

М. П. С.

# ВѢСТНИКЪ

## ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ 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 постороннихъ 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.

**№ 33.**

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: Иркутскѣ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнеца, Управленіе Забайкальской желѣзной дороги  
Контора открыта отъ 11 ч. до 4 ч. дня.

**СОДЕРЖАНІЕ:** Желѣзные дороги Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ въ 1911 году. — На выставкѣ въ Кіевѣ. — Закладка 1-й электрической дороги. — 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: Иркутскѣ, улица Графа Кутайсова, домъ Кузнеца, Управленіе Забайкальской желѣзной дороги.



# Торговый Домъ Макушинъ и Посохинъ

— ВЪ ИРКУТСКѢ. —

Книжный магазинъ имѣетъ громаднѣйшій выборъ книгъ по всѣмъ отдѣламъ знанія. Новости науки и литературы. Продажа по номинальной—столичной цѣнѣ.

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

Музыкальный магазинъ имѣетъ громаднѣйшій выборъ инструментовъ и нотъ для всѣхъ инструментовъ и пѣнія. Рояли, піанино, 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 Иркутскъ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.

Официальные сообщенія и распоряженія по Управленію Забайкальской желѣзной дороги.

#### ПРИКАЗЪ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

25-го мая 1913 года.

№ XLII.

(Окончаніе).

#### По Службѣ Тяги.

Опредѣляются: по д. Иркутскъ: **Ефремовъ** Григорій, проводникомъ служебнаго вагона, съ жалованіемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ, съ 5 мая с. г.; **Яковлевъ** Семень, сторожемъ депо, съ жалованіемъ по 25 руб. и кв. по 6 руб. 25 коп. въ мѣсяцъ, съ 4 мая с. г.; **Адріановъ** Гавріиль, помощн. машиниста III кл., съ жалованіемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 мая с. г.; **Балабановъ** Иванъ, поѣзднымъ кочегаромъ д. Слюдянка, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ, съ 29 апрѣля с. г.; **Борисенко** Ефимъ, сторожемъ дежурныхъ комнатъ ст. Яблоновая, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ, при кв. нат., съ 1 мая с. г.; **Бондаренко** Иванъ, поѣзднымъ кочегаромъ ст. Чита, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ, съ 5 мая с. г.; **Комогорцевъ** Θεодоръ, конторщикомъ д. Шилка, съ жалованіемъ по 45 руб. и кв. по 11 руб. 25 коп. въ мѣсяцъ, съ 1 мая с. г.; **Дресвянниковъ** Григорій, сторожемъ депо Хилокъ, съ жалованіемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ при кв. нат., съ 11 мая с. г.

Назначаются: помощникъ машиниста III кл. д. Слюдянка **Михайловъ** Михайль, помощн. машиниста II кл. того же депо, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ; помощн. машиниста III кл. д. Чита **Хмѣлевъ** Григорій, помощн. машиниста II кл. того же депо, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ; помощн. машиниста II кл. д. Хилокъ **Повлоновъ** Иванъ, помощникомъ машиниста I кл. того же депо, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ; кочегаръ депо Маньчжурія **Радченко** Евдокимъ, помощн. машиниста III кл. того же депо, съ жалованіемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ, въ 4 с. 1 мая с. г.; проводникъ служебнаго вагона д. Иркутскъ **Горбуновъ** Александръ, поѣздн. чистильщикомъ того же депо; вр. кочегаръ парового отопленія д. Иркутскъ **Токаревъ** Мигрофанъ, поѣздн. кочегаромъ д. Слюдянка; летоппикъ вагоновъ д. Чита **Антоновъ** Афанасій, поѣздн. чистильщикомъ того же депо; помощникъ машиниста I кл. д. Чита **Катышевъ** Константинъ, на такую же должность д. Иркутскъ, въ 4 с. жалованьемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ; по д. Чита: машинистъ II кл. **Смульскій** Генрихъ, на такую же должность въ д. Слюдянка, съ жалованіемъ по 70 руб.

въ мѣсяцъ; машинистъ III кл. **Фейфертъ** Константинъ, на такую же должность въ д. Иркутскъ, съ жалованіемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ; станціон. чистильщикъ **Горинъ** Михайль, поѣзднымъ чистильщикомъ того же депо, съ жалованіемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ; помощникъ машиниста I кл. д. Оловянная **Игуменовъ** Николай, на такую же должность въ д. Чита, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ, въ 8 с. 1 мая с. г.; помощн. машиниста III кл. д. Чита, **Мельниченко** Алексѣй, на ту же должность въ д. Слюдянка, съ жалованіемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, съ 11 мая с. г.

За Начальника Службы Тяги,  
инженеръ **С. Хоментовскій.**

#### По Службѣ Сборовъ.

Опредѣляются: **Косыревъ** Григорій, вр. раскладчикомъ сл., съ жалованьемъ по 45 руб. въ мѣсяцъ, съ 19 апрѣля с. г.; **Голиковъ** Веніаминъ, вр. переписчикомъ сл., съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ, съ 2 мая с. г.

Увольняются въ отпускъ: на 2 мѣсяца: конторщики сл.; **Ширитвасъ** Лука, **Ушакова** Марія; и вр. конторщикъ **Андреевъ** Василій, въ 3 с. 7 мая с. г., съ сохраненіемъ содержанія.

Возвратился изъ отпуска и вступилъ въ исполненіе обязанностей: вр. таксировщикъ сл. **Данько** Михайль, съ 4 мая с. г.

Увольняется отъ службы: по прошенію: вр. таксировщикъ **Данько** Михайль, съ 4 мая с. г.

Начальникъ сл. Сборовъ **Лючерновъ.**

#### ПРИКАЗЪ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

1-го іюня 1913 года.

№ XLIII.

Приказомъ по Министерству Путей Сообщенія отъ 10 апрѣля с. г. за № 27, назначаются: состоящіе штатными по Министерству инженерами: IX класса механикъ ледокола „Байкалъ“ Забайкальской ж. д., коллежскій секретарь, инженеръ-механикъ **Киселевъ**, помощникомъ начальника Байкальской желѣзно-дорожной переправы Забайк. ж. д., съ 1 апрѣля с. г.; VI класса второй помощникъ и второй замѣститель начальника службы Пути Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, коллежскій совѣтникъ, инженеръ путей сообщенія **Кис-**

лицынъ, начальникомъ сл. Пути Забайкальской желѣзной дороги съ 11 марта с. г.

Причисляется согласно прошенія: IX класса помощникъ начальника Байкальской желѣзно-дорожной переправы Забайкальской ж. д., коллежскій ассесоръ, инженеръ-механикъ **Лютеръ**, къ Управленію желѣзныхъ дорогъ, съ 1 апрѣля с. г.

Увольняются въ отпускъ по 2 мѣсяца: канцелярскій чиновникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, исполняющій обязанности помощника начальника участка сл. Пути Забайк. ж. д., коллежскій регистраторъ, техникъ путей сообщенія **Змечеровскій**, внутри Имперіи и за границу.

Приказомъ по Отдѣльному Корпусу Жандармовъ отъ 24 апрѣля с. г. за № 103, Начальникомъ Жандармскаго Полицейскаго Управленія Забайкальской желѣзной дороги назначается подполковникъ Отдѣльнаго Корпуса Жандармовъ **Григоровичъ**.

По сообщенію Г. Главнаго Контролера Контроля Забайкальской желѣзной дороги съ 17 мая с. г. командированъ помощ. контролера г. **Ушановъ**, въ помощь фактическому контролеру 1 и 2 уч. г. **Козлову**.

О вышеизложенномъ объявляется для свѣдѣнія.

За Начальника дороги,  
инженеръ **Х. Оедоровъ**.

За Правителя Канцеляріи **Разумовскій**.

### По Телеграфу.

Объявляется строгій выговоръ: надсмотрщику телеграфа ст. Борзя **Сергѣеву** Николаю, за нетрезвость и неприличное поведеніе въ поѣздѣ № 21—23 декабря и. г.

За Начальника дороги,  
инженеръ **Х. Оедоровъ**.

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

Начальникъ Телеграфа,  
инженеръ **М. Коноваловъ**.

### По Сооруженію 2-го пути.

Увеличивается содержаніе: вр. чертежнику Главнаго Строительн. конторы **Соколовскому** Брониславу, 100 руб. съ очер. № 67/3 и 50 руб. съ очер. № 60 въ мѣсяцъ, съ 1 мая с. г.

Объявляется выговоръ: вр. десятнику 4 уч. сооруж. 2-го пути **Кролю** Петру, за нераспорядительность рабочей силой, слѣдствіемъ чего явился простой рабочаго поѣзда, на ст. Танхой, 3 мая с. г.

За Начальника дороги,  
инженеръ **Х. Оедоровъ**.

Завѣдывающій работами по сооруженію  
2-го пути, инженеръ **Г. Колодяжскій**.

### По Службѣ Движенія.

Назначается: контролеръ товаро-станціонныхъ работъ **Загуменовъ** Алексѣй, шт. дѣлопроизводителемъ товаро-станц. отдѣла, съ жалованіемъ по 150 руб. въ мѣсяцъ; шт. конторщикъ товаро-станціоннаго отд. **Шкулепо** Александръ, шт. и. о. контролера товаро-станціонныхъ работъ, съ жалованіемъ по 125 руб. въ мѣсяцъ, оба съ 1 апрѣля с. г.; помощникъ начальника ст. Нерчинск-вокзаль **Осиповъ** Тимо-

фей, шт. начальникомъ ст. Зубарево, съ жалованіемъ по 90 руб. въ мѣсяцъ при кв. пат., съ 16 апрѣля с. г.; шт. запасный агентъ ст. Чита **Летуновъ** Теодоръ, шт. начальникомъ ст. Куенга, съ жалованіемъ по 100 руб. въ мѣсяцъ при кв. пат., съ 21 мая с. г.

Объявляется замѣчаніе: младшему стрѣлочнику ст. Чита **И Ступану** Ивану, за желаніе скрыть случай схода съ рельсовъ вагона № 495011 при маневрахъ на ст. Чита I—29 января с. г. и поврежденіе упора тупика; помощнику начальника ст. Борзи **Горбачеву** Петру, за некорректное поведеніе при объясненіи съ младшимъ кондукторомъ Яковомъ Круико 17 марта с. г.; стрѣлочнику ст. Мурино **Мохиру** Петру, за незадержку п. № 27 на ст. Мурино въ ночь съ 30 на 31 марта с. г., несмотря на подаваемые сигналы; станц. сторожу развѣзда Кука **Сутулову** Николаю, за нетрезвость 16 марта с. г.

Строгое замѣчаніе: младш. стрѣлочнику раз. № 38 **Калугину** Василю, за нетрезвость и драку 22 февраля с. г.

Выговоръ: привратнику ст. Чита I **Рязанцеву** Андрею, за неявку на службу 3 февраля с. г. безъ уважительныхъ причинъ; составителю поѣздовъ ст. Чита I **Кирѣеву** Захару, и сдѣлщику вагоновъ той же ст. **Горшнову** Михаилу, за неосторожное производство маневровъ, послѣдствіемъ чего былъ сходъ съ рельсовъ вагона № 495011 на ст. Чита I—29 января с. г. и поврежденіе упора тупика; начальнику раз. Кука **Бровко** Александру, за неосновательное отстраненіе отъ службы станц. сторожа **Сутулова** и за пользованіе услугами подчиненныхъ для собственной надобности; начальнику раз. Гыршелуиъ **Лещиловскому** Гуліану, за несообщеніе ст. Могзонъ, что воинскій п. № 95 слѣдуетъ 12—13 декабря и. г. въ преувеличенномъ по вѣсу составѣ; запасному агенту ст. Иркутскъ **Кондыреву** Николаю, за неправильное указаніе въ вѣдомости вѣса воинскаго поѣзда № 96, въ бытность его дежурнымъ по раз. 3044 вер., вслѣдствіе чего произошла задержка означеннаго поѣзда на раз. № 40 и Гыршелуиъ 12—13 декабря и. г.; помощ. начальника ст. Хилокъ **Мокрицкому** Эммануилу, за индифферентное отношеніе къ службѣ при некорректномъ разговорѣ помощника начальника ст. Анцыпоровича съ г. Завѣдывающимъ Передвиженіемъ войскъ 15 апрѣля въ бытность его, Мокрицкаго и. о. начальника станціи; главному кондуктору ст. Хилокъ **Корчевому** Сергѣю, за неосвѣщеніе вагона п. № 96 съ нижними чинами 15 апрѣля.

Строгий выговоръ: и. д. запаснаго агента ст. Слюдянка **Шелепневичу** Михаилу, за слабое наблюденіе за выполненіемъ § 56 инструкціи о порядкѣ движенія поѣздовъ, вслѣдствіе чего произошелъ наѣздъ п. № 3 на 151 вер., на вагонъ съ кондукт. отдѣл. № 423534, въ ночь на 17 марта с. г. въ бытность Шелепневича дежурнымъ по ст. Слюдянка; помощ. начальника ст. Хилокъ **Анцыпоровичу** Василию, за некорректность при исполненіи служебныхъ обязанностей 15 апрѣля с. г., допущенную при разговорѣ съ Завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ.

За Начальника дороги,  
инженеръ **Х. Оедоровъ**.

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

### По службѣ Пути.

Назначаются денежныя награды: по 4 уч.: путевымъ сторожамъ: **Абразумову** Дмитрію, **Калинину** Петру, **Ереми** ну Аписиму; подстаршему рем. раб. **Кочеткову** Сергѣю; поддепнымъ рабочимъ: **Абразумову** Титу, **Иванову** Михаилу, **Строкову** Семену; по 5 уч.: путевымъ сторожамъ; **Скворцову** Василию, **Федосову** Михаилу; поденнымъ рабочимъ: **Левинскому** Василию, **Русвихъ** Филиппу, **Сойко** Ефиму, **Ка-**

чину Прокопію, Пусторезову Павлу, Кыштымову Θεодору; подстарш. рем. раб. Садоху Аврааму; рем. раб. Каранчуку Андрею; старш. стрѣлочнику ст. Мысовая Попову Якову; стрѣлочнику раз. Таловка Вершинину Ивану; по 11 уч.: путевымъ сторожамъ: Кузнецову Никитѣ, Кобякову Николаю, Ерковичу Прокопію, Смердову Евдокиму; вр. путевому сторожу на обвалѣ Носнову Ефиму; поденной переѣздной сторожихѣ Жердецкой Зиновіи; рем. раб. Жердецкомъ Науму; поденному раб. Кириллову Григорію; по 15 уч.: поденнымъ раб.: Вавилову Николаю, Дедянину Василию, Комнину Дмитрію, Кожевникову Михаилу; подстарш. рем. раб.: Игалову Афиногену, Лѣнину Петру; путевымъ сторожамъ: Лютину Ивану, Емельянову Егору, Трофимчуку Василию, Демченко Артемію; рем. раб.: Тезину Θεодору, Апрѣлкову Николаю, Мокшину-Михѣеву Ивану, Редечнину Ивану, всѣмъ съ 41 по 3 рубля; рем. раб. 5 уч. Зорину Семену; путевому сторожу 15 уч. Прокопьянину Петру, обимъ по 6 руб., всѣмъ 43 за обнаруженіе лопнувшихъ рельсъ.

**Объявляется замѣчаніе:** путевому сторожу 4 уч. Назаренно Антону, за нестрѣчку дрезины 17 апрѣля с. г.; по 5 уч.: артельному старостѣ Акулову Николаю, за задержку поѣзда № 1 на 3 мин. у краснаго сигнала на 321 верст. 6 апрѣля с. г.; путевому сторожу Макаревичу Василию, за нестрѣчку поѣзда № 4—25 марта с. г.; переѣзднымъ сторожихамъ: ТOVERЬ Евдокии, Масловой Ксеніи, Блохиной Евдокии, Мещеряковой Татьянѣ, Сергѣевой Маріи, всѣмъ 5 за нестрѣчку п. № 6 въ ночь съ 21 на 22 апрѣля с. г.; молотобойцу Коваль Степану; кузнецу Штоколнину Степану; мостовому слесарю Петрищеву Ивану, всѣмъ 3 за лѣность и разговоръ во время исполненія служебныхъ обязанностей; артельному старостѣ 11 уч. Малашину Александру, за разрѣшеніе движенія, поѣзда не убѣдившись, что выгруженные шпалы лежатъ на достаточномъ разстояніи отъ пути и не угрожаютъ паденіемъ; путевому сторожу 15 уч. Ефремову Савелію, за самовольную отлучку съ околка 14 марта с. г., и несвоевременную явку на дежурство; путевымъ сторожамъ 16 уч.: Радьнову Тимофею, Овчинникову Якову, обимъ за недобивку костьюлей и содержаніе пути въ плохомъ видѣ.

**Выговоръ:** по 3 уч.: путевому сторожу Зезюльню Дмитрію, за самовольный уходъ съ дежурства и нестрѣчку поѣзда № 2; конторщику Яковенно Евламію, за передачу столарю участка Чемоданову дровъ, принадлежащихъ его квартирѣ; дворнику Степанову Семену, за нетрезвость во время исполненія обязанностей ночного сторожа въ ночь съ 12 на 13 апрѣля с. г.; подстарш. рем. раб. 5 уч. Сова Семену, за неправильную укладку стрѣлочнаго перевода на раз. № 18 во время п. об. артельного старосты; артельному старостѣ того же уч. Ольховику Еремѣю, за невнимательное отношеніе къ станц. путямъ, выразившееся въ незамѣнѣ сгорѣвшей шпалы на раз. Тимлой; путевому сторожу 6 уч. Устигову Θεодору, за невыходъ на дежурство въ ночь на 13 апрѣля с. г.; по 7 уч.: артельному старостѣ Перевертайлову Степану; путевому сторожу Куршеву Василию, переѣздной сторожихѣ Куршевой Аннѣ, всѣмъ 3 за ссору и драку между собой 25 марта с. г.; мостовому сторожу 8 уч. Пылаеву Данилу, за нестрѣчку поѣзда № 22—1 апрѣля с. г.; переѣздной сторожѣ того же уч. Егоровой Пелагеѣ, за нестрѣчку п. № 3—1 апрѣля с. г.; подстарш. рем. раб. 10 уч. Сотникову Андрею, за допущеніе переноски рельсовъ безъ клещей, послѣдствіемъ чего былъ ушибъ палецъ рабочему на 921 вер. 8 марта с. г.; подстарш. рем. раб. 12 уч. Усольцеву Филиппу, за невыходъ на работу 28 и 29 марта с. г., вслѣдствіе нетрезвости; переѣздной сторожихѣ того же уч. Пироговой Марфѣ, за нестрѣчку п. № 6—4 апрѣля с. г.; переѣздной сторожихѣ 16 уч. Левицкой Глафирѣ, за недобросовѣстное отношеніе къ служебнымъ обязанностямъ и оставленіе переѣзда открытымъ во время ухода съ дежурства; дорожному мастеру 16 уч. Камарскому Антону,

за дачу невѣрныхъ свѣдѣній конторѣ-участка о рабочей силѣ за 6 и 8 сентября п. г.

**Стройной выговоръ:** молотобойцу 11 уч. Гантимурову Ивану, за самовольный уходъ съ работъ 7 марта с. г.; артельному старостѣ того же уч. Тригубенно Василию, за нетрезвость и маскированіе службой; подстарш. рем. раб. 12 уч. Усольцеву Филиппу, за невыходъ на работу 8 апрѣля с. г. вслѣдствіе нетрезвости.

**Выговоръ съ предупрежденіемъ объ увольненіи:** артельному старостѣ 4 уч. Черепанову Григорію, за проведеніе въ табели рабочаго, фактически не работавшаго, и отлучавшагося за провизіей.

За Начальника дороги,  
инженеръ Х. Федоровъ.

За Начальника службы Пути,  
инженеръ Д. Навтманъ.

### По службѣ Тяги.

**Ставится на видъ:** Осмотрщику вагоновъ депо Маньжурія Гулѣенно Тихому, за невнимательный осмотръ вагоновъ, при приѣмѣ ихъ съ Кит.-Вост. жел. дор., благодаря чего вагоны №№ 606463 и 413619 были отфѣлены на ст. Мацѣевская и Шарасунъ, по горѣлію боекъ, 1 и 2 марта с. г.; помощнику начальника Хилокского уч. Тяги Мониковскому Константину, за неотправленіе воинскаго поѣзда двойной тягой при температурѣ въ 33° холода; по депо В.-Удинскъ: машинистамъ 1 кл.: Бѣлашу Никифору, за опозданіе въ пути на 19 мин. съ п. № 6—4 января с. г., на перегонѣ Онохой-Заиграево; Яромловичу Антону, за опозданіе въ пути на 5 мин. съ п. № 2—6 января с. г., на перегонѣ Таловка-Селенга; машинистамъ 2 кл. Новикову Леониду за недосмотръ за исправностью паровоза, вслѣдствіе чего произошла задержка п. № 25 на 15 мин. 11 февраля с. г., на перегонѣ Татаурово-Таловка; Исаеву Діонисію, за опозданіе въ пути съ п. № 22—25 феврал с. г. на 6 мин., на перегонѣ Таловка-Татаурово; машинисту 3 кл. Галкину Ивану, за опозданіе въ пути на 12 мин. съ п. № 21—28 декабря п. г., на перегонѣ раз. Боярскій-Мысовая; осмотрщику вагоновъ Масло Тарасу, за недосмотръ за заправкою боекъ вагоновъ п. № 152—27 января с. г.; вслѣдствіе чего произошла задержка поѣзда на 16 мин. на ст. Тальцы, подбивкой боекъ у вагона № 320213; поѣзднымъ смазчикамъ: Тризна Герасиму, за допущеніе горѣнія боекъ вагоновъ № 176473 и 328076 въ п. № 95—8 февраля с. г., на перегонѣ В.-Удинскъ-Мысовая; Мокриденно Семену, за то же вагона № 540819 п. № 26—22 февраля с. г.; Глущенно Павлу, за то же вагона № 297167 п. № 26—27 января с. г., вслѣдствіе чего произошла задержка п. на 10 мин., на ст. Онохой; Клыпину Іоакиму, за то же вагона № 429798 въ п. № 27—22 февраля с. г., на перегонѣ В.-Удинскъ-Мысовая; Тризна Герасиму, за то же вагона № 216844 въ п. № 27—10 февраля с. г., на перегонѣ В.-Удинскъ-Мысовая.

**Объявляется замѣчаніе:** по депо В.-Удинскъ: машинистамъ 1 кл.; Агупову Петру, за опозданіе въ пути съ п. № 21—8 февраля с. г., на перегонѣ В.-Удинскъ-Дивизионная на 10 мин., на перегонѣ раз. Болрскій-Мысовая на 9 мин., съ п. № 22—9 февраля с. г., на перегонѣ Таловка-Татаурово, на 5 мин.; Хромову Якову, за задержку на 10 мин. п. № 2—26 января с. г. на раз. Тальцы, вслѣдствіе заморозенія трубки тройнаго клапана тормоза Вестингауза; ему же, за опозданіе въ пути съ п. № 6—2 февраля с. г., на 9 мин., на перегонѣ Онохой-Заиграево; Грабарь Тарасу, за опозданіе въ пути съ п. № 21—1 февраля с. г. на 6 мин., на перегонѣ раз. Коноваловскій-Татаурово; Тютюннику Митрофану, за недостаточную расторопность

по осаживанію паровоза № 45—8 февраля с. г., на ст. Мысовая слѣдствіемъ чего произошло столкновение съ паровозомъ № 37; **Новикову** Леониду, за недостаточную внимательную ѣзду, послѣдствіемъ чего былъ наѣздъ п. № 523 на подводу, на 591 вер. 16 февраля с. г.; машинистамъ 3 кл.: **Кожевникову** Михаилу, за опозданіе на 38 мин. съ п. № 95—25 декабря п. г. на перегонѣ Петровскій зав.-Кижя, влѣдствіе чего была задержка п. № 96 на 50 мин. на ст. Кижя; **Бандыко** Ивану, за несогласованность дѣйствій при подталкиваніи поѣзда, на 567 вер., 5 декабря п. г., послѣдствіемъ чего произошло ушибъ главнаго кондуктора Шостаковского и поврежденіе 2-хъ товарныхъ вагоновъ; помощнику машиниста III кл. **Соловьеву** Владимиру, за опозданіе на 18 мин., съ п. № 91—26 декабря п. г., на перегонѣ Онохой-Тальцы, влѣдствіе чего была задержка п. № 6 на 17 мин., на раз. Тальцы; помощн. машиниста II кл. **Ворона** Ивану, за неисполненіе распоряженія машиниста при исполненіи служебныхъ обязанностей; осмотрщикамъ вагоновъ: **Иванову** Филиппу, за небрежный осмотръ п. № 152—4 февраля с. г., на ст. Кижя, послѣдствіемъ чего была отцѣпка вагона № 461186 на ст. Петровскій зав., по горѣнію буксы; **Масло** Тарасу, за небрежный осмотръ п. № 522—12 марта с. г., влѣдствіе чего вагонъ № 539376 былъ отцѣпленъ на раз. Тальцы, по горѣнію буксы; поѣзднымъ смазчикамъ: **Николаеву** Ивану, за допущеніе горѣнія буксы вагона № 592588 въ п. № 25—8 февраля с. г., на перегонѣ В.-Удинскъ-Мысовая; **Байкову** Андрею, за отцѣпку вагона № 25575 отъ п. № 747—11 февраля с. г., на ст. Татаураво, по горѣнію буксы; **Воробьеву** Ивану, за отцѣпку вагона № 258648 отъ п. № 523—7 февраля с. г., на ст. Заиграево по горѣнію буксы; **ему же**, за допущеніе горѣнія буксы у вагона № 451810 при слѣдованіи п. № 28—25 января с. г., влѣдствіе чего вагонъ былъ отцѣпленъ на ст. Заиграево; **ему же** за допущеніе горѣнія буксы у вагона № 172608 п. № 523—9 марта с. г., и отцѣпку вагона на ст. Онохой; **Шестову** Петру, за отцѣпку вагона № 759293 отъ п. № 92—16 февраля с. г., на ст. Горхонъ, по горѣнію буксы; **Ложкину** Деметрію, за отцѣпку вагона № 563574 отъ п. № 92—17 февраля с. г. на ст. Татаураво; **Некрасову** Ивану, за отцѣпку вагона № 261354 отъ п. № 28—21 февраля с. г., на ст. Татаураво, по горѣнію буксы; **Мокриденко** Семену, за отцѣпку вагона № 759329 отъ п. № 27—17 февраля с. г., на раз. Коноваловскій; **ему же** за небрежный осмотръ и отцѣпку вагона № 290114 п. № 93—4 марта с. г. на ст. Тимлюй; **Глущенко** Павлу, за неудовлетворительный уходъ за буксами вагоновъ п. № 95—2 января с. г., влѣдствіе чего произошла задержка поѣзда на 40 мин., на ст. Тальцы; **Клепикову** Алексѣю, за промедленіе осмотра п. № 27—6 января с. г., на ст. Селенга, влѣдствіе чего произошла задержка поѣзда на 25 мин. и за непредставленіе объясненія по требованію Ревизора Тяги; **Улыбину** Владимиру, за допущеніе горѣнія буксы у вагона № 603826 въ п. № 25—1 марта с. г., влѣдствіе чего на ст. Мысовая, понадобилась сѣна подшпикниковъ; **Федоренко** Петру, за допущеніе горѣнія буксы вагона № 684551 въ п. № 27—26 февраля с. г., влѣдствіе чего вагонъ былъ отцѣпленъ на ст. Мысовая; **Клыпину** Иоакиму, за отцѣпку вагона № 65444 отъ п. № 523—24 марта с. г., по горѣнію буксы на ст. Онохой; **Николаеву** Ивану, за отцѣпку вагона № 652043 отъ п. № 150—22 марта с. г., по горѣнію буксы, на ст. Посольская; помощнику машиниста 3 кл. **Котельникову** Григорію, за неявку къ п. № 28—25 февраля с. г.; по депо Маньчжурія: поѣзднымъ смазчикамъ: **Артемьеву** Ивану, за уходъ со службы до передачи п. № 1—11 февраля с. г., въ дежурныя комнаты; **Зорину** Владимиру, за отцѣпку вагона № 751907 по горѣнію буксы, отъ п. № 95—6 февраля с. г., на ст. Шарасунъ; **Ашихмину** Θεодору, за допущеніе отправления п. № 21 безъ технического осмотра, со ст. Маціевская 13 января с. г.;

**ему же**, за непринятіе заблаговременно мѣръ къ недопущенію горѣнія буксы вагона № 290395, отцѣпленнаго отъ п. № 21 на ст. Шарасунъ 24 января с. г.; **Осомову** Якову, за допущеніе отправления п. № 21 не осмотрѣвъ всего состава, со ст. Маціевская 19 января с. г.; техническому агенту **Буневичу** Антону, за допущеніе временнаго позавмствования запасныхъ частей съ вагоновъ Китайской жел. дороги, 10 июня п. г.; машинистамъ 3 кл.: **Рыпинскому** Константину, за опозданіе съ п. № 25—7 декабря п. г., на перегонѣ Даурія-Хараноръ и Хараноръ-раз. № 82, на 30 мин.; **Шевченко** Матвѣю, за опозданіе съ п. № 93 на 15 мин. 20 декабря п. г.; **Сидорову** Алексѣю, за опозданіе съ п. № 3 на 11 мин., 9 декабря п. г.; **Селезневу** Андрею, за отказъ производить маневры на ст. Борзя 15 февраля с. г.; машинисту 2 кл. **Отто** Генриху-Эмилю, за нарушеніе служебной дисциплины 4 февраля с. г.; машинисту I кл. **Воронову** Александру, за опозданіе съ п. № 1 на 11 мин. 8 февраля с. г.; помощнику машиниста 2 кл. **Долженко** Николаю, за опозданіе съ п. № 91 на 21 мин. 20 декабря п. г.; осмотрщикамъ вагоновъ: **Быкову** Порфирію, за невнимательную приемку вагоновъ съ Китайск. Восточ. жел. дор., влѣдствіе чего на ст. Шарасунъ былъ отцѣпленъ, по горѣнію буксы, вагонъ № 290395 отъ п. № 21—24 января с. г.; **ему же**, за тоже влѣдствіе чего на ст. Маціевская былъ отцѣпленъ вагонъ, по горѣнію буксы, вагонъ № 188499 отъ п. № 95—31 декабря п. г.; по депо Оловянная: поѣздному кочегару **Олейнику** Евдокиму, за несвоевременное заявленіе о болѣзни 15 марта с. г.; осмотрщикамъ вагоновъ: **Бабскому** Евгелію, за плохой осмотръ вагона № 244590 при прицѣпкѣ его къ п. № 26—20 марта с. г. на ст. Бурятская, влѣдствіе чего была отцѣпка его на ст. Оловянная по горѣнію буксы; **Кульфану** Василію, за плохой осмотръ п. № 26—8 марта с. г. на ст. Бурятская, влѣдствіе чего вагонъ № 435836 былъ отцѣпленъ на ст. Могойтуй; поѣзднымъ смазчикамъ: **Тряпицину** Архипу, за отцѣпку вагоновъ по горѣнію буксы № 548374 отъ п. № 94—5 марта с. г. на ст. Борзя, № 179487 отъ п. № 26—9 марта с. г. на ст. Оловянная; **Филимонову** Николаю, за тоже № 435837 отъ п. № 26—8 марта с. г.; по депо Хилокъ: машинисту 2 кл. **Зубикову** Сергѣю, за опозданіе п. № 4—31 января с. г., на перегонѣ раз. № 40 Жипхегевъ; машинисту 3 кл. **Сакута** Данилу, за недостаточно внимательную работу на паровозѣ, влѣдствіе чего п. № 92 былъ остановленъ на 615 вер. 8 февраля с. г. по малосильности паровоза; смазчикамъ: **Карпина** Владимиру, за отцѣпку вагона № 347098 отъ п. № 91 на ст. Могзонъ 16 марта с. г.; **Журавлеву** Давиду, за допущеніе горѣнія буксы у вагона № 216682 въ п. № 92—8 марта с. г. и намѣреніе скрыть это по прибытіи на ст. Могзонъ; **Волкову** Степану, за отцѣпку вагона № 82753 отъ п. № 96—15 марта с. г. на ст. Могзонъ; по депо Иркутскъ: ламповщику **Гращенко** Власію, за небрежный уходъ за фонарями „Галкина“, влѣдствіе чего съ 2 по 5 февраля с. г. освѣщеніе было не полное; осмотрщикамъ вагоновъ: **Бурову** Степану, за плохой осмотръ буксы вагоновъ, влѣдствіе чего п. № 420—11 декабря п. г. былъ задержанъ подбивкой буксы на раз. № 1 на 28 мин. и за плохой приемъ и осмотръ п. № 28—13 января с. г., влѣдствіе чего на ст. Михалево былъ отцѣпленъ вагонъ № 228270 по горѣнію буксы; **Астахову** Павлу, за плохой осмотръ поѣздовъ, отъ которыхъ, по горѣнію буксы, были отцѣплены: отъ п. № 28—29 декабря п. г. вагонъ № 79232 на ст. Михалево и Байкаль, отъ п. № 94—6 января с. г. вагонъ № 175360 на раз. № 5, отъ п. № 28—26 февраля с. г. вагонъ № 76555 на ст. Михалево.

(Окончаніе слѣдуетъ).

М. П. С.

# ВѢСТНИКЪ

## ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ. ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЬ.

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 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 к. въ мѣсяцъ; плата можетъ быть удержана изъ жалованья.

**№ 33.**

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: Иркутскѣ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнеца, Управление Забайкальской желѣзной дороги.  
Контора открыта отъ 11 ч. до 4 ч. дня.

### Часть неофициальная.

**СОДЕРЖАНІЕ:** Желѣзныя дороги Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ въ 1911 году.—На выставкѣ въ Кіевѣ.—Закладка 1-й электрической дороги.—Хроника.

### Желѣзныя дороги Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ въ 1911 году.

(„Изв. С. П. С.“ № 1—1913 г.)

Опубликованные въ настоящее время общіе предварительные выводы Междутатной Торговой Комиссіи по вопросамъ статистики Американскихъ желѣзныхъ дорогъ за время съ 30 іюня 1910 года по 30 іюня 1911 года достаточно точно обрисовываютъ положеніе этой отрасли промышленности Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ къ концу отчетнаго періода.

Характернымъ фактомъ явилось, установленное Комиссіей, нѣкоторое пониженіе количества грузоперевозокъ, уменьшившихся по сравненію съ предыдущимъ годовымъ періодомъ (съ 30 іюня 1909 года по 30 іюня 1910 г.) на абсолютную величину груза около 70-ти милл. тоннъ, что въ тонно-миляхъ составило разницу свыше миллиарда двухсотъ миллионнвъ тонно-миль.

Обстоятельство это, указывая на колебаніе внутренняго товарообмѣна Сѣв.-Ам. С. Шт., шедшаго за послѣдніе годы вверхъ и составившаго для періода къ срединѣ 1909 года увеличеніе грузооборота на 421 милл. тонно-миль (421.432.127 т/м), а для періода въ срединѣ 1910 г. давашаго громадный приростъ въ 36 миллиард. тонно-миль (36.213.923.522 т.-м.) свидѣтельствуетъ, повидимому, о временной задержкѣ, происшедшей въ ростѣ промышленной жизни страны, и становится тѣмъ болѣе замѣтнымъ, что вся длина жел. дорогъ Америки получила, въ то же время, значительное развитіе, какъ въ смыслѣ главныхъ, такъ и подъѣздныхъ путей, въ общемъ, на цифру, превышающую 10.000 милл. (болѣе 15.000 верстъ).

Такое уменьшеніе грузоперевозокъ отразилось, конечно, на коммерческой сторонѣ дѣла, и несмотря на усиленіе пассажирскаго движенія, а также сокращенія штатовъ, размѣры которыхъ при общемъ удлиненіи линіи были уменьшены даже въ абсолютномъ числѣ, расходы возросли въ большей степени, нежели доходы, и эксплуатационный коэффициентъ, по сравненію съ предыдущимъ годомъ, ухудшился.

Въ цифрахъ желѣзнодорожное хозяйство Сѣв.-Ам. С. Шт. къ 30 іюня 1911 года представляется слѣдующимъ образомъ.

Общее протяженіе всѣхъ желѣзнодорожныхъ путей къ упомянутому сроку достигло по даннымъ Комиссіи 362.710,18 миль, т. е. болѣе 540.000 верстъ, увеличившись по сравненію съ предыдущимъ отчетнымъ періодомъ на 10.943,59 мили.

Изъ указанной цифры на долю главнаго пути приходилось 246.124,40 мили, каковую величину слѣдовало бы считать длиной дорогъ Сѣв.-Ам. С. Шт., длина вторыхъ путей составляла 23,451,26 мили, длина третьяго пути—2,414,16 мили и четвертыхъ, пятыхъ и т. д. путей было 1.747,10 мили.

Серьезное вниманіе обращается сѣверо-американцами на устройство узкоколейныхъ и подъѣздныхъ путей, протяженіе которыхъ указано по даннымъ Междутатной Торговой Комиссіи къ 30 іюня 1911 года въ 88.973.26 мили и составляетъ, слѣдовательно около 32% отъ длины главнаго пути.

Положеніе этого дѣла, имѣющаго такое большое значеніе въ отношеніи доходности жел. дорогъ, въ особенности рѣзко бросается въ глаза при сравненіи съ тѣмъ, что мы имѣемъ у насъ въ Россіи, гдѣ по даннымъ Отдѣла Статистики и Картографіи Мин. Пут. Сообщ. на строительную длину,

кругло, въ 60.000 верстѣ, открытыхъ къ 30 іюня 1910 г. для правильнаго движенія, подъѣздныхъ путей насчитывалось лишь около 2,200 верстѣ и слѣдовательно въ процентномъ отношеніи было менѣе 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Развитіе послѣднихъ въ Сѣверной Америкѣ идетъ неуклонно съ увеличеніемъ сѣти магистралей и въ періодъ съ 30 іюня 1910 года по 30 іюня 1911 г. на указанное увеличеніе длины желѣзнодорожныхъ путей въ 10.943,59 мили, пріростъ узкоколейныхъ и подъѣздныхъ путей по даннымъ Междуштатной Торговой Комиссіи, составилъ 3.391,59 мили или 30,99<sup>0</sup>/<sub>0</sub> отъ всего развитія сѣти.

Количество локомотивовъ, находившихся къ 30 іюня 1911 года на всѣхъ жел. дорогахъ С.-А. С. Шт., опредѣляется Коммерческой Комиссіей въ 61.327, что по сравненію съ предыдущимъ годомъ соответствуетъ увеличенію на 2.380 локомотивовъ, долженствовавшихъ, повидимому, быть относенными за счетъ увеличенія эксплуатаціонной длины сѣти.

Изъ указаннаго числа 14.301 локомотива (увеличеніе по сравненію съ предыдущимъ годомъ на 614 локомотивовъ) обслуживали пассажирское движеніе, 36.405 локомотивовъ (увеличеніе на 1.413) служило передвиженію грузовъ и остальные 10.621 локомотивъ опредѣлены Комиссіей частью какъ маневровые, частью не подраздѣлены.

Число вагоновъ, удовлетворявшихъ нужды пассажирскаго и грузового движенія всей желѣзнодорожной сѣти за то же время составило по исчисленію Комиссіи цифру въ 2.359.335, въ составъ которой вошло 49.818 пассажирскихъ и 2.195.511 товарныхъ вагоновъ.

Увеличеніе по сравненію съ предыдущимъ годомъ показано на 69.004 вагона.

Такимъ образомъ, подвижной составъ Сѣверо-Американскихъ жел. дорогъ опредѣленъ Междуштатной Торговой Комиссіей къ 30 іюня 1911 года въ количествѣ 2.420.662 единицъ, изъ числа которыхъ на каждыя 1.000 миль пути приходилось въ среднемъ 249 локомотивовъ и 9.586 вагоновъ.

Степень утилизаціи движущей части подвижнаго состава, опредѣляемая числомъ пассажиро-или грузо-милей, приходящихся на единицу, указана Коммерческой Комиссіей по статистическимъ даннымъ за годовой періодъ среднимъ числомъ въ 2.268.067 пассажиро-мили на каждый локомотивъ, обслуживающій пассажирское движеніе, и въ 6.913.246 грузо-милей на каждый товарный локомотивъ.

Въ отношеніи личнаго состава, Междуштатная Торговая Комиссія опредѣляетъ число лицъ, состоявшихъ къ 30 іюня 1911 г. на платныхъ должностяхъ по обслуживанію всѣхъ Сѣв.-Амер. ж. д., числомъ въ 1.669.809 человекъ, указывая, такимъ образомъ, по сравненію съ данными за прошлый годъ на уменьшеніе въ 29.611 человекъ.

Это сокращеніе штатовъ выражено также въ 1911 г. и въ числѣ служащихъ, отнесенныхъ къ 100 милямъ пути, которое съ 706 человекъ, бывшихъ къ 30 іюня 1910 г., понизилось къ 30 іюня 1911 года до 678.

По роду дѣятельности вышеуказанное количество служащихъ распредѣлялось слѣдующимъ образомъ: 63.390 было машинистовъ, 66.376 кочегаровъ, 48.200 насчитывалось кондукторовъ, 133.221—другой поѣздной прислуги и т. д., при этомъ 493.926 человекъ шло на поддержаніе пути и искусственныхъ сооружений, 344.112 чел. употреблялось на обслуживаніе подвижнаго состава, 22.246 чел. расходовалось для производства коммерческихъ операцій и 715.807 человекъ обслуживали транспортировку, погрузку, выгрузку, общій надзоръ и пр. (93.718 чел. не подраздѣлены).

Въ отношеніи передвиженія пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ Сѣв.-Ам. С. Штатовъ Междуштатная Торговая

Комиссія сообщаетъ, что число пассажировъ, перевезенныхъ въ теченіе года, составляетъ цифру въ 997.409.882 чел. По сравненію съ бывшимъ количествомъ пассажировъ за тотъ же промежутокъ времени въ 1910 г., оно указываетъ увеличеніе на 25.726.683 чел.

Число сдѣланныхъ въ 1911 году пассажиро-милей составило 33.201.694.699. Соответствующее число сдѣланныхъ пассажиро-милей въ 1910 году было на 863.198.370 пассажиро-милей менѣе.

На 1 миліо длины дорогъ въ 1911 г. приходилось въ среднемъ 139.191 пассажиро-миля.

Вѣсъ всѣхъ перевезенныхъ грузовъ за отчетный промежутокъ времени равнялся 1.781.637.954 тоннамъ, между тѣмъ, какъ въ 1910 г., за это же время было перевезено груза 849.900.101 тонна.

Въ тонномиляхъ весь грузооборотъ къ 30 іюня 1911 г. выразился числомъ 253.783.701.839 тонно-милей, что по сравненію съ 1910 годомъ меньше на 1.233.208.612 тонно-милей.

Число сдѣланныхъ въ 1911 г. тонно-милей, отнесенное къ 1 миліу длины дороги, въ среднемъ равнялось 1.053.566.

Число тоннъ груза, приходившееся по статистическимъ даннымъ за то же время съ 30 іюня 1910 г. по 30 іюня 1911 г. на 1 поѣздо-милю составляло 303,10 тоннъ.

Параллельно съ отмѣченными выше уменьшеніемъ грузо-перевозокъ и увеличеніемъ одновременно длины эксплуатируемыхъ линій возросла нѣсколько стоимость пассажиро и тонно-миля, выразившаяся за годовой періодъ, къ срединѣ 1911 г., для первой въ 1,974 цента и для второй въ 0,757 цента.

Къ срединѣ же 1910 г. стоимость 1 пассажиро-мили была 1,938 цента и стоимость 1 тонно-мили была 0,753 цента.

Доходъ отъ перевозки пассажировъ въ тотъ же промежутокъ времени составилъ на поѣздо-милю 1,30921 доллара и доходъ отъ перевозки грузовъ на поѣздо-милю былъ 2,89548 доллара.

Средній доходъ отъ поѣздо-мили за 1911 годъ былъ равенъ 2,24824 доллара; средній расходъ на поѣздо-милю за то же время (съ 30 іюня 1910 г. по 30 іюня 1911 г.) былъ 1,54338 доллара.

Общая сумма доходовъ отъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ Сѣв.-Американскихъ Соед. Штатовъ по даннымъ Междуштатной Торговой Комиссіи составила за время съ 30 іюня 1910 г. по 30 іюня 1911 г. солидную сумму въ 2.789.761.669 долларовъ, т. е. болѣе пяти съ половиною миллиардовъ руб.; общая сумма расходовъ за то же время была равна 1.915.054.005 долларовъ.

Вышеозначенная сумма расходовъ по содержанію жел. дорогъ Сѣв.-Ам. Соед. Штатовъ распредѣлялась по слѣдующимъ главнымъ пяти категоріямъ: 366.025.262 доллара стоилъ путь и искусственныя сооруженія, 428.367.306 долларовъ было израсходовано на подвижной составъ, 59.116.364 доллара истрачено на совершеніе коммерческихъ операцій, 987.382.108 долларовъ израсходовано на транспортные расходы, 73.689.373 было израсходовано подъ рубрикой прочихъ расходовъ (423.592 доллара не подраздѣлены).

Согласно вышеперечисленнаго на 1 миліо желѣзныхъ дорогъ Сѣв.-Ам. Соед. Штатовъ за время съ 30 іюня 1910 г. по 30 іюня 1911 года было израсходовано въ среднемъ 7,867 доллара.

Отношеніе расходовъ къ доходамъ за отчетный періодъ или такъ называемый коэффициентъ эксплуатаціи для всей



желѣзнодорожной сѣти Сѣв.-Амер. Соед. Штатовъ былъ опредѣленъ Междупатной Коммерческой Комиссией въ 6861%.

Общая сумма капиталовъ, находившихся къ 30 июня 1910 года въ желѣзнодорожныхъ предіриятіяхъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, превысила 19 миллиардовъ долларовъ (19.268.935.081 долл.), что по сравненію съ прошедшимъ годомъ составило приростъ болѣе полу-миллиарда (791.802.843).

### На выставкѣ въ Кіевѣ.

Интересныя свѣдѣнія даетъ корреспондентъ „Новаго Времени“ относительно Юго-Западныхъ дорогъ, участвующихъ на выставкѣ въ Кіевѣ.

На второй день послѣ открытія выставки начались основательные дожди.

Въ этотъ день я отправился осматривать обширный павильонъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Это — одинъ изъ тѣхъ удивительныхъ павильоновъ на выставкѣ, которые открылись во-время и были ко дню открытія вполне оборудованы. Кетати, поразительная игра природы: правительственные учрежденія, согласившіяся, принять участіе на выставкѣ, оказались въ общемъ гораздо аккуратнѣе частныхъ фирмъ и лицъ.

Но возвратимся къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Онѣ выставили себя и вообще желѣзнодорожное дѣло довольно полно. Даже провели настоящія рельсы со стрѣлками, поставили на нихъ вагоны новѣйшей собственной конструкціи, и тѣмъ кіевлянамъ, которые ни разу не бывали на вокзалѣ, дали возможность увидѣть въ натуральную величину большіе локомотивы курьерскихъ поѣздовъ.

Тутъ же рядомъ въ обширномъ павильонѣ можно познакомиться со всей дѣятельностью дорогъ со времени ихъ основанія въ 1876 году до послѣдняго времени.

Вотъ учебный отдѣлъ. Желѣзнодорожныя училища. субсидируемыя и не субсидируемыя. Ихъ 36 на всѣхъ Юго-Западныхъ дорогахъ, съ 8,659 учащимися. Много это или мало? Если посмотрѣть на карту дорогъ и на многочисленность крупныхъ узловыхъ станцій, около которыхъ образовались мѣстечки, не уступающія по количеству народонаселенія любому уѣздному городу, — то можно сказать, что 36 школъ не очень-то много. Есть числа гораздо больше 36: напримѣръ: 50, 75, 100... Если взять, для сопоставленія, число раненыхъ и увѣчныхъ служащихъ за послѣднее десятилѣтіе, то и ихъ даже окажется больше, чѣмъ учащихся въ желѣзнодорожныхъ училищахъ: ихъ свыше 10,700 человекъ! Такимъ образомъ, при пятилѣтнемъ курсѣ училища получается такая пропорція: два учащихся и одинъ раненый или приведенный въ негодность служащій. А если эту мысль довести до конца, то можно сказать, что въ желѣзнодорожныхъ училищахъ учится приблизительно столько счастливицевъ, сколько несчастливцевъ попадаетъ случайно подъ поѣздъ. Это конечно, съ нѣкоторымъ преувеличеніемъ, но не большимъ, чѣмъ въ два раза.

Не думайте, однако, что желѣзная дорога приводитъ въ негодность только тѣхъ, которымъ колеса отрѣзываютъ ноги или крушенія приносятъ неизлѣчимыя пораненія. Возьмемъ, напримѣръ, статистическія данныя болѣзней среди служащихъ — и мы увидимъ, что за послѣднія десять лѣтъ процентъ заболѣваемости туберкулезомъ возросъ, съ 0,53 процентовъ до 1,43. Телеграфисты и телеграфистки, пересылающіе наши именныя поздравленія, не только выстукиваютъ пріятныя слова: они выстукиваютъ для себя и приближающуюся раннюю смерть. Вѣра, Надежда, Любовь и Софія — ежегодно основательно подтачиваютъ здоровье телеграфистовъ.

И статистика показываетъ, въ концѣ концовъ, что нельзя службу телеграфа и канцелярій считать безопаснѣе службы пути и службы движенія; трудно даже сказать, что лучше: быть убитымъ сразу при столкновеніи, или же нѣсколько лѣтъ мучительно кашлять и придти, въ концѣ концовъ, къ тому же самому печальному результату...

Да, мы, пассажиры курьерскихъ поѣздовъ, думаемъ, что желѣзныя дороги — пріятное развлеченіе. Нѣкоторымъ изъ насъ по наивности кажется, будто жизнь служащихъ такъ же свѣтла, какъ вагоны-рестораны, освѣщенные электричествомъ и снабженные механическими вентиляторами. Для насъ болѣею частью желѣзная дорога ассоціирована съ идиллическими картинами зеленыхъ полей, стадами коровокъ, съ бѣленькими домиками путевыхъ сторожей, около которыхъ такъ наивно растутъ вишневые деревья и влюбленно смотрятъ на солнце подсолнухи. А между тѣмъ довольствія здѣсь не такъ много. Вѣчно нервное напряженіе на службѣ движенія, вѣчно сторбленная фигура у телеграфной катушки. Объ этомъ еще не думаютъ дѣти желѣзнодорожныхъ служащихъ, съ восторгомъ изображающія паровозъ и съ пыхтѣніемъ и свистомъ идущія заднимъ ходомъ гдѣ-нибудь во дворѣ около сорного ящика...

Ну, довольно, впрочемъ, объ этой темной сторонѣ желѣзнодорожной службы. Вотъ пріятно поражающіе посетителя павильоны съ усовершенствованіями собственныхъ изобрѣтений Юго-Западныхъ дорогъ... Наконецъ-то и мы начинаемъ изобрѣтать кое что! Правда, всѣ выставленныя здѣсь изобрѣтенія касаются только деталей желѣзнодорожной техники. Но не выдумывать же намъ, въ самомъ дѣлѣ, паровозъ, разъ онъ случайно изобрѣтенъ раньше насъ!

Вотъ изобрѣтеніе простаго желѣзнодорожнаго слесаря. Оно касается перевода ремней съ одного колеса на другое. До сихъ поръ въ мастерскихъ этотъ переводъ ремней производился просто руками: рабочій лѣзъ наверхъ и варварски тащилъ ремень въ сторону. А нашъ слесарь придумалъ приборъ, благодаря которому на верхъ можно не лѣзть и вести себя въ машинномъ отдѣленіи по-европейски: передвинуть рычагъ, повернуть колесо, и готово.

Можетъ быть и неправильно говорю: можетъ быть сначала нужно повернуть колесо, а потомъ рычагъ. Или рычага совсѣмъ не трогать. Но все-таки фактъ остается фактомъ; наши слесаря, слава Богу, начинаютъ обращать на себя серьезное вниманіе крупныхъ чиновниковъ.

А вотъ уже изобрѣтеніе инженера. Прекрасно выполненная модель приспособленія, благодаря которому паровозъ, идя безъ работы пара по инерціи или на циклонѣ, можетъ совершать путь безъ движенія поршня. Обыкновенно поршень неразрывно связанъ съ колесами и работаетъ даже тогда, когда колеса могутъ вращаться и безъ него; отъ этихъ лишнихъ движеній „работывается“ матеріалъ и происходитъ постепенное расшатываніе окружающихъ поршень частей. А благодаря изобрѣтенію инженера, нашего способа при надобности выключать поршень изъ общей системы колесъ, — получается, конечно, болѣе экономное пользованіе работающими частями.

Вотъ еще изобрѣтеніе; новое приспособленіе къ тормазу для моментальной остановки поѣзда изъ каждаго купѣ. Изобрѣтатель здѣсь уже повыше, изъ начальствующихъ лицъ дороги. Въ своемъ изобрѣтеніи онъ придумалъ не только способъ остановки поѣзда, но систему звонковъ въ отдѣленіе проводника, автоматическій свистокъ, а также возможность провѣрки, изъ какого именно купѣ былъ данъ сигналъ.

Я не буду останавливаться на другихъ техническихъ усовершенствованіяхъ, которыя представлены здѣсь еще въ кое-какихъ областяхъ. На борьбу съ ворами потрачено здѣсь напримѣръ, немало остроумія. На Западѣ все вниманіе обра-

щено обыкновенно на усовершенствованіи въ скорости движенія поѣзда, въ предотвращеніи катастрофъ путемъ быстрой сигнализации; а наши изобрѣтатели должны не забывать не только объ этомъ, но такъ же и о томъ, что на станціи Бердичевъ или Голта какой-нибудь кароль воровъ ночью можетъ проникнуть въ купе, отворивъ его своимъ ключемъ и отмычкой. И демонстрируя новое усовершенствованіе въ затворѣ двери купе, чиновникъ, завѣдующій павильономъ, торжественнымъ, проникновеннымъ голосомъ заявляетъ вамъ:

—Теперь дверь снаружи не откроетъ ни одинъ воръ въ мірѣ! Довольно!

Вотъ что выставили Юго-Западные дороги на выставкѣ, если не считать экспонатовъ изъ аккуратныхъ работъ учениковъ и ученицъ желѣзнодорожныхъ училищъ и еще кое-какихъ мелочей. Все это наглядно показываетъ посетителю, какъ въ сущности сложно и колоссально сейчасъ желѣзнодорожное дѣло, какъ много силъ и здоровья требуетъ оно отъ однихъ людей, чтобы дать возможность другимъ переброситься изъ одного конца государства въ другой. Вѣдь какъ просто въ сущности петербуржцу отправиться на городскую станцію, взять билетъ и черезъ сутки сидѣть въ Кіевѣ на выставкѣ около пустыхъ павильоновъ и любоваться стоящими вокругъ озерами дождевой воды! А между тѣмъ десятки тысячъ людей, переживая свои легкія, напрягая нервы въ бессонныя ночи, рискуя жизнью, участвуютъ незамѣтно въ этомъ вашему приятномъ путешествіи и только на выставкахъ, оборудовавъ павильонъ, показываютъ иногда вамъ всю оборотную сторону своей службы, свое горе, болѣзни и радости собственныхъ техническихъ завоеваній...

### Закладка 1-ой электрической дороги.

Въ 20 верстахъ отъ Петербурга, на Волхонскомъ шоссе, у ст. Стрѣльна, состоялось 16-го іюня торжество закладки 1-ой электрической желѣзной дороги въ Россіи.

Начнется она въ Петербургѣ отъ Нарвскихъ воротъ и кончится у села Красная-Горка, за Ораниенбаумомъ. Протяженіе ея около 60 вер. Она перерѣжетъ на своемъ пути такія населенныя мѣста, какъ Сергіево, Стрѣльна, Петергофъ и Ораниенбаумъ.

Осуществить ее взялись частный международный банкъ и бельгійское общество. Проектъ дороги этой прошелъ всѣ инстанціи и повсюду встрѣтилъ полное сочувствіе за исключеніемъ городского общественнаго управленія. Оно не нашло возможнымъ разрѣшить обществу довести свою линію до центра города (на Казанскую площадь), во избѣжаніе убытка по городскимъ трамвайнымъ путямъ. Министерство путей сообщенія взглянуло на этотъ вопросъ нѣсколько иначе и, несмотря на явную конкуренцію, которую создастъ новалъ электрическая дорога Балтійской жел. дорогѣ, разрѣшило ее и способствовало ея осуществленію. На хлопоты по утвержденію проекта и реализацію облигацій, которыя правительство отказалось гарантировать, ушло нѣсколько лѣтъ. Наконецъ, удалось собрать нѣсколько акціонеровъ, въ число которыхъ, между прочимъ, вошелъ крупный землевладѣлецъ стрѣльнинскаго участка кн. Львовъ, и собственными силами осуществилъ проектъ. Образовался капиталъ до 8 милліоновъ рублей.

По заселеннымъ пунктамъ, по срединѣ шоссе и улицамъ, дорога будетъ чисто трамвайнаго типа, а проходя по свободнымъ землямъ или обрѣзамъ шоссе, путь будетъ торжественнымъ съ обыкновеннымъ желѣзнодорожнымъ.

Для доставленія тока будетъ выстроена своя электрическая станція въ Петербургѣ въ районѣ дер. Волыкиной, и три трансформаторныхъ подстанціи на протяженіи дороги

отъ Петербурга до Ораниенбаума. Вагоны предполагаются большого размѣра—15 метровъ длины и 2,4 мет. ширины, вмѣстимостью на 60 человекъ на пудмановскихъ тележкахъ. Поѣзда будутъ отправляться черезъ 5—10 минутъ, а остановки предположены въ 26 мѣстахъ, гдѣ будутъ устроены станціи и развѣзды. Вагоны будутъ отапливаться электричествомъ. Наибольшая скорость движенія устанавливается въ 60 верстъ въ часъ.

Такимъ образомъ, обыватели Петербурга будутъ доставляться къ мѣсту жительства на 20 минутъ раньше обыкновеннаго поѣзда и за болѣе дешевую плату.

Дорога имѣетъ громадное значеніе въ смыслѣ разгрузки столичнаго населенія. Въ европейскіе города давно уже обзавелись пригородными электрическими дорогами. Петербургъ дѣлаетъ первую попытку, за которой неминуемо послѣдуютъ вторая и третья. Красная-Горка представляетъ собою одну изъ самыхъ живописныхъ дачныхъ мѣстностей, и общество предполагаетъ на свои средства разбить тамъ дачные участки.

Торжество закладки привлекло очень много публики. Экстренный поѣздъ, вышедшій изъ Петербурга въ Стрѣльну, былъ переполненъ.

Мѣсто закладки на Волхонскомъ шоссе представляетъ собой какъ разъ центръ пути, отъ котораго въ обѣ стороны—въ Петербургъ и Ораниенбаумъ начнутся одновременныя работы.

Къ веснѣ слѣдующаго года уже предполагается осуществить передвиженіе до Ораниенбаума.

На торжество прибыли и. д. губернатора вице-губернаторъ гр. Толстой, товарищъ министра путей сообщенія инженеръ Шукинъ, члены совѣта министровъ, представители городского общественнаго управленія и земскаго губернскаго собранія и много др.

Инженеръ Шукинъ сдѣлалъ первую выемку земли на тачку. Вся площадь закладки была густо усеяна дачниками. Послѣ закладки на дачѣ кн. Львова состоялся завтракъ для приглашенныхъ лицъ, гдѣ было произнесено много тостовъ и рѣчей.

(Рельсовый путь).

## ХРОНИКА.

### Желѣзнодорожная конференція.

◆ 14 іюня въ Москвѣ открывается международная желѣзнодорожная конференція по вопросамъ пассажирскаго сообщенія. Настоящая конференція является восьмой со времени заключенія международного желѣзнодорожнаго союза и первой въ Россіи. Въ работахъ конференціи, помимо представителей всѣхъ русскихъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, примутъ участіе прибывшіе въ Москву делегаты изъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, Англии, Бельгіи, Голландіи, Франціи, Германіи, Австріи, Болгаріи и Японіи. Всего иностранныхъ делегатовъ ожидается до 50. Представители Дальняго Востока очень заинтересованы въ разрѣшеніи вопроса о присоединеніи къ общей рельсовой сѣти Корейской и Мукденъ-Пекинской желѣзныхъ дорогъ. Далѣе на очереди стоятъ вопросы объ улучшеніи международного сообщенія черезъ Сибирь, Суэцъ и Канаду, объ устройствѣ линіи отъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ до портовъ Дальняго Востока черезъ Канаду. (Новое Время).



