

М. П. С.

# ВѢСТНИКЪ

## ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

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 посто­ро­нихъ лицъ . . .	5	—	3	—
„ учрежде­ній Заб. ж. д. . .	2	50	1	25
„ служащихъ Заб. ж. д. . .	2	—	1	—

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

## № 31.

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 пети­та 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, вследствие недостаточнаго развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ, водныхъ и шоссе­ныхъ путей. (Окончаніе). — Нафталиновый локомотивъ. — Бронированные вагоны. — Вагоны-самоходы. — Хроника.

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 всеѣмъ отдѣламъ знанія. Новости науки и литературы. Продажа по номинальной—столичной цѣнѣ.

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

Музыкальный магазинъ имѣеть громаднй выборъ инструментовъ и нотъ для всеѣхъ инструментовъ и пѣнія. Рояли, пиано, 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) Гребенщикова 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.

Официальная сообщенія и распоряженія по Управленію Забайкальской желѣзной дороги.

#### ПРИКАЗЪ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

18-го мая 1913 года.

№ XL.

(Окончаніе).

#### По Врачебной части.

*Опредѣляется:* Киселева Анна, прачкой больницы ст. Хилокъ, съ жалованіемъ по 20 руб. въ мѣсяць, съ 4 апрѣля с. г.

*Увольняется отъ службы:* по болѣзни: прачка больницы ст. Хилокъ Русецкая Марія, съ 4 апрѣля с. г.

Завѣдывающій работами по сооруженію  
2-го Пути, инженеръ Г. Колодяжнѣй.

Старшій врачъ П. Кудрявцевъ.

#### По Сл. Хозяйственныхъ лѣсныхъ заготовокъ.

*Опредѣляется:* Орловъ Георгій, старшимъ десятникомъ Кисинскаго завода, съ жалованіемъ по 72 руб. и кварт. по 18 руб. въ мѣсяць, съ 1 апрѣля с. г.

*Увеличивается содержаніе:* конторщику Татауров. дачи Вощеровичъ Аннѣ, до 75 руб. въ мѣсяць при кварт. нат., съ 1 марта с. г.

Завѣдывающій лѣсными дачами К. Ходоровскій.

#### По Службѣ Движенія.

*Опредѣляются:* Фанцицкая Александра, Хохловъ Яковъ, вр. конторщиками сл. съ жалованіемъ, первая по 45 руб. въ мѣсяць, съ 15 марта, второй по 50 руб. въ мѣсяць, съ 16 марта с. г.; Краевъ Михаилъ, вр. коммерческ. конторщикомъ ст. Мысовая, съ жалованіемъ по 45 руб. въ мѣсяць, съ 1 марта с. г.; Цевко Василій, вр. носильщикомъ багажа, съ 10 марта с. г.; Макаевъ Тихонъ, вр. сторожемъ охраны грузовъ ст. Чита I, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяць, съ 16 марта с. г.; Поповъ Семень, вр. млад. стрѣлочникомъ раз. № 53, съ 1 февраля с. г.; Волкорѣзовъ Алексѣй, вр. младш. стрѣлочникомъ раз. № 61, съ 2 марта с. г., оба съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяць при кварт.

нат.; Разумовъ Николай, вр. станц. сторожемъ ст. Чита-гор. съ жалованіемъ по 25 руб. и кварт. по 6 р. 25 к. въ мѣсяць, съ 16 февраля с. г.; Плужьянецъ Григорій, вр. сторожемъ охр. грузовъ ст. Ингода, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяць, съ 10 марта с. г.; Крупинъ Гурій, вр. младш. стрѣлочникомъ ст. Адриановка, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяць при кварт. нат., съ 1 марта с. г.; Дамаскинъ Иванъ, вр. младш. стрѣлочникомъ ст. Маккавѣво, съ жалованіемъ по 25 руб. и кварт. по 6 р. 25 коп. въ мѣсяць, съ 16 февраля с. г.; Сналубо Алексѣй, вр. коммерч. конторщикомъ ст. Карымская, съ жалованіемъ по 45 руб. въ мѣсяць, съ 1 марта с. г.; Барцайкинъ Теодоръ, вр. младш. стрѣлочникомъ ст. Холбонъ, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяць при кв. нат., съ 21 февраля с. г.; Вагинъ Григорій, вр. сторожемъ охр. грузовъ ст. Дивизионная, съ 5 марта с. г.; по ст. Срѣтенскъ: Мельникъ-Казачукъ Михаилъ, Епанчинцевъ Дмитрій, вр. сторожами охраны грузовъ, оба съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяць; Черный-Зяцъ Иванъ, носильщикомъ багажа, съ жалованіемъ по 15 руб. въ мѣсяць, всѣ 3 съ 16 февраля с. г.; Петровъ Михаилъ, вр. коммерческ. конторщикомъ, съ жалованіемъ по 45 руб. въ мѣсяць, съ 1 марта с. г.

За Начальника Сл. Движенія,  
инженеръ Тюменевъ.

#### По Службамъ Движенія и Матеріальной.

*Назначается:* вр. раздатчикъ Матеріальн. сл. Литвиненко Петръ, вр. технич. конторщикомъ ст. Танхой, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяць при кв. нат., съ 24 іюня 1912 г.

За Начальника Сл. Движенія,  
инженеръ И. Вознесенскій.

За Начальника Матеріальной  
службы Левчевскій.

#### По завѣдыванію домами и сл. Движенія.

*Перемѣщается:* курьеръ службы Движенія Литвиненко Сергѣй, привратникомъ ст. В.-Удинскъ, съ жалованіемъ по 40 руб. и кварт. по 10 руб. въ мѣсяць, съ 10 мая с. г.

За Завѣдывающаго домами,  
инженеръ В. Коляновскій.

За Начальника Службы Движенія,  
инженеръ И. Вознесенскій.

## По Коммерческому отдѣлу.

*Опредѣляются:* **Кожуховъ** Иванъ, въсовщикомъ скл. невостробованныхъ грузовъ, съ жалованіемъ по 60 руб.; **Одинцовъ** Александръ, вр. конторщикомъ, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяць, оба съ 1 мая с. г.; **Поповъ** Григорій, сторожемъ отд. таможеннаго агентства ст. Иркутскъ, съ жалованіемъ по 35 руб. въ мѣсяць, съ 2 мая с. г.

*Назначается:* конторщикъ Иркутской Городск. ст. **Климовъ** Николай, таксировщикомъ той же ст., съ жалованіемъ по 75 руб., въ мѣсяць при кварт. нат., съ 1 мая с. г.

*Увеличивается содержаніе:* таксировщику Иркутской Городской ст. **Канецкому** Θεодосію, до 80 руб. въ мѣсяць при кв. нат., съ 1 мая с. г.

*Увольняются въ отпускъ:* на 2 мѣсяца: конторщики отд.: **Яворскій** Петръ, съ 1 мая с. г.; **Ильинская** Анна, съ 7 мая с. г.; агентъ-деклараторъ ст. Танхой **Янковскій** Романуальдъ, съ 1 мая с. г., всѣ 3 съ сохраненіемъ содержанія.

*Возвратился изъ отпуска и вступилъ въ исполненіе обязанностей:* конторщикъ Иркутской Городск. ст. **Бѣлицкій** Константинъ, съ 18 апрѣля с. г.

Начальникъ Коммерческаго отд. *Ждановичъ.*

## По Сооруженію 2-го Пути.

*Опредѣляются:* **Ядута** Θεодоръ, и **Тихоновъ** Андрей, вр. десятниками балластныхъ поѣздовъ 5 уч. постр. 2 пути, съ жалованіемъ, первый по 65 руб. въ мѣсяць, съ 1 апрѣля с. г., второй по 50 руб. въ мѣсяць, съ 15 апрѣля с. г.

*Назначается:* вр. десятникъ 6 уч. постр. 2 пути **Суходольскій** Игнатій, на таковую же должность на 9 уч. постр. 2 пути, съ жалованіемъ по 75 руб. въ мѣсяць, съ 1 апрѣля с. г.

*Увеличивается содержаніе:* вр. десятникамъ 7 уч. постр. 2 пути: **Радобыльскому-Губаревичу** Омѣ, до 60 руб. въ мѣсяць; **Самсонову** Василію, до 45 руб. въ мѣсяць, обоимъ съ 1 апрѣля с. г.

*Увольняются въ отпускъ:* на 2 мѣсяца: вр. конторщикъ Главн. Строит. конторы **Загороднюкъ** Григорій, съ 1 апрѣля с. г.; вр. десятникъ 7 уч. постр. 2 пути **Босько** Николай, съ 6 марта с. г., оба съ сохраненіемъ содержанія;

*на 1 мѣсяць 10 дней:* чертежникъ Главн. Строит. конторы **Мазуръ** Григорій, съ 17 апрѣля с. г., съ сохраненіемъ содержанія;

*на 1 мѣсяць:* вр. десятникъ 6 уч. постр. 2 пути **Брынцевъ** Александръ, съ 5 апрѣля с. г., съ сохраненіемъ содержанія;

*на 20 дней:* вр. конторщикъ Главн. Строительн. конторы **Камневъ** Иванъ, съ 26 марта с. г., съ сохраненіемъ содержанія,

*на 17 дней:* вр. конторщикъ Главн. Строительн. конторы **Нодовъ** Иванъ, съ 10 апрѣля с. г., съ сохраненіемъ содержанія.

*Возвратился изъ отпуска и вступилъ въ исполненіе обязанностей:* десятникъ 9 уч. постр. 2 пути **Быновъ** Захаръ, съ 4 апрѣля с. г.;

*Увольняются отъ службы:* по прошенію: по Главн. Строительн. конторѣ: вр. техникъ **Юхоцкій** Иванъ, съ 5 апрѣля с. г.; вр. десятники: 9 уч. **Байбаринъ** Александръ; 6 уч. **Мальцевъ** Николай; курьеръ **Багинъ** Тимофей, всѣ 3 съ 1 мая с. г.; вр. десятникъ 4 уч. постр. 2 пути **Орловъ** Александръ, съ 5 мая с. г.;

*по минованіи надобности:* по Главн. Строительн. конторѣ: вр. чертежникъ **Романовъ** Анатолий; вр. конторщики: **Кравченко** Николай, **Волжинскій** Леонидъ, **Шестаковъ** Иванъ, **Цюрупа** Василій; вр. переписчикъ **Быковъ** Иванъ, всѣ 6 съ 1 мая с. г.; вр. десятникъ 8 уч. постр. 2 пути **Власовъ** Андрей, съ 1 апрѣля с. г.

*Увольняется отъ службы за невозвращеніемъ изъ отпуска:* вр. десятникъ 6 уч. постр. 2 пути **Чендыловъ** Михаилъ, съ 1 января с. г.

Завѣдывающій работами по сооружеію 2 пути, инженеръ *Г. Колодяжннй.*

## По Сооруженію 2-го пути. и Коммерческ. отд.

*Назначается:* вр. конторщикъ Главн. Строительн. конторы **Вуропатинъ** Николай, вр. пломбировщикомъ скл. невостробованныхъ грузовъ коммерческ. отд., съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяць, съ 16 апрѣля с. г.

Завѣдывающій работами по сооружеію 2 пути, инженеръ *Г. Колодяжннй.*

Начальникъ Коммерческаго отд. *Ждановичъ.*

## По службѣ Тяги.

*Опредѣляются:* **Анищицъ** Витольдъ, помощн. машиниста III кл. д. Оловянная, съ жалованіемъ по 35 руб. въ мѣсяць, съ 1 мая с. г.; **Домбровскій** Адрианъ, осмотрщикомъ вагоновъ ст. Урульга, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяць, съ 16 апрѣля с. г.

*Назначаются:* помощн. машиниста III кл. д. Иркутскъ **Романовъ** Захарій, помощн. машиниста II кл. того же депо, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяць; помощникъ машиниста II кл. д. Слюдянка **Журавлевъ** Владиміръ, помощникомъ машиниста I кл. д. Иркутскъ, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяць; помощники машинистовъ III кл. д. В.-Удинскъ: **Пожарицкій** Викентій, **Малыхъ** Александръ, **Плитчинъ** Евстафій, **Мейрамкулевъ** Рубенъ, помощниками машинистовъ 2 кл. того же депо, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяць; помощникъ машиниста 3 кл. д. Хилокъ **Калининъ** Сергѣй, помощникомъ машиниста II кл. того же депо; помощники машинистовъ 3 кл. д. Чита: **Костецкій** Иванъ, **Хмѣлевъ** Григорій, всѣ 3 съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяць; помощники машиниста 3 кл. д. Оловянная: **Севастьянъ** Никита, **Паціора** Владиміръ, помощниками машинистовъ II кл. того же депо, съ жалованіемъ первый по 45 руб., второй по 40 руб. въ мѣсяць; помощникъ машиниста 3 кл. Нерчинской вѣтви **Егоровъ** Михаилъ, помощникомъ машиниста II кл. той же вѣтви, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяць; помощники машинистовъ 3 кл. д. Слюдянка: **Хведченя** Константинъ, **Егоровъ** Александръ, помощниками машинистовъ II кл. того же депо, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяць; помощникъ машиниста II кл. д. Хилокъ **Поклоновъ** Иванъ, помощникомъ машиниста I кл. того же депо, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяць; помощники машинистовъ II кл. д. Чита: **Родкевичъ** Филиппъ, **Катковъ** Филиппъ, помощниками машинистовъ I кл. того же депо, оба съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяць; помощн. машиниста II кл. д. Шилка **Громиловъ** Петръ, помощникомъ машиниста I кл. того же депо, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяць, всѣ 18 съ 1 мая с. г.; конторщикъ д. В.-Удинскъ **Сковышъ** Викторъ, на таковую же должность д. Маньчжурія, съ жалованіемъ по 60 руб. въ мѣсяць при кварт. нат.; помощникъ машиниста II кл. д. Оловянная **Лашко** Сергѣй, на таковую же должность д. Иркутскъ, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяць; всѣ 4 съ 1 мая с. г.

*Перемѣщаются:* по д. Иркутскъ; конторщикъ **Педичъ** Петръ и табельщикъ **Богачевъ** Теодоръ, одинъ на мѣсто другого, съ жалованіемъ первый по 50 руб. и кварт. по 12 р. 50 к., второй по 65 руб. и кварт. по 16 руб. 25 коп. въ мѣсяцъ.

*Увольняются отъ службы: по прошенію:* ревизоръ Шилкинскаго уч. Тяги **Кузнецовъ** Аркадій, съ 5 мая с. г.; поѣздной чистильщикъ вагоновъ д. Иркутскъ, **Бодрѣцовъ** Алексѣй, съ 1 мая с. г.; сторожъ д. Мысовая **Рѣпинъ** Евфимъ, съ 25 апрѣля с. г.; сторожъ д. Хилокъ **Коротинъ** Никита, съ 10 мая с. г.; помощникъ машиниста II кл. д. Оловянная **Крестниковъ** Александръ, съ 20 апрѣля с. г.; конторщикъ д. Шилка **Купцовъ** Панкратій; вр. кочегаръ парового отопленія того же депо **Комаровъ** Александръ, оба съ 1 мая с. г.; машинистъ 3 кл. д. Хилокъ **Лукашевичъ** Константинъ, съ 15 марта с. г.;

*по минованіи надобности:* вр. поѣзд. чистильщикъ вагоновъ д. Иркутскъ **Обшинскій** Иванъ, съ 24 апрѣля с. г.; кочегаръ парового отопленія д. Слюдянка **Скляренко** Василій; станціон. истопникъ того же депо **Лавриненко** Григорій; вр. станціон. истопникъ д. Мысовая **Яновичъ** Яковъ; истопникъ калориферовъ того же депо **Маракулинъ** Михайлъ; вр. кочегары парового отопленія д. В.-Удинскъ: **Красиковъ** Иванъ, **Литвиновъ** Иванъ; вр. станц. истопникъ вагоновъ того же депо **Ивановъ** Егоръ; вр. кочегары парового отопленія д. Хилокъ: **Рѣшегникъ** Никита, **Чебанъ** Михайлъ; станц. истопникъ того же депо **Кростелевъ** Никита; вр. станц. истопники д. Чита: **Диогеновъ** Петръ, **Лосевъ** Василій; вр. кочегары парового отопленія того же депо: **Павлюченковъ** Егоръ, **Шубинъ** Григорій; вр. кочегары парового отопленія д. Оловянная: **Кулыгинъ** Теодоръ, **Маревъ** Теодоръ; истопники калориферовъ: ст. Могойтуй **Зеленинъ** Евсей; ст. Бурятская **Труповъ** Алексѣй; станціонные истопники депо Маньчжурія: **Котовъ** Афанасій, **Баяновъ** Алексѣй, **Тютяевъ** Николай, **Михѣевъ** Иванъ; вр. кочегары парового отопленія того же депо: **Шевченко** Иванъ, **Вязанкинъ** Викторъ; вр. кочегаръ парового отопленія д. Шилка **Симатовъ** Тимофей; вр. истопники длинной галереи водокачки ст. Шилка **Черныхъ** Василій; водокачки ст. Зубарево **Токмаковъ** Петръ, вр. станц. истопникъ вагоновъ ст. Срѣтенскъ **Демянчукъ** Тимофей; вр. поѣздной истопникъ вагоновъ д. Нерчинскъ **Пронинъ** Петръ, всѣ 29 съ 1 мая с. г.

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

### По Главной Бухгалтеріи.

*Зачисляются въ штатъ:* вр. конторщика **Гришель** Михайлъ и **Бондарь** Михайлъ, съ жалованьемъ изъ кр. по очер. № 113 см. Байкальск. ж. д. переправы, первый по 65 руб., второй по 50 руб. въ мѣсяцъ, оба съ 1 мая с. г.

*Перечисляется содержаніе:* шт. счетовода **Грундштремъ** Эстеръ, по 75 руб. въ мѣсяцъ, съ оч. № 113 см. Байкальск. ж. д. переправы, на оч. № 17 кр. 69900 руб.; шт. конторщика **Писаревой** Вѣры, по 55 руб. въ мѣсяцъ, съ оч. № 17 кр. 69900 руб., на оч. № 113 см. Байкальск. ж. д. переправы; вр. конторщикова **Оржельской** Елены, по 70 руб. въ мѣсяцъ и **Пилипенко** Ольги по 50 руб. въ мѣсяцъ, съ оч. № 115 содерж. вр. отд., на кр. по § 55 см. 1913 г., всѣхъ 4 съ 1 мая с. г.; вр. конторщикова **Игумновой** Евгеніи и **Котовой** Анны, по 50 руб. въ мѣсяцъ, съ кр. 2-го пути, на кр. админ. по хозяйствен. раб. Матеріальной службы, обѣихъ съ 1 января с. г.

Главный Бухгалтеръ **Эфросъ**.

### По Главной Бухгалтеріи и сл. Тяги.

*Назначается:* конторщикъ Главной Бухгалтеріи **Щечкининъ** Филиппъ, конторщикомъ сл. Тяги, съ жалованьемъ по 70 руб. въ мѣсяцъ, съ 25 апрѣля с. г.

Главный Бухгалтеръ **Эфросъ**.

За Начальника службы Тяги **Поспѣловъ**.

### По Службѣ Байкальской ж. д. переправы.

*Назначается:* **Ермилова** Параскева, шт. кухаркой приѣму покоя, съ жалованіемъ по 15 руб. въ мѣсяцъ; **Волошинъ** Маркель, шт. урядникомъ сл., съ жалованіемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, оба съ 1 апрѣля с. г.; **Рожновъ** Яковъ, шт. дворникомъ мастерск., съ жалованіемъ 32 руб. 50 к. въ мѣсяцъ, съ 1 мая с. г.; **Петровъ** Платонъ, вр. сторожемъ угольн. скл. пристан. Байкаль, съ жалованіемъ по 32 руб. 50 к. въ мѣсяцъ, съ 7 апрѣля с. г.; **Дергуновъ** Игнатій, вр. кочегаромъ мастерск., съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 мая с. г.; **Дергуновъ** Игнатій, вр. кочегаромъ мастерск., съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 апрѣля с. г.; **Осиповъ** Михайлъ, **Суворовъ** Еремѣй, **Маковѣевъ** Сидоръ, вр. матросами баржи, съ жалованіемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, первый съ 1 февраля, второй съ 4 февраля и третій съ 8 апрѣля с. г.; **Левченко** Иванъ, **Швецовъ** Порфирій, **Аржаевъ** Иванъ, **Крадиновъ** Петръ, **Житныхъ** Степанъ, **Севастьяновъ** Лукьянъ, **Вира** Михель, всѣ 7 вр. рабочими при укрѣплен. вагоновъ ледок. „Байкаль“, съ жалованіемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ; **Середкинъ** Захаръ, **Корытовъ** Прокопій, **Усковъ** Ефимъ, **Стариковъ** Александръ, **Шипуновъ** Гаврилъ, **Федоровъ** Илларионъ, **Климовъ** Михайлъ, **Мысинъ** Теодоръ, **Суворовъ** Платонъ, **Лискинъ** Максимъ, **Ивановъ** Иванъ, **Приманъ** Денисъ, всѣ 12 вр. рабочими на лебедкахъ лед. „Байкаль“, съ жалованіемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ; **Монаховъ** Андрей, **Софроновъ** Николай, **Гудзаковъ** Иванъ, **Журавлевъ** Павелъ, **Павленко** Григорій, **Антосякъ** Іосифъ, **Анофріевъ** Прокопій, вр. машинистами лед. „Байкаль“, съ жалованіемъ первый по 70 руб., второй по 50 руб. и остальные 5 по 60 руб. въ мѣсяцъ; **Примакъ** Савва, **Шерстенниковъ** Иванъ, **Селивановъ** Адрианъ, всѣ 3 съ жалованіемъ по 45 руб. въ мѣсяцъ; **Малышевъ** Семенъ, **Лузгинъ** Иванъ, **Хисамутдиновъ** Гилязетдинъ, **Ершовъ** Архипъ, всѣ 4 съ жалованіемъ по 42 руб. въ мѣсяцъ; **Григорьевъ** Долмать, **Ивановъ** Иванъ, **Золотовъ** Илларионъ, **Матяшъ** Семенъ, **Чувашевъ** Порфирій, **Ланенковъ** Егоръ, **Воронинъ** Иванъ, **Жаровскихъ** Михайлъ, **Башмановъ** Николай, **Цибульскій** Яковъ, **Поповъ** Степанъ, **Охлопковъ** Дмитрій, **Николаевъ** Егоръ, **Тудановъ** Филиппъ, **Салахутдиновъ** Салимъ, **Нейвартъ** Карлъ, **Юдинъ** Михайлъ, **Телинъ** Филиппъ, **Полховичъ** Клементій, **Закирянновъ** Хабирзянъ, **Савинскій** Инокентій, **Королевъ** Иванъ, **Брюхановъ** Мартемьянъ, **Лискинъ** Петръ, **Колотушкинъ** Семенъ, **Бердяевъ** Афанасій, **Чернецевъ** Андрей, **Рубцевъ** Теодоръ, **Карауловъ** Теодоръ, всѣ 29 съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, всѣ 37 вр. кочегарами лед. „Байкаль“; **Свентицкій** Иванъ, **Кондрашинъ** Василій, **Хисамутдиновъ** Абдуль-Ханъ, **Григорьевъ** Кузьма, **Борейша** Захаръ, **Лебедевъ** Иванъ, **Климшинъ** Теодоръ, **Чернецовъ** Василій, вр. мусорщиками лед. „Байкаль“, всѣ 8 съ жалованіемъ по 32 руб. въ мѣсяцъ; **Босько** Антонъ, вр. матросомъ парохода „Кругобайкалецъ“, съ жалованіемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ; **Лыткинъ** Михайлъ, вр. машинистомъ катера „Волна“, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ; **Зубаревъ** Дмитрій, вр. машинистомъ электрич. ст. прист. Байкаль, съ жалованіемъ по 75 руб. въ мѣсяцъ; **Аполлоновъ** Петръ, вр. кочегаромъ электрической ст. той же пристани, съ жалованіемъ по

40 руб. въ мѣсяцъ; **Маевъ** Иванъ, вр. машинистомъ электр. ст. прист. Танхой, съ жалованіемъ по 75 руб. въ мѣсяцъ, всѣ 75 съ 1 мая с. г.; **Ушаковъ** Теодоръ, вр. кочегаромъ лед. „Байкаль“, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, съ 4 мая с. г.; **Щетинка** Петръ, вр. сторожемъ мастерск., съ жалованіемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, съ 16 апрѣля с. г.; **Молоковъ** Сергѣй, вр. конторщикомъ сл., съ жалованіемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 апрѣля с. г.

*Назначаются:* сторожъ мастерскихъ **Щетинка** Петръ, кочегаромъ лед. „Байкаль“, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ; дворникъ мастерскихъ **Ескинъ** Петръ, сторожей маяковъ прист. Танхой, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ; матросъ парохода „Кругобайкалецъ“ **Кичайнинъ** Иванъ, рулевья катера „Волна“, съ жалованіемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ, всѣ 3 съ 1 мая с. г.; кочегаръ мастерскихъ **Винанъ** Иванъ, кочегаромъ парохода „Малыгинъ“ съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 апрѣля с. г.

*Перечисляется содержаніе:* сторожа мастерскихъ **Щетинка** Петра, съ оч. № 52 главы III ст. 3, на оч. № 42 главы II ст. 15, съ 27 апрѣля с. г.

*Увольняются въ отпускъ:* на 2 мѣсяца: кочегаръ мастерскихъ **Ахметовъ** Ибрагимъ, съ 1 мая с. г. безъ сохраненія содержанія.

*На 28 дней:* машинистъ завѣдыв. водоотлив. средств. и паров. отопленіемъ лед. „Байкаль“ **Черепановъ** Григорій, съ 17 апрѣля с. г., съ сохраненіемъ содержанія.

*Возвратились изъ отпуска и вступили въ исполненіе обязанностей:* по прист. Танхой: агентъ **Демиденко** Илларионъ, съ 5 марта с. г.; помощн. электротехника **Ковшевъ** Михаилъ, съ 5 апрѣля с. г.; кочегаръ дока **Бѣляевъ** Алексѣй, съ 12 марта с. г.; дворникъ мастерскихъ **Закирзяновъ** Сабиръ-Зянь, съ 30 апрѣля с. г.; старшій агентъ прист. Байкаль **Магеръ** Отто, съ 1 мая с. г.; по лед. „Байкаль“: 2-й помощн. механика **Виллемъ** Янъ, боцманъ **Ренсевичъ** Лукьянъ, матросъ **Огородниковъ** Герасимъ, 2-й помощникъ командира **Каретниковъ** Павелъ, всѣ 4 съ 2 мая с. г.

*Увольняются отъ службы:* по прошенію: урядникъ сл. **Лукьяненко** Иванъ, съ 1 апрѣля с. г.

*по минованіи надобности:* матросы баржи: **Черепановъ** Михаилъ, съ 4 апрѣля с. г.; **Камаевъ** Дмитрій, съ 8 апрѣля с. г.; кочегаръ мастерскихъ **Дергуновъ** Игнатій, съ 16 апрѣля с. г.; дворникъ мастерскихъ **Рожковъ** Яковъ, съ 30 апрѣля с. г.

*Исключаются изъ списковъ за смертью:* сторожъ угольн. скл. **Буровъ** Кондратій, съ 7 апрѣля с. г.; сторожъ мастерскихъ **Кеюбъ-Али-Мердали-Оглы**, съ 27 апрѣля с. г.

*Исправленіе приказовъ:* № XXX—1913 г. Определеніе **Ефремова** Теодора матросомъ баржи и **Карноухова** Измаила, конторщикомъ службы—считать несостоявшимися; № XXII—1913 г. Увольненіе въ двухмѣсячный отпускъ, съ сохраненіемъ содержанія, боцмана баржи **Сенаторскаго** Василя, считать не 15 января, а съ 15 февраля с. г.; № VIII—1913 г. Увольненіе отъ службы рабочаго на лебедкахъ лед. „Байкаль“ **Левченко** Ивана, считать не съ 28 декабря п. г., а съ 1 января с. г.

Начальникъ Байкальской ж. д. переправы,  
Инженеръ-механикъ **Б. Курьякъ.**

### По службѣ Телеграфа.

*Определяются:* **Бурская** Марія, телеграфисткой ст. Управление, съ жалованіемъ по 40 руб. и кварт. по 10 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 февраля с. г.; **Мурашковскій** Игнатій, те-

леграфистомъ той же ст., съ жалованіемъ по 40 руб. и квар. по 10 руб. въ мѣсяцъ, съ 14 марта с. г.; **Гегелашвили** Елизавета, телеграфисткой ст. Иркутскъ, съ жалованіемъ по 40 руб. и кв. по 10 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 марта с. г.; **Капустинъ** Алексѣй, телеграфистомъ ст. Хилокъ, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, съ 20 марта с. г.; **Функе** Эдуардъ, ученикомъ-телеграфа той же ст., съ жалованіемъ по 29 руб. въ мѣсяцъ, съ 25 марта с. г.; **Ковалевъ** Иванъ, старш. телеграфистомъ ст. Чита-центр, съ жалованіемъ по 80 руб. и квар. по 20 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 марта с. г.; **Олейникъ** Павелъ, телеграфистомъ ст. Оловянная, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, съ 20 марта с. г.; **Безпаловъ** Михаилъ, ученикомъ-телеграфа ст. Нерчинскъ, съ жалованіемъ по 29 руб. въ мѣсяцъ, съ 25 марта с. г.

*Назначаются:* старш. телеграфистъ ст. Управленія **Кекишевъ** Михаилъ, надсмотрщикомъ той же ст., съ жалованіемъ по 80 руб. и кварт. по 20 руб. въ мѣсяцъ; телеграфистъ той же ст. **Чевскій** Владиміръ, старш. по аппаратной ст. В.-Удинскъ, съ жалованіемъ по 62 руб. 50 коп. и квар. по 15 р. 62 1/2 к. въ мѣсяцъ; телеграфистъ ст. Иркутскъ **Гусаковъ** Иванъ, надсмотрщикомъ ст. Управление, съ жалованіемъ по 70 руб. и кварт. по 17 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, всѣ 3 съ 1 марта с. г.; телеграфистка ст. Иркутскъ **Глотко** Анисія, телеграфисткой той же ст., съ жалованіемъ по 40 руб. и кварт. по 10 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 февраля с. г.; ученикъ телеграфа ст. Мысовая **Игнатюкъ** Лаврентій, телеграфистомъ ст. Мишиха, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ; ученикъ телеграфа ст. Хилокъ **Мышленъ** Дмитрій, телеграфистомъ раз. Могойтуй, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ; ученики телеграфа ст. Адриановка: **Квятковскій** Вячеславъ, телеграфистомъ ст. Мысовая, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ; **Квятковская-Баранова** Параскева, телеграфисткой ст. Мысовая, съ жалованіемъ по 40 руб. и кварт. по 10 руб. въ мѣсяцъ, всѣ 4 съ 20 марта сего года; телефонистка ст. Иннокентьевская **Архипова** Анна, на таковую же должность ст. Иркутскъ, съ жалованіемъ по 45 руб. и кварт. по 11 р. 25 к. въ мѣсяцъ; телеграфисты ст. Байкаль: **Подобычниковъ** Иосифъ, **Шмаковъ** Дмитрій, на таковую же должность, первый на ст. Иркутскъ, съ жалованіемъ по 55 руб. и кварт. по 13 руб. 75 коп. въ мѣсяцъ, второй на ст. Управление съ жалованіемъ по 40 руб. и кв. по 10 руб. въ мѣсяцъ; телеграфистъ раз. Култукъ **Рязановъ** Василю, на таковую же должность ст. Иркутскъ, съ жалованіемъ по 50 руб. и кв. по 12 руб. 50 к. въ мѣсяцъ, всѣ 4 съ 1 марта с. г.; телеграфистъ ст. Слюдянка **Машкинъ** Теодоръ, на таковую же должность на ст. Иркутскъ, съ жалованіемъ по 55 руб. и кв. по 13 р. 75 к. въ мѣсяцъ, съ 3 марта с. г.; телеграфистъ раз. Утуликъ **Быновъ-Дембицкій** Илья, на таковую же должность на ст. Иннокентьевская, съ жалованіемъ по 55 руб. и кв. по 13 р. 75 к. въ мѣсяцъ, съ 7 марта с. г.; телеграфистъ ст. В.-Удинскъ **Перепеловскій** Евдокимъ, телеграфистомъ раз. Култукъ, съ жалованіемъ по 50 руб. и кв. по 12 руб. 50 к. въ мѣсяцъ, съ 19 февраля с. г.; телеграфистъ раз. Черновскій **Мухинъ** Виталий, телеграфистомъ ст. Хилокъ, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, съ 28 февраля с. г.; старшій по аппаратной ст. Адриановка **Рутке** Яковъ, телеграфистомъ ст. Чита-гор., съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ, съ 20 марта с. г.; телеграфистъ той же ст. **Вышутинъ** Теодоръ, телеграфистомъ ст. Иркутскъ, съ жалованіемъ по 45 руб. и кв. по 11 руб. 25 к. въ мѣсяцъ, съ 21 марта с. г.

*Назначается добавочное вознагражденіе:* телеграфистамъ ст. Иркутскъ **Гегелашвили** Елизаветѣ и ст. Чита-гор. **Рутке** Якову, по 50 руб. каждому въ мѣсяцъ, первой съ 1 марта с. г. и послѣднему съ 20 марта с. г., за несеніе обязанностей по приему и передачѣ международной корреспонденціи.

(Окончаніе слѣдуетъ).

М. П. С.

# ВѢСТНИКЪ

## ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ. ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

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

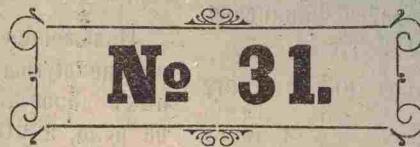
**УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ**

— НА —

„Вѣстникъ Забайкальской жел. дор.“

Подписная плата:	На годъ.		На 1/2 годъ	
	Руб.	К.	Руб.	К.
Для посторон. лицъ . . . . .	5	—	3	—
„ учрежд. Заб. ж. д. . . . .	2	50	1	25
„ служащ. Заб. ж. д. . . . .	2	—	1	—

Для служащихъ Забайкальской ж. д. допускается разсрочка—по 20 в. 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 „
<b>Отдѣльный номеръ—5 коп.</b>	

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

**Часть неофициальная.**

**СОДЕРЖАНІЕ:** Ростъ промышленности въ Россіи за послѣднее десятилѣтіе и опасность застоя вслѣдствіе недостаточнаго развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ, водныхъ и шоссейныхъ путей. (Окончаніе).—Нафталиновый локомотивъ.—Бронированные вагоны.—Вагоны-самоходы.—Хривика.

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

(Докладъ Совѣта съѣздовъ представителей Промышленности и Торговли седьмому Очередному съѣзду.

(Окончаніе).

Знатокъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, генераль инженеръ Петровъ, доказываетъ, что экономическіе интересы страны требуютъ, чтобы въ самые ближайшіе годы только въ одной Европейской Россіи строилось не менѣе 5.000 верстъ ежегодно.

Этотъ расчетъ подтверждается и слѣдующими приблизительными подсчетами, основанными на работѣ желѣзныхъ дорогъ за послѣднее пятилѣтіе.

Есть полное основаніе думать, что въ ближайшее десятилѣтіе развитіе перевозокъ и пробѣга грузовъ пойдетъ приблизительно такимъ же темпомъ, какъ и въ послѣднее пятилѣтіе, когда количество перевезенныхъ грузовъ увеличивалось въ среднемъ на 8% ежегодно, а пробѣгъ грузовъ на 8,5%. Если это предположеніе вѣрно, то къ 1920 году количество перевезенныхъ грузовъ должно выразиться цифрой около 12,5 миллиардовъ пудовъ, а пробѣгъ свыше 7.000 миллиардовъ пудо-верстъ.

Въ настоящее время крайними усиліями провозная и пропускная способность дорогъ доведена до предѣловъ, за которые идти едва ли возможно. Количество перевезенныхъ грузовъ на версту пути выражается въ 113 тыс. пудовъ, а гу-

стота движенія въ 63,5 милл. пудо-верстъ. Врядъ-ли, при нашихъ условіяхъ желѣзнодорожнаго движенія (длинные пробѣги, направленіе къ портамъ, періодичность перевозокъ, неизбежные пробѣги вагоновъ порожнемъ и т. д.) можно особенно рассчитывать на еще большее увеличеніе нагрузки вагоновъ и тоннажа поѣзда и, слѣдовательно, на особенное увеличеніе густоты движенія. Исходя изъ этихъ соображеній и принимая, что количество грузовъ на версту и густота движенія останутся къ 1920 г. въ указанныхъ предѣлахъ, приходится придти къ заключенію, что наша сѣть для перевозки исчисленныхъ выше количествъ грузовъ, при выполненіи предположеннаго пробѣга, должна равняться примѣрно 110.000 верстъ, т. е. другими словами, въ ближайшія восемь лѣтъ нужно построить около 46.000 верстъ, или свыше 5.000 верстъ въ среднемъ ежегодно.

Подсчеты эти нельзя признать преувеличенными; подробный анализъ нашей экономической жизни, и въ связи съ этимъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ, показываетъ, что мы быстро прогрессируемъ и въ томъ и въ другомъ отношеніяхъ.

Приведенныя цифры за десятилѣтіе показали, что этотъ ростъ не былъ случайнымъ. Хотя онъ и совершался на протяженіи 10 лѣтъ неравномерно, но шелъ непрерывно. На основаніи совокупности всѣхъ факторовъ нѣтъ основаній думать, чтобы ростъ этотъ могъ приостановиться. Всѣ данныя внушаютъ полную увѣренность въ дальнѣйшемъ поступательномъ ростѣ, если онъ не будетъ тормозиться искусственно.

Искусственный тормазъ развитія промышленности можетъ создать несоотвѣтствіе развитія сѣти дорогъ съ запросами жизни. Въ теченіе всего послѣдняго десятилѣтія 1902—1912 г. было выстроено дорогъ въ Россіи 10.280 верстъ, или нѣсколько болѣе 1.000 верстъ въ годъ. Но, если взять послѣд-

нее пятилѣтне 1908—1912 года, то за это время выстроено ничтожное количество, всего 2.952 версты, или въ среднемъ въ годъ менѣе 600 верстъ. Ясно, что такое развитіе сѣти недостаточно.

Если дѣло пойдетъ такъ и дальше, то, мы, очевидно, не справимся со всеми грузами, которые будутъ предъявляться къ перевозкѣ, и страна естественно будетъ охвачена кризисомъ, тѣмъ болѣе тяжелымъ, что онъ будетъ вызванъ искусственно.

Въ подтвержденіе, что сдѣланные выводы непроизвольны, небезинтересно привести справку о числѣ возбужденныхъ передъ правительствомъ ходатайствъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ за 8 послѣднихъ лѣтъ, числѣ удовлетворенныхъ ходатайствъ и количествѣ разрѣшенныхъ къ постройкѣ верстъ по даннымъ объяснительной записки Министерства Финансовъ къ государственной росписи на 1912 и 1913 г.г.

Годы	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Число возбужденныхъ ходатайствъ . . . . .	9	17	24	36	42	55	72	44
Количество удовлетворенныхъ ходатайствъ частныхъ лицъ и обществъ по сооруженію линий и подъѣздныхъ путей къ казеннымъ дорогамъ *) . . . . .	2	2	8	24	12	10	11	13
Неудовлетворено ходатайствъ . . . . .	7	15	16	12	30	45	61	31
Количество верстъ, разрѣшенныхъ къ постройкѣ частнымъ обществамъ . . . . .	23	150	279	2000	451	438	1858	2954
Количество верстъ, разрѣшенныхъ къ постройкѣ казною . . . . .	367	—	—	2000	549	10	167	—
Всего . . . . .	390	150	279	4000	1000	448	2025	2954

Такъ обстоитъ дѣло съ разрѣшеніемъ вопроса о развитіи сѣти русскихъ жел. дорогъ.

Нѣтъ надобности касаться причинъ, влияющихъ на такое незначительное удовлетвореніе ходатайствъ и на разрѣшеніе столь малаго количества верстъ постройки, но нельзя не отмѣтить попутно, что количество отклоненныхъ ходатайствъ о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ очень внушительно; это несомнѣнно, является, виною комиссіи по новымъ дорогамъ, учрежденія, за послѣднее время подвергавшагося неоднократно острой критикѣ какъ со стороны общественныхъ, такъ и торгово-промышленныхъ сферъ.

Комиссія—учрежденіе, состоящее исключительно изъ представителей вѣдомствъ, во многихъ случаяхъ не располагающихъ достаточными данными о потребностяхъ развивающейся экономической жизни страны. Отсутствие въ ней, между прочимъ представителей промышленности и торговли, людей дѣла, придаетъ Комиссіи по новымъ дорогамъ маложизненный характеръ.

Участіе въ Комиссіи заинтересованныхъ предпринимателей, а также представителей заинтересованныхъ городовъ, земствъ и промышленности имѣетъ характеръ только совѣщательный. Поэтому весьма прискорбно было, что представители Министерства Финансовъ въ Комиссіи Гос. Думы высказались противъ допущенія въ число членовъ Комиссіи по новымъ дорогамъ представителей общественныхъ организацій, промышленности и торговли.

\*) Составлено на основаніи подсчета по свѣдѣніямъ статистики и картографіи М. П. С.

Нельзя обойти молчаніемъ того весьма важнаго обстоятельства, что частная инициатива въ дѣлѣ изысканія новыхъ желѣзнодорожныхъ линий предлагается весьма широко, гораздо шире, чѣмъ это дѣлаетъ казна. Г. Министръ Путей Сообщенія въ своемъ Всеподданнѣйшемъ докладѣ за 1909—1911 г.г. указываетъ, что казна произвела изысканій около 9.000 тыс. верстъ, истративъ на это 1.227 тыс. руб.; за то же время частнымъ предпринимателямъ было дано 112 разрѣшеній на изысканія новыхъ желѣзнодорожныхъ линий на 50.200 верстъ. Несмотря на то, что частная инициатива затрачиваетъ огромныя суммы на производство изысканій, самое удовлетвореніе ходатайствъ о сооруженіи дорогъ, какъ это указано выше, дается чрезвычайно скупо, что, конечно, не можетъ не вести къ сокращенію частной предпринимчивости.

Изложенное выше убѣждаетъ въ томъ, что, несмотря на выявившуюся потребность въ усиленной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, правительство въ этомъ дѣлѣ дѣйствуетъ крайне вяло, а это угрожаетъ насущнѣйшимъ интересамъ страны.

Промышленность, въ которую вложены за послѣдніе годы огромныя капиталы, обусловленный общимъ подъемомъ ростъ городовъ, общее оживленіе торговыхъ оборотовъ и ускореніе темпа экономической жизни—все это требуетъ постоянного развитія желѣзнодорожной сѣти и недостаточность ея развитія можетъ губительно отразиться на производительности дѣятельности страны.

Кромѣ того, какъ извѣстно, самое сооруженіе дорогъ создаетъ новыя цѣнности въ промышленности и увеличиваетъ богатство страны. Поэтому замедленіе въ развитіи сѣти лишаетъ народъ того богатства, которое онъ могъ бы приобрести при болѣе интенсивномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ.

Въ послѣдніе годы особенно возросъ интересъ правительства и общества къ развитію водныхъ и гужевыхъ путей. Повидимому вопросъ этотъ уже сдвинутъ съ мертвой точки и въ этой области можно ожидать активной работы.

До развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ водные пути являлись главнѣйшимъ способомъ перевозки грузовъ. Съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ началась какъ бы борьба за перевозки и въ позднѣйшее время, съ усовершенствованіемъ транспорта по воднымъ путямъ и удешевленіемъ желѣзнодорожныхъ ставокъ на массовые грузы, водные пути все болѣе являются питательными для желѣзныхъ дорогъ. Конечно, для многихъ грузовъ водные пути, какъ въ настоящее время, такъ и въ будущемъ, останутся единственными путями, по которымъ можно на далекія разстоянія возить дешевые грузы, но тѣмъ не менѣе приходится признать, что все же роль водныхъ путей должна быть не конкурентной для желѣзныхъ дорогъ, а подсобной.

До послѣдняго времени у насъ наибольшее вниманіе правительства удѣлялось крупнымъ воднымъ артеріямъ, какъ Волга, Нева, Днѣпръ, Западная и Сѣверная Двина, Донъ, Бугъ, Нѣманъ, Днѣстръ и Висла, многочисленныя же второстепенныя водныя пути почти не пользовались вниманіемъ и большинство изъ нихъ являются судоходными или только сплавыми весьма короткое время года.

Перевозки грузовъ по всемъ внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской и Азиатской Россіи въ 1909 году составляли 2.552 мил. пудовъ. Въ настоящее время онѣ, несомнѣнно, значительно больше, хотя, вѣдѣстие запозданія соответствующей статистики, точными цифрами подтвердить этого невозможно.

Съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ влияніе внутреннихъ водныхъ путей у насъ нѣсколько сокращается. Но это происходитъ исключительно вѣдѣствіе пренебреженія къ нимъ



со стороны правительства, а между тѣмъ въ обще-экономическихъ интересахъ въ настоящее время настоятельно выдвигается потребность удѣлить имъ больше вниманія.

Обслуженность нашей страны желѣзными дорогами и грунтовыми подъездными путями такъ мала, что многіе грузы не могутъ попадать на желѣзнодорожные пути, вслѣдствіе дороговизны подвоза къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Второстепенные водные пути могли бы сыграть въ этомъ отношеніи весьма важную роль, если бы они были приведены въ такое состояніе, при которомъ въ теченіе навигаціоннаго періода возможно было бы ими пользоваться для подвоза грузовъ.

Огромное экономическое значеніе должно имѣть и развитіе магистральныя водныя пути. Ничто такъ не способствуетъ хозяйственному развитію страны какъ удешевленіе транспорта, а въ этомъ отношеніи водныя магистрали едва ли не превосходятъ желѣзныя дороги.

Вся сѣть судоходныхъ путей въ Европейской Россіи составляетъ 40.165 верстъ. Между тѣмъ кромѣ означеннаго количества судоходныхъ путей имѣется въ Европейской Россіи 123.700 верстъ сплавныхъ рѣкъ, т. е. запасъ такихъ путей, которые при затратахъ на оборудованіе могли бы стать до известной степени судоходными. При отсутствіи затратъ срокъ сплава очень коротокъ и при этомъ рѣки, могущія быть судоходными для мелкоосидящихъ судовъ, вовсе не судоходны.

Затраты государства на улучшеніе водныхъ путей у насъ ничтожны. Въ среднемъ въ 1906—1910 г.г. онѣ не превышали 14 мил. руб. въ годъ и только за послѣдніе годы затраты сравнительно возросли благодаря вниманію Законодательныхъ Палатъ и достигли въ 1911 г. 19 мил. руб., въ 1912 г.—21,9 мил. руб., а на 1913 г. испрашивается 272 мил. рублей.

Но если сравнить, что расходуетъ, напримѣръ, Германія на свои рѣки, то наши ассигнованія покажутся крайне незначительными. Для тѣго, чтобы судоходность Россіи равнялась судоходности Германіи, у насъ должно быть судоходныхъ путей до 74 тыс. верстъ. Германія затрачиваетъ на водные пути ежегодно по 1.515 руб. на версту. Если взять эту норму для Россіи, то получится, что только на судоходныя рѣки, Россія должна бы тратить 61 мил. руб., сумму превосходящую ассигнованіе 1912 г. втрое. Между тѣмъ ассигнованіе, какъ указано выше, 22 мил. рублей предназначено не только для рѣкъ Европейской Россіи, но и для Кавказа и Сибири.

Огромная важность развитія шоссейныхъ и грунтовыхъ путей также находится внѣ всякаго сомнѣнія. Многія отрасли промышленности, имѣющія большую будущность, плохо развивались до настоящаго времени только вслѣдствіе полного отсутствія удобнаго и дешеваго подвоза къ желѣзнодорожнымъ и воднымъ магистралямъ. Достаточно назвать хотя такія производства, какъ древесно-масленное, торфяное. Лѣсныя и торфяныя богатства наши колоссальны, но использовать въ полной мѣрѣ ихъ до сихъ поръ было невозможно, вслѣдствіе громадной стоимости гужевого провоза. Многія другія отрасли промышленности и все сельское хозяйство хотя и развиваются, но не въ той мѣрѣ, какъ этого можно было бы ожидать, еслибы на нихъ не ложились тяжелымъ бременемъ накладные расходы, обуславливаемые неудобствами гужевого подвоза.

Высчитываютъ, что одно только сельское хозяйство, при наличности благоустроенныхъ грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ, могло бы сберечь ежегодно около 60 мил. руб., теряемыхъ имъ нынѣ вслѣдствіе особой дороговизны подвоза хлѣба къ станціямъ жел. дорогъ и рѣчнымъ и морскимъ пристанямъ.

Но неустроенность гужевыхъ путей тяжело падаетъ не только на производителя, но и на потребителя. Дурное состояніе гужевыхъ дорогъ непроизводительно повышаетъ цѣны

фабрикатовъ на рынкахъ потребленія, особенно на нашихъ главныхъ деревенскихъ крестьянскихъ рынкахъ. По той же причинѣ крайне замедляется или вовсе останавливается развитіе многихъ мѣстныхъ промысловъ, существованіе которыхъ обуславливается подвозомъ вспомогательныхъ матеріаловъ со стороны.

Если бы подсчитать все потери, которыя несетъ наше народное хозяйство отъ дурнаго состоянія гужевыхъ путей, то получилась бы сумма, вѣроятно, не въ одну сотню миллионовъ рублей. И, слѣдовательно, съ пользой для народнаго хозяйства и безъ всякаго его обремененія возможно было бы затратить на улучшеніе этихъ путей нѣсколько сотенъ миллионовъ рублей одновременно и десятки или даже сотни миллионовъ ежегодно на ихъ содержаніе. Между тѣмъ наши расходы на шоссейныя и грунтовыя пути по одной только Европейской Россіи не превосходятъ 21 мил. рублей.

Необходимо направить самое серьезное вниманіе правительства и мѣстныхъ органовъ на эту сторону дорожнаго дѣла. При этомъ нужно имѣть въ виду, что удѣленіе особаго вниманія въ будущемъ воднымъ путямъ не должно отражаться на одновременномъ развитіи сѣти желѣзныхъ дорогъ. Недостатокъ въ желѣзныхъ дорогахъ начинаетъ остро чувствоваться уже теперь. Всякое улучшеніе водныхъ и шоссейныхъ путей заставитъ еще острѣе чувствовать этотъ недостатокъ и если не будутъ приняты рѣшительныя мѣры по увеличенію желѣзнодорожной сѣти, то это ускоритъ тотъ экономическій кризисъ, который несомнѣнно явится, какъ результатъ несоотвѣтствія между развитіемъ производительныхъ силъ страны и перевозочными средствами.

Приведенныя выше данныя и соображенія убѣждаютъ насъ въ томъ, что главнѣйшей задачей настоящаго времени должно быть самое энергичное развитіе путей сообщенія.

Отъ выполненія этой задачи теперь уже нельзя уклониться, какъ это дѣлалось недавно, указаніемъ на недостатокъ денежныхъ средствъ и трудность ихъ полученія. Опытъ показываетъ, что частный капиталъ очень охотно идетъ въ желѣзнодорожное строителство, лишь только создаются спосныя условія для его дѣятельности. Сложнѣе дѣло обстоитъ съ финансированіемъ водныхъ и шоссейныхъ путей. Привлеченіе сюда частныхъ капиталовъ сопряжено съ большими затрудненіями и большими расходами по гарантіи доходности со стороны казны, и, за исключеніемъ отдѣльныхъ случаевъ, правильнымъ и удобнымъ является строителство за счетъ самой казны и мѣстныхъ органовъ. Если казна откажется отъ желѣзнодорожнаго строителства, это сдѣлать будетъ нетрудно. Тяжело было бы для нея строить все виды путей. Заняться же улучшеніемъ и развитіемъ только водныхъ путей и обезпечить мѣстнымъ органамъ свою поддержку въ дѣлѣ отысканія средствъ на развитіе шоссейныхъ дорогъ при огромныхъ денежныхъ ресурсахъ и кредитѣ будетъ сравнительно легко.

Резюмируя вышеизложенное, констатируемъ, что въ интересахъ правильнаго функционированія народно-хозяйственнаго организма и дальнѣйшаго нормальнаго его развитія необходимо немедленно самымъ серьезнымъ и энергичнымъ образомъ приняться за развитіе въ странѣ всехъ видовъ, путей сообщенія—желѣзныхъ дорогъ, внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ.

Поэтому ближайшей очередною задачей правительственной политики путей сообщенія должно быть: 1) облегченіе условій частной предпримчивости въ области желѣзнодорожнаго строителства, заключающееся въ облегченіи частному капиталу широкаго доступа къ желѣзнодорожному строителству и гарантіи ему нормальной доходности, причѣмъ строителство за счетъ казны должно быть ограничено постройкою стратегическихъ линій; 2) направленіе энергіи, и не только денежныхъ ресурсовъ, но и кредита казны на улучшеніе и

развитіе внутреннихъ водныхъ путей, въ особенности на развитіе второстепенныхъ водныхъ путей, которые должны быть приведены въ такое состояніе, чтобы могли служить своего рода водными подъѣздными путями для водныхъ и желѣзнодорожныхъ магистралей и 3) развитіе подъѣздныхъ шоссе-ныхъ и грунтовыхъ дорогъ въ такихъ размѣрахъ, чтобы дѣйствительно облегчить населенію доступъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, морскимъ и рѣчнымъ пристанямъ и свести до минимума тѣ непроезводительные расходы, которые несетъ теперь народное хозяйство вслѣдствіе неустроенности этихъ дорогъ.

### Нафталиновый локомотивъ.

Весь міръ знаетъ, что такое нафталинъ, имѣвшій когда-то репутацію вѣрнаго средства противъ моли и развѣчанный знаменитымъ французскимъ ученымъ Бертело. Также неудачны были попытки добыть изъ нафталина взрывчатое вещество.

Зато въ послѣднее время французскому инженеру Брилле удалось, послѣ ряда опытовъ, замѣнить нафталиномъ, стоящимъ сравнительно дорого керосинъ. Этимъ открытіемъ, повидимому, разрѣшается давня назрѣвшій вопросъ о замѣнѣ парового локомотива, поглощающаго массу угля и воды, локомотивомъ взрывчатымъ.

Новый локомотивъ, демонстрированный на дняхъ въ Гаврѣ фирмой Крезо, имѣетъ двѣ существенныя особенности: онъ отапливается нафталиномъ, стоящимъ ровно въ 10 разъ меньше керосина, и снабженъ особой передачей системы Готье, увеличивающей скорость. Самая-же система Готье заключается въ двухъ передачахъ, дѣйствующихъ одна—непосредственно при обыкновенномъ пути, а другая—воздушнымъ двигателемъ для тяжелыхъ подъемовъ.

Однако, самъ по себѣ нафталинъ трудно поддается превращенію въ жидкость, и таетъ лишь при 80 градусахъ, поэтому, двигатель пускается въ ходъ бензиномъ, и затѣмъ уже благодаря нагреванію воды, нафталинъ обращается въ жидкость.

Самъ двигатель представляетъ собою типъ обыкновеннаго автомобильнаго двигателя въ 70 лошадиныхъ силъ, и при такомъ сравнительно слабомъ двигателѣ локомотивъ Крезо развилъ скорость въ 20 килом. при нагрузкѣ въ 170 тоннъ. При пусканіи въ ходъ, локомотивъ показалъ подъемную силу въ 3.500 кило, а при скорости въ 20 килом., мощность въ 700 кило.

Расходъ нафталина, какъ топлива, поражаетъ своей ничтожностью—всего около  $\frac{1}{2}$  на часъ лошадиной силы, что, очевидно, значительно дешевле паровой тяги.

(Семафоръ)

### Бронированные вагоны.

Съ сентября на линіяхъ Николаевской, Александровской и Курской желѣзныхъ дорогъ будутъ рейсировать новые почтовые бронированные вагоны. Каждый такой вагонъ обшитъ стальной броней въ нѣсколько миллиметровъ толщины, будетъ раздѣленъ бронированной же перегородкой на двѣ половины.

Одна изъ нихъ предназначена для сопровождающаго вагонъ служебнаго персонала и охраны, другая для почтовыхъ операций. Дверь будетъ только одна, автоматически запирающаяся. На случай паденія вагона на бокъ во время катастрофы въ крышѣ будетъ особаго рода люкъ, при помощи котораго можно будетъ выбраться изъ вагона. Окно не будетъ совершенно. Работать въ вагонѣ будутъ круглый сутки при электричествѣ.

### Вагоны-самоходы.

Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ заказано для нуждъ Московскаго желѣзнодорожнаго узла Сорновскому заводу 60 вагоновъ—самоходовъ новой конструкции. Каждый изъ нихъ снабженъ небольшимъ паровымъ двигателемъ отъ 50 до 100 силъ и рассчитанъ на 100 пассажировъ. По вѣншности эти вагоны очень напоминаютъ двойные вагоны московскаго трамвая. Входъ для пассажировъ—со средней площадки. Половина передняго вагона, не занятая двигателемъ, предназначается для пассажировъ II класса, а задній вагонъ—для пассажировъ III класса. Вагоны эти будутъ рейсировать на московскихъ дорогахъ въ промежуткахъ между дачными поѣздами съ лѣтняго сезона будущаго года. Стоимость каждаго вагона—10.000 рублей.

(Рельсовый Путь).

## ХРОНИКА.

### Желѣзнодорожныя новости.

Одной изъ насущнѣйшихъ потребностей при путешествіи по желѣзнымъ дорогамъ для пассажировъ являются станціонныя буфеты. Однако эти буфеты далеко не отвѣчаютъ своей цѣли. На ближайшихъ къ столицѣ станціяхъ еще наблюдается кой какой санитарный надзоръ, но чѣмъ дальше, тѣмъ пищевые продукты становятся хуже, а цѣны на нихъ прогрессируютъ. Есть станціи, напримѣръ по линіи Московско-Виндаво-Рыбинской дороги, гдѣ не вездѣ можно получить кипятокъ. Для удобства пассажировъ, слѣдующихъ въ скорыхъ и курьерскихъ поѣздахъ въ прямомъ сообщеніи, министерствомъ включены въ составы шикарные вагоны-рестораны, гдѣ состоятельный пассажиръ, не выходя на станціяхъ, можетъ получить завтракъ, обѣдъ и пр., но пассажиры такъ называемыхъ ускоренныхъ и пассажирскихъ поѣздовъ этого удовольствія лишены. Правда, къ нѣкоторымъ поѣздамъ въ пути прицѣпляются вагоны-рестораны на перегонѣ между извѣстными станціями, но въ крайне неудобное для пассажировъ время. На этотъ пробѣлъ управленіемъ желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ обратить серьезное вниманіе.

Правительство признало возможнымъ разрѣшить произвести изысканія новой большой желѣзной дороги Александровъ-Гай или Уральскъ—Гурьевъ—устье рѣки Эмбы. Наблюденіе за работами возложено на инженера путей сообщенія Гадкевича. Эта новая дорога будетъ имѣть значеніе для развитія промышленности въ районѣ прохожденія рельсовой линіи.

Въ виду того, что правительство разрѣшило обществу Московско-Казанской желѣзной дороги постройку двухъ новыхъ большихъ рельсовыхъ линій Москва—Казань и Екатеринбургъ—Нижній-Новгородъ—Котельничъ, министръ путей сообщенія потребовалъ отъ общества учрежденія двухъ управленій по сооруженію, для каждой дороги отдѣльно, для болѣе точнаго правительственнаго контроля надъ постройкой этихъ новыхъ линій. Общество же Московско-Казанской желѣзной дороги ходатайствовало передъ министерствомъ путей сообщенія разрѣшить учредить одно общее управленіе, чтобы избѣгать излишнихъ расходовъ на администрацію, но министръ т. с. С. В. Рухловъ категорически отказалъ въ этомъ ходатайствѣ.

Въ нынѣшнемъ году русскія желѣзныя дороги вполнѣ обезпечены русскимъ углемъ и къ приобрѣтенію заграничнаго угля прибѣгать не придется.



