодаря этому до сихъ поръ не ощущается рѣзкихъ затрудненій въ перевозкахъ грузовъ.

Умѣстно здѣсь упомянуть, что помимо самихъ желѣзныхъ дорогъ, употребившихъ не мало усилій къ поднятію хозяйства, заслуга въ этомъ дѣлѣ принадлежитъ также и торгово-промышленнымъ организаціямъ, обращавшимъ вниманіе пра-

вительства на необходимость улучшения желѣзнодорожного хозяйства и Порайоннымъ Комитетами, образованнымъ съ 1906 года и положившимъ много труда на выясненіе вопросовъ упорядоченія желѣзнодорожнаго движенія. Съ заключеніями этихъ Комитетовъ Министерство Путей Сообщенія всегда считалось.

Заслуга въ этомъ дѣлѣ принадлежитъ также Гос. Думѣ, которая весьма чутко относилась къ желѣзнодорожному хозяйству и ассигновывала почти все, что испрашивалось Министерствомъ Путей Сообщенія на улучшение въ коммерческомъ отношеніи казенной рельсовой сѣти.

Затѣмъ для выполненія огромной работы, которая выпала на долю желѣзныхъ дорогъ, былъ принимаемъ дѣловой рядъ мѣръ, главнѣйшія изъ которыхъ состояли въ увеличеніи количества паровозовъ и вагоннаго парка, а также подъемной силы вагоновъ съ 750 пуд. до 900 пуд. и съ 1910 г. для нѣкоторыхъ грузовъ до 1.000 пудовъ. Затѣмъ были построены вторые пути на нѣкоторыхъ участкахъ сѣти и сдѣланы разныя техническія улучшенія въ томъ числѣ по увеличенію пропускной способности узловыхъ пунктовъ сѣти.

За разсматриваемый періодъ протяженіе вторыхъ путей съ 10.054 верстъ въ 1902 году увеличилось до 14.922 верстъ въ 1911 г. или на 48%.

Товарный паркъ съ 308.660 вагоновъ въ 1902 году поднялся до 432.508 вагоновъ въ 1911 году, увеличившись на 40%.

На версту сѣти было въ 1902 г. 5,6 товарныхъ вагоновъ, а въ 1911 г. ихъ стало 6,9.

Изъ сравненія роста перевозокъ и роста вагоннаго парка видно, что ростъ перевозокъ составлялъ 7% въ годъ, а ростъ подвижнаго состава только 4% въ годъ. Если принять даже во вниманіе лучшую утилизацію вагоновъ, то все же видна отсталость въ оборудованіи сѣти товарными вагонами, тѣмъ болѣе, что какъ это будетъ пояснено далѣе, залежи грузовъ вообще не исчезаютъ, а на частныхъ дорогахъ онѣ представляются явленіемъ хроническимъ.

Здѣсь это обстоятельство надо отмѣтить потому, что за послѣднее время торгово-промышленными организаціями было обращено вниманіе правительства на замѣчаемый на сѣти недостатокъ товарныхъ вагоновъ, причемъ Министерство Путей Сообщенія, провѣривъ это заявленіе промышленности и торговли, признало фактъ недостатка на сѣти вагоновъ, но лишь въ меньшемъ размѣрѣ.

Промышленность исчисляла недостатокъ сѣти въ 26.000 вагоновъ, а Министерство Путей Сообщенія опредѣлило его лишь въ 19.000 вагоновъ.

Количество паровозовъ на сѣти за десятилѣтіе увеличилось на 5.000 штукъ или на 35%, причемъ казенная сѣть увеличила паровозный паркъ на 42%, а частныя дороги всего на 14%.

Увеличеніе количества паровозовъ на сѣти проявлялось неравномерно; такъ за періодъ 1902—1906 г.г. оно увеличилось на 30%, а въ 1907—1911 г.г., всего на 1,2%; несмотря на то, что ростъ перевозокъ во второмъ періодѣ былъ значительно выше, чѣмъ въ первомъ. Какъ указано выше, недостатокъ увеличенія парка былъ возмѣщенъ лучшей утилизацией вагоновъ, но тѣмъ не менѣе все же приходится констатировать отсталость роста паровознаго парка отъ роста перевозокъ. Съ другой стороны усиленіе и необходимость ускоренія пассажирскаго и товарнаго движенія также показываетъ, что паровозный паркъ необходимо развить соответственно росту въ перевозкахъ и потребности въ удовлетвореніи пассажирскаго движенія.

Необходимо отмѣтить, что въ періодъ 1901—1911 годовъ какъ казенныя, такъ и частныя жел. дороги исключали старые паровозы и вмѣсто нихъ приобретали болѣе мощные новые.

исключенныхъ приобрѣли 1038 новыхъ. Указанное количество слишкомъ незначительно превышаетъ число изыятыхъ, чтобы это количество, по сравненію съ общимъ, могло существенно измѣнить характеръ работы паровозовъ, тѣмъ болѣе, что въ паровозномъ паркѣ на дорогахъ имѣется большое количество паровозовъ старше 20 лѣтняго возраста. Такъ, напримеръ, въ паркѣ казенной сѣти имѣется на 15.084 паровозовъ около 4.500 старыхъ паровозовъ, что составляетъ почти 1/3. А такъ какъ паркъ паровозовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ значительно меньше парка казенной сѣти, составленъ менѣе 1/3 числа паровозовъ казенной сѣти, то становится очевиднымъ, что обновленіе паровознаго парка какъ путемъ увеличенія качества и мощности, такъ и вообще увеличенія числа ихъ является настоятельнымъ въ виду промышленнаго оживленія и ожиданія несомнѣннаго увеличенія грузовыхъ перевозокъ по нашей рельсовой сѣти.

Учесть расходы на улучшеніе сѣти частныхъ дорогъ довольно трудно, такъ какъ отчеты Государственнаго Контроля о финансовыхъ результатахъ дорогъ имѣются только за 1909 г.; позднѣйшихъ данныхъ не имѣется, а между тѣмъ эти данныя были бы всего интереснѣе. Поэтому приходится ограничиться сѣтью казенныхъ дорогъ, а такъ какъ казенныя дороги составляютъ 2/3 общей сѣти и частныя 1/3, то данныя по расходамъ на усиленіе и улучшеніе казенной сѣти представляютъ значительный общій интересъ.

На усиленіе и улучшеніе казенной сѣти съ 1902 г. по 1912 г. израсходовано 786.080 тыс. руб. включая въ эти суммы и приобретеніе подвижнаго состава и увеличеніе оборотныхъ капиталовъ.

Сумма довольно значительная, дающая ежегодный расходъ въ 78,6 милл. руб. Но если сравнить испрашиванія и ассигнованія по усиленію казенныхъ дорогъ съ коммерческой цѣлью, то замѣчается сокращеніе кредитовъ, несмотря на испытываемую дорогами нужду въ техническомъ улучшеніи.

Для усиленія пропускной и провозной способности были сдѣланы значительныя затраты и въ конечномъ результатѣ можно констатировать, что совокупность мѣропріятій привела къ уменьшенію залежей грузовъ, явленія хроническаго и представляющаго особенность русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Залежи за послѣдніе годы унаси и въ 1911 году онѣ составляли 119.665 вагоно-мѣсяцевъ противъ 144.464 въ 1910 году и 249.679 вагоно-мѣсяцевъ въ 1909 году.

По абсолютнымъ размѣрамъ залежи велики и это показываетъ, что страна не обслуживается такъ, какъ это было бы желательнымъ.

При медленномъ развитіи нашей сѣти и при огромномъ ростѣ перевозокъ существованіе большого количества залежей грузовъ въ настоящемъ показываетъ, что равновѣсіе можетъ быть совершенно нарушено въ самомъ близкомъ будущемъ и народное хозяйство можетъ отъ этого серьезно пострадать.

Если приростъ перевозокъ грузовъ опережаетъ ростъ и развитіе сѣти, то это явленіе несомнѣнно угрожающее и въ задачахъ правительства должно лежать смягченіе несоотвѣстности между ростомъ сѣти и ростомъ перевозокъ.

Постройка желѣзныхъ дорогъ за послѣдніе годы вновь направляется въ Сибирь по преимуществу, какъ было въ періодъ 1890—1899 годовъ, но только теперь сооруженіе дорогъ предоставляется частнымъ капиталамъ, а казна ограничивается сооруженіемъ Амурской желѣзной дороги и дорогъ стратегическаго характера.

Но сооруженіе дорогъ въ новыхъ мѣстахъ, какъ въ Сибири, естественно, помимо развитія мѣстнаго грузооборота, дастъ увеличеніе грузовъ и для существующихъ дорогъ и притомъ преимущественно для дорогъ Европейской Россіи.

Такимъ образомъ необходимо предвидѣть, что сооруженіе дорогъ въ Азій отразится на ростѣ грузооборота въ Евр. Россіи при увеличеніи перевозокъ въ этой послѣдней подвѣднѣе экономическаго подъема и необходимо расширять сѣть дорогъ, чтобы болѣе развитіи сибирской сѣти не привело къ



Количество перевозимыхъ грузовъ за послѣднее десятилѣтїе ежегодно увеличивалось въ среднемъ на 7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; пробѣгъ увеличивался за это время на 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. При этомъ сѣтъ возрастала всего лишь на 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> ежегодно, при общемъ приростѣ за десятилѣтїе въ 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Если же взять послѣднее пятилѣтїе, то ростъ сѣты выражался лишь немногимъ болѣе 1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> въ годъ, ибо все возрастаніе за пятилѣтїе равнялось 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, то вполне ясно, что мы, иди далѣе, хотя бы ускореннымъ темпомъ строительства, все же не будемъ поспѣвать за ростомъ грузового давленія.

Необходимо при этомъ имѣть въ виду, что нѣкоторыя основныя отрасли промышленности, какъ каменноугольная и металлургическая, въ послѣднее время, въ виду особыхъ условий, оказались не въ состояніи поспѣвать за предъявляемымъ къ нимъ спросомъ и не давали массу грузовъ желѣзнымъ дорогамъ. Теперь принимаются энергичныя мѣры къ устраненію этого явленія. Производительность каменноугольныхъ и металлургическихъ предпріятій сильно увеличивается. Возникаютъ по этому опасенія уже другого порядка. На существующей сѣтѣ, особенно на югѣ Россіи, сдѣлано все возможное для увеличенія пропускной и провозной способности. Далѣе въ этомъ отношеніи иди уже некуда и желѣзныя дороги, обслуживающія эти важнѣйшія отрасли промышленности, окажутся не въ состояніи перевести массу грузовъ, которые къ нимъ будутъ предъявляться. Затрудненія въ снабженіи каменнымъ углемъ и чугуномъ будутъ несомнѣнно устранены, но вмѣсто этого, также несомнѣнно, мы встрѣтимся съ острымъ затрудненіемъ въ перевозкѣ грузовъ, что навѣрное отразится губительнѣе, нежели временное неудовлетвореніе спроса на топливо и чугунъ.

Въ какомъ же положеніи очутится страна и какъ выйти изъ предстоящаго затрудненія, безъ потрясеній всей экономической жизни страны?

(Продолженіе слѣдуетъ).

### Сѣздъ объединенныхъ ревизоровъ и ревизоровъ сл. тяги.

(Изъ журнала Желѣзнодорожная жизнь на Дальнемъ Востоке.)

21 апрѣля въ Екатеринославѣ въ управленіи Екатеринославской ж. д. состоялся сѣздъ ревизоровъ объединенныхъ службъ: движенія, сборовъ, коммерческой и тяги, подъ предсѣдательствомъ начальника дороги К. Н. Ванифантьева. Подробности приводимъ изъ „Вѣстника“ Екатеринославской ж. д.

Привѣтствуя собравшихся, К. Н. Ванифантьевъ указалъ на общее значеніе сѣздовъ въ желѣзнодорожной дѣятельности, говоря что большая часть усовершенствованій и улучшеній является результатомъ коллегіальнаго обсужденія.

Далѣе начальникъ дороги коснулся задачъ пастоящаго сѣзда и отмѣтилъ, что главное здѣсь—это институтъ объединенныхъ ревизоровъ, который впервые возникъ на М.-В. Рыбинскій дорогѣ, откуда и позаимствовалъ Екатеринославской дорогой.

Объединеніе это осуществлено въ видѣ опыта и организовано такимъ образомъ, чтобы всегда имѣлась возможность возвратиться къ прежней системѣ. По поводу объединенія ревизоровъ имѣется уже большая литература, освѣщающая какъ положительныя, такъ отрицательныя стороны его. Въ сущности, какъ выяснено, сужденія объ объединеніи ревизоровъ сводятся къ 2 положеніямъ: выгодно ли имѣть универсальныхъ ревизоровъ или же предпочтеніе должно отдать спеціализации, при коей достигается болѣе усовершенствованіе въ каждой отдѣльной отрасли дѣла.

Въ заключеніе К. Н. Ванифантьевъ приглашаетъ участниковъ сѣзда быть безпристрастными, отрѣшиться отъ личныхъ матеріальныхъ выгодъ и откровенно высказать свои мнѣнія.

Инженеръ Гангардтъ читаетъ свой пространный докладъ

и въ заключеніе говоритъ, что написанъ онъ года 2 тому назадъ, когда лишь впервые предѣлагался сѣздъ ревизоровъ. Въ настоящее время институтъ этотъ существуетъ на дорогѣ уже 3-й годъ, но временность опыта ссылаться уже нельзя и нужно дать себѣ совершенно ясный, опредѣленный отчетъ о цѣлесообразности его. Въ теченіе 3-хъ лѣтъ докладчику приходилось быть начальникомъ станцій, ревизоромъ, начальникомъ отдѣленія и приемотрѣться самымъ подробнымъ образомъ къ дѣятельности ревизоровъ.

— Въ настоящее время, —говоритъ инженеръ Гангардтъ, —я говорю совершенно убѣжденно: отъ объединенія надо отказаться и чѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше.

Отъ объединенія, прежде всего, терять сами же ревизоры и еще болѣе то дѣло, которое имъ поручено, и хотя въ идею объединенія и вложено здоровое зерно, но нельзя забывать, что у насъ недостаетъ соответствующаго контингента лицъ, могущихъ съ успѣхомъ исполнить многогранныя обязанности ревизоровъ.

— Какъ движенецъ, заявляю, —говоритъ онъ,—что на линіи нѣтъ надзора за движеніемъ, нѣтъ инструктированія агентовъ, на обязанности коихъ лежитъ работа по движенію. Я не говорю, что нужно вернуться къ прежнему строю; при которомъ ревизоръ станціоннаго счетоводства писалъ о своихъ заключеніяхъ начальнику сборовъ, тотъ препровождалъ ихъ начальнику отдѣленія для разслѣдованія, послѣдній же поручалъ, въ свою очередь разслѣдованіе ревизору. Во избѣжаніе никому ненужной и безцѣльной волокиты необходимо подчиненіе ревизоровъ станціоннаго счетоводства начальнику отдѣленія.

Инженеръ Бурхановскій заявилъ, что стоитъ за объединеніе, но ставить въ данномъ случаѣ условіемъ, чтобы ревизорамъ въ помощь давались конторщики, такъ какъ первые и безъ того обременены непосильной работой.

— Считаю необходимымъ замѣтить, сказалъ г. Бурхановскій, —что количество станціонныхъ ревизій до введенія мѣсячной отчетности, согласно парагр. 45 „Наставленіе ревизорамъ“ ограничивалось 2 полными ревизіями въ годъ и 4 частичными; съ введеніемъ же мѣсячной отчетности въ помощь ревизорамъ предоставлены помощники ревизоровъ съ условіемъ не поручать имъ технического дѣла, т.-е. обязанности ихъ—исключительное производство ревизій станцій подъ наблюденіемъ ревизоровъ. Мѣсячная отчетность предусматриваетъ, при прежнихъ 2 полныхъ ревизіяхъ 48 частныхъ, и такимъ образомъ, для сохраненія только прежнихъ условий работы ревизора необходимо выполнить 44 частныхъ ревизій помощникамъ, что, считая въ общемъ пять станцій на участкахъ, даетъ 220 ревизій въ годъ.

Такъ какъ такое огромное количество ревизій врядъ ли можетъ быть исполнено однимъ помощникомъ, особенно при неожиданныхъ вызовахъ службы сборовъ, то естественно, что недостающее до нормы число ревизій ляжетъ на того же ревизора, который и безъ того, не имѣя конторщика, заваленъ работой.

Въ результатъ—просмотры, недочеты не говоря уже о нравственной отвѣтственности. Въ данное время, благодаря мѣсячной отчетности, большая часть работы ревизора необходимо выполнить 44 частныхъ въ ущербъ технической сторонѣ дѣла. Необходимо поставить ревизоровъ въ нормальныя условія работы, и вопросъ о томъ быть или не быть институту объединенныхъ ревизоровъ, падаетъ самъ собою.

Послѣ продолжительныхъ преній, закрытой баллотировкой принято признать своевременнымъ разведеніе обязанностей ревизоровъ по 3-мъ спеціальностямъ: движенію, коммерческой службѣ и службѣ станціоннаго счетоводства.

### Къ перегруппировкѣ Сибирскихъ ж. д.

Въ настоящее время выяснилось, что въ 1916 году будетъ закончена постройка Амурской жел. дороги, общее протяженіе которой вмѣстѣ съ вѣтвью къ Благовѣщенску опредѣлилось въ 1,972 версты.

Во времени окончанія сооруженія Амурской желѣзной дороги предполагается принять въ казну и Уссурийскую желѣзную дорогу, находящуюся съ 1906 года въ арендѣ общества Китайской Восточной желѣзной дороги; протяженіе Уссурийской желѣзной дороги 843 версты. Такимъ образомъ къ 1916 году съѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири увеличивается на 3,344 версты, что и побудило министерство путей сообщенія къ реорганизациіи Управленій дорогъ въ соотвѣтствіи съ крайними условіями и ожидаемымъ на сѣти движеніемъ.

Нынѣ, какъ передаетъ „Нов. Вѣст.“ правительствомъ признается правильнымъ организовать въ Сибири слѣдующія самостоятельныя дороги: Омскую отъ Челябинска до Оби съ управленіемъ въ Омскѣ; Томскую, отъ Оби до Инокентьевки, съ управленіемъ, въ Томскѣ; Забайкальскую съ управленіемъ въ Иркутскѣ. Вѣтви отъ ст. Карымской на Срѣтенскъ предполагено присоединить къ Амурской дорогѣ; Амурскую, отъ ст. Кузуга Забайкальской желѣзной дороги до ст. Бочкарево средней части съ вѣтвью отъ ст. Карымской на Срѣтенскъ и вѣтвью отъ ст. Бочкарево на Благовѣщенскъ, съ управленіемъ въ Алексѣевкѣ; Уссурийскую, въ составѣ существующей дороги, съ присоединеніемъ къ ней строящейся средней части Амурской желѣзной дороги отъ ст. Бочкарево и всей восточной дороги до гор. Хабаровска, съ управленіемъ въ гор. Хабаровскѣ.

## ХРОНИКА.

### Желѣзнодорожныя новости.

◆ 20 іюня закончились занятія общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, подъ предѣлительствомъ М. П. Федорова, по разработкѣ соглашения о примѣнѣ сообщенія между имперскими и финляндскими желѣзными дорогами. Такъ какъ на съѣздѣ присутствовали представители финляндскихъ дорогъ—сенаторъ графъ Бергъ и главный директоръ Ахоненъ, то соглашение сразу же было и подписано. По случаю окончанія работъ по соглашенію общій съѣздъ устроилъ товарищескій обѣдъ въ ресторанѣ Эрнеста, такъ какъ въ виду большого сходства соглашенія съ финляндскими дорогами съ общими соглашениями финляндскія дороги въ будущемъ явятся членомъ общихъ сѣздовъ наравнѣ съ остальными русскими желѣзными дорогами.

◆ Сообщаемъ результатъ окончательнаго состоявшагося между министрами путей сообщенія и финансовъ соглашения о распространеніи тарифа IV класса. Въ настоящее время перевозка пассажировъ IV класса обязательна только при повѣзкахъ партій не менѣе 40 человекъ. Единичные же пассажиры перевозятся только въ мѣтномъ сообщеніи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Впредь же рѣшено во всехъ отношеніяхъ уравнивать пассажировъ IV класса съ пассажирами остальныхъ трехъ классовъ, а именно перевозить ихъ во всехъ сообщеніяхъ, предоставить имъ ту же льготную скидку одного пуда багажа, разрѣшить въ положительномъ смыслѣ переходъ пассажировъ изъ IV класса въ вагоны высшихъ классовъ, установить право перерыва повѣзки и т. д. Вся реформа потребуетъ, однако, для проведенія въ жизнь значительнаго времени. Поэтому соглашено, что на казенныхъ дорогахъ, постепенно расширяясь, она вступитъ въ силу черезъ 2 года, т. е. въ 1 іюля 1915 года, а на частныхъ дорогахъ еще черезъ годъ послѣ того. (Новое Время).

◆ Этимъ лѣтомъ, какъ и въ минувшіе годы, въ разныхъ концахъ Россіи были организованы лагерные сборы учениковъ начальныхъ желѣзнодорожныхъ училищъ. Такіе сборы были устроены Южными, Забайкальскими, Амурскими, Сѣверными жел. дор. въ гор. Кинешмѣ, Либаво-Роменской жел. дор. въ гор. Минскѣ, Екатерининской ж. д. на ст. Морской, Полѣвскими ж. д. на ст. Врестъ и Николаевской жел. дор. подл. Тверью. Продолжительность сборовъ колебалась отъ трехъ недѣль до 10 дней. Потѣшныхъ въ каждомъ лагерѣ было отъ 200 до 700 чел. Программа занятій и работъ сравнительно съ прошлыми годами была значительно расширена. Устраивались опытные огороды, садики, пастбища. Знакомились, подл. руководствомъ врача, съ подачей первой помощи въ несчастныхъ случаяхъ. Наглядно, на различныхъ моделяхъ, препаратахъ, таблицахъ и картинахъ, знакомились со вредомъ алкоголизма. Понятно шло обученіе гимнастикѣ военному строю и т. д. Дѣти за лѣто окрѣпли и стали болѣе дисциплинированы. Родители потѣшныхъ относились къ этимъ лагернымъ сборамъ въ высшей степени сочувственно. Теперь лагерные сборы желѣзнодорожныхъ потѣшныхъ устраиваются по особой программѣ, разработанной учебнымъ комитетомъ министерства путей сообщенія.

◆ Общество Армавирь-Туапсинской желѣзной дороги въ настоящее время сильно расширяетъ свою рельсовую сѣть. На разсмотрѣніе правительства поступило ходатайство этого общества о разрѣшеніи сооруженія новой большой желѣзной дороги Бѣлорѣченская—Тихорѣцкая.

◆ Въ Россію пріѣзжаетъ цѣлый рядъ экскурсій учащихся въ соседнихъ и высшихъ учебныхъ заведеніяхъ изъ Чехіи и Галиціи. Желая поощрить ознакомленіе съ Россіею соотечественной ей молодежи соседней державы, министръ иностранныхъ дѣлъ возбудилъ вопросъ о предоставленіи этимъ экскурсіямъ одинаковыхъ льготъ по желѣзнодорожному проѣзду съ учащимися въ русскихъ учебныхъ заведеніяхъ.

## СМѢСЬ.

### Школа брака.

Въ Лондонѣ была открыта довольно оригинальная выставка. Цѣлью ея является проповѣдь возвращенія къ природѣ. „Простая жизнь“,—называется выставка. Члены Лиги „Простой жизни“ носятъ вмѣсто сапоговъ сандалии, не стригутся и не бреются, принимаютъ солнечныя ванны, питаются орѣхами, а лѣтомъ, когда имѣютъ отпуски, отправляются караванами по большимъ дорогамъ Англіи и живутъ въ палаткахъ.

Они все собрались въ зданіи выставки. Здѣсь устраиваютъ банкеты, на которыхъ столы и стулья блестятъ отсутствіемъ, а на головахъ полу, вмѣсто разныхъ кушаній, ставятъ плоды и орѣхи, босая же дѣвушка-придужница разноситъ воду, молоко, морезъ и другіе такіе же „объясняющіе“ пайетки. Босоногія танцовщица въ развѣвающихся одеждахъ улаживаютъ взоры гостей простыми танцами.

Главнымъ „атрэкшеномъ“ выставки является „школа брака“, съ конкурсомъ на премію тому, кто окажется идеальнымъ мужемъ и лучшей женой.

Качества хорошаго мужа и жены понимаются „опростившимися“ довольно своеобразно. Это можно судить по конкурсу. Онъ происходитъ слѣдующимъ образомъ: въ отдѣльной комнатѣ сидитъ молодая женщина, которая, какъ предполагается, вотъ уже въ теченіе цѣлаго часа дожидается возвращенія мужа. Желающій принять участіе въ конкурсѣ входитъ къ дамѣ и говоритъ ей, почему онъ запоздалъ. Кто даетъ лучшее объясненіе тотъ будетъ провозглашенъ идеальнымъ мужемъ.

Въ другой комнатѣ сидитъ мужчина, это—мужъ, въ теченіе часа ожидающій ужина. Каждая дама можетъ войти къ нему и объяснить, почему запоздалъ ужинъ, та изъ женщинъ которая лучше всехъ объяснитъ причину запозданія, будетъ провозглашена идеальной супругой.

Въ качествѣ жюри была приглашена извѣстная веселая артистка Лондона Глэди Кунеръ.



