

М. П. С.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

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

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ

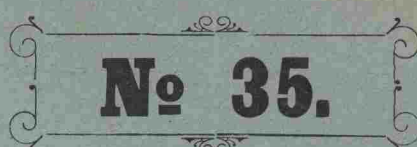
— Н А —

„Вѣстникъ Забайкальской жел. дор.“

Подписная плата:

	На годъ.		На 1/2 года	
	Руб.	К.	Руб.	К.
Для постороннихъ лицъ .	5	—	3	—
„ учреждений 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.



ПОДПИСКА И ОБЪЯВЛЕНІЯ
ПРИНИМАЮТСЯ

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

Плата за объявленія принимается:

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

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

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

Отдѣльный номеръ — 5 коп.

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

СОДЕРЖАНІЕ: Желѣзнодорожная служба и алкоголизмъ (Окончаніе). — Осмотръ желѣзнодорожныхъ буфетовъ. — Несоответствіе штата. — Пчеловодство на желѣзныхъ дорогахъ. — 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, Управление Забайкальской желѣзной дороги.



Торговый Домъ Макушинъ и Посохинъ

— ВЪ ИРКУТСКѢ. —

Книжный магазинъ имѣетъ громадный 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 громадный 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 сооружениями 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 ЖУРНАЛЬ

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

Официальныя сообщенія и распоряженія по Управленію Забайкальской желѢзной дороги.

П Р И К А З Ъ

Начальника Забайкальской желѢзной дороги.

1-го іюня 1913 года.

№ XLIV.

Помѣщенныя ниже перемѣны въ личномъ составѣ служащихъ ввѣренной мнѣ дороги объявляются для свѣдѣнія.

За Начальника дороги,
инженеръ Х. Фодоровъ.

За Правителя Канцеляріи Разумовскій.

По Канцеляріи Управления.

Увольняется въ отпускъ на 2 мѣсяца: конторщикъ Харионовъ Григорій, съ 21 мая с. г., съ сохраненіемъ содержанія.

За правителя Канцеляріи Разумовскій.

По Главной Бухгалтеріи.

Увольняется въ отпускъ: на 2 мѣсяца: счетоводъ Рольсенъ Иванъ, съ 27 мая, с. г., съ сохраненіемъ содержанія.

Главный Бухгалтеръ Эфросъ.

По сл. Сборовъ.

Увольняются въ отпускъ: на 2 мѣсяца: конторщики сл. Соколова Ольга, съ 15 мая с. г.; Проваторовъ Константинъ, съ 13 мая с. г.; Линкевичъ Юрій, съ 20 мая с. г.; таксировщикъ сл. Зуевъ Александръ, съ 15 мая с. г., всѣ 4 съ сохраненіемъ содержанія.

Начальникъ сл. Сборовъ Лючерновъ.

По сл. Тяги.

Увеличивается содержаніе: счетоводу сл. Кондратьеву Александру, до 90 руб. въ мѣсяць, съ 16 апрѣля с. г.

Перечисляется содержаніе: счетовода Банникова Александра, съ отд. II очер. № 17—на отд. II № 18, съ 16 апрѣля с. г.

Исправленіе приказа: № XXXVI—1913 г. перемѣщеніе помощника машиниста I кл. л. Хилокъ Странскаго Аркадія, съ 1 мая с. г., считать не въ д. Чита, а въ д. Хилокъ.

За Начальника сл. Тяги,
инженеръ С. Хоментовскій.

По сл. Пути.

Назначаются: вр. и. о. дорожныхъ мастеровъ 9 уч.: Рябчукъ Тихонъ, Винниченко Гавріиль и Исаевъ Петръ, артельными старостами того же уч., съ жалованіемъ первый по 60 руб. при кв. нат., второй по 57 руб. 50 к. при кв. нат. и послѣдній по 50 руб. въ мѣсяць, при кв. нат. всѣ 3 съ 1 мая с. г.

Увольняется отъ службы: по прошенію: дорожный мастеръ 11 уч. Зайцевъ Павелъ, съ 1 мая с. г.

За Начальника сл. Пути,
инженеръ Д. Нахтманъ.

По Сооруженію 2-го пути и сл. Пути.

Назначается: чертежникъ Главной Строительной конторы Рѣзниковъ Николай, десятникомъ 15 уч. сл. Пути, съ жалованіемъ по 75 руб. въ мѣсяць, съ 1 апрѣля с. г.

Завѣдывающій работами по Сооруженію 2-го пути,
инженеръ Г. Колодяжнѣй.

За Начальника сл. Пути,
инженеръ Д. Нахманъ.

По Сооруженію 2-го пути.

Назначаются: вр. табельщикъ 5 уч. сооружен. 2-го пути Карнаковъ Веніаминъ, вр. десятникомъ земляныхъ поѣздовъ 2 пути, съ жалованіемъ по 50 руб. въ мѣсяць; табельщикъ 7 уч. постр. 2 пути Евсюковъ Теодоръ, и. о. кладовщика того же уч., съ жалованіемъ по 65 руб. въ мѣсяць, оба съ 1 апрѣля с. г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: вр. десятникъ 6 уч. сооруженія 2 пути Бредихинъ Михаилъ, съ 23 апрѣля с. г.

По минованіи надобности: вр. конторщикъ Главн. Строит. конторы Кузнецовъ Александръ, съ 14 мая с. г.; вр. техникъ той же конторы Ковалевъ Иннокентій, съ 11 мая с. г.

Завѣдывающій работами по Сооруженію 2-го пути,
инженеръ Г. Колодяжнѣй.

По завѣдыванію домами.

Зачисляется въ штатъ: вр. курьеръ сл. Пути Чебо-
тягинъ Степанъ, съ жалованіемъ по 25 руб. и кварт. по
6 р. 25 коп. въ мѣсяць, съ 16 января с. г.

Увольняются въ отпускъ на 2 мѣсяца: курьеры
Главн. Бухгалтеріи **Егоровъ** Тарасъ, съ 17 мая с. г.; **Ев-**
докимовъ Теодоръ, съ 10 мая с. г.; курьеръ сл. Сборовъ
Усковъ Василій, съ 10 мая с. г.; курьеръ коммерч. отд.
Пономарчукъ Николай, съ 20 мая с. г., всѣ 4 съ сохра-
неніемъ содержанія.

За Завѣдывающего домами,
инженеръ **В. Коляновскій.**

По Сл. Движенія.

Назначаются: технич. конторщикъ ст. Чита I **Город-**
новъ Василій, вр. и. о. помощника начальника ст. Могой-
туй; шт. помощникъ начальника ст. Мишиха **Наумовъ** Петръ,
помощн. начальника ст. Нерчинскъ вокз., оба съ жаловань-
емъ по 65 руб. въ мѣсяць при кв. нат., съ 16 мая с. г.;
техн. конторщикъ ст. Танхой **Литвиченко** Петръ, шт. по-
мощн. начальника ст. Даурия; вр. коммерческ. конторщикъ
ст. Чита I **Казачковъ** Михаилъ, вр. и. о. помощн. началь-
ника ст. Баянъ; вр. запасный агентъ ст. Чита I **Афона-**
сьевъ Емельянъ, вр. и. о. помощн. начальника ст. Бянкино,
всѣ 3 съ жалованіемъ по 60 руб. въ мѣсяць при кв. нат.,
съ 11 мая с. г.; шт. технич. конторщикъ ст. Иркутскъ **Ры-**
банъ Михаилъ, вр. и. о. таксировщика р. Кокуй, съ жало-
ваніемъ по 80 руб. и кв. по 20 руб. въ мѣсяць, съ 26
апрѣля с. г.

Перемѣщаются: шт. таксировщикъ ст. Селенга **Тра-**
пезниковъ Василій и вр. таксировщикъ ст. Чита I **Ваню-**
новъ Сергій, одинъ на мѣсто другого, съ жалованіемъ пер-
вый по 80 руб. и кв. по 20 руб. въ мѣсяць, второй по
75 руб. и кв. по 18 руб. 75 коп. въ мѣсяць, оба съ 1
мая с. г.

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

По Службѣ Движенія. и отдѣлу Телеграфа.

Назначаются: телеграфисты: ст. Иркутскъ **Лебедевъ**
Тихонъ, вр. и. о. помощника начальника раз. № 1, съ жало-
ваніемъ по 60 руб. въ мѣсяць при нат., съ 11 мая с. г.; ст.
Переменная **Микульскій** Николай, вр. и. о. помощника началь-
ника раз. № 28; ст. Кедровая **Веревинъ** Викторъ, вр. и. о.
помощн. начальника раз. № 26, оба съ 1 мая с. г.; ст.
Слюдянка **Гальбахъ** Аркадій, вр. и. о. помощн. начальника
раз. № 18, съ 7 мая с. г.; ст. Могзонъ **Холодкевичъ** Ви-
кентій, вр. и. о. помощника начальника раз. Гнилушка Та-
тауровской вѣтки, съ 9 мая с. г., всѣ 4 съ жалованіемъ по
60 руб. въ мѣсяць при кв. нат.

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

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

По Матеріальной Службѣ.

Назначается: старшій угольщикъ ст. Иркутскъ **Сло-**
женихинъ Василій, конторщикомъ сл., съ жалованіемъ по
50 руб. въ мѣсяць, съ 1 января с. г.; десятникъ сл. **Ни-**
нольскій Петръ, вр. счетоводомъ сл., съ жалованіемъ по 100 руб.
въ мѣсяць, съ 1 мая с. г. и артельщикъ Матеріальн. скл. ст. Ир-
кутскъ **Смирновъ** Василій, на такую же должность ст. Хи-

локъ, съ жалованіемъ по 100 руб. кв. по 15 руб. въ мѣсяць,
съ 18 апрѣля с. г.

Увеличивается содержаніе: конторщику сл. Юртиной
Еленѣ, до 60 руб. въ мѣсяць съ 1 января с. г.

Перечисляется содержаніе: конторщика сл. **Киселева**
Евгенія, съ очер. № 22-а, на оч. № 17, по 55 руб. въ
мѣсяць, съ 1 января с. г.

Увольняются отъ службы: по прошенію; старшій
угольщикъ ст. Оловянная **Саринъ** Иванъ, съ 1 мая с. г.

По требованію жандармской полиціи: вр. сторожъ
скл. топлива ст. Тарбагатай **Донинъ** Иванъ, съ 1 апрѣ-
ля с. г.

Начальникъ Матеріальной Службы,
инженеръ **Первакъ.**

П Р И К А З Ъ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

8-го іюня 1913 года.

№ XLV.

По сообщенію Г. Главнаго Контролера Контроля За-
байкальской желѣзной дороги, съ 1 іюня с. г. фактическая
ревизія на 13 и 14 участкахъ службы Пути, возлагается на
фактического контролера 14 участка **Кукель-Краіовскаго.**

О вышеизложенномъ объявляется для свѣдѣнія.

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

За Правителя Канцеляріи **Разумовскій.**

Взыскивается за протаксированныя телеграммы:

По службѣ Движенія.

Съ запаснаго агента **Руданова**, за теле-
грамму его отъ 4 февраля с. г. № 11 5 р. 60 к.

Съ начальника ст. Гонгота **Рѣзниченно**
Андрея, за телеграмму его отъ 4 февраля с. г.
за № 1069 3 р. 45 к.

Съ начальника ст. Нерчинскъ-вокзалъ **Се-**
менова Николая, за телеграмму его отъ 28
февраля с. г. № 1/73 3 р. 05 к.

Съ начальника ст. Баянъ **Королева** Пет-
ра, за телеграмму его отъ 14 февраля с. г.
за № 1/27 1 р. 55 к.

Съ начальника ст. Шарасунъ **Курляков-**
скаго Василя, за телеграмму его отъ 28 фев-
раля с. г. № 154 2 р. 25 к.

Съ ревизора 5 уч. сл. Движенія **Алексан-**
дрова Николая, за телеграмму его отъ 19 фев-
раля с. г. № 52 — 95 к.

Итого 16 р. 85 к.

По службѣ Тяги.

Съ десятника по водоснабженію **Тюрина**
И. А., за телеграмму его отъ 22 января с. г. № 54 1 р. 35 к.

Съ начальника Маньчжурскаго уч. Тяги
инженера **Вондаловскаго** А. Р., за телеграммы
его отъ 23 и 24 января с. г. № 16—1 руб,
15 коп. и № 21—1 руб. 30 коп., а всего 2 р. 45 к.

Съ помощи начальника Хилокского уч. Тяги инженера **Кузнецова Л. М.**, за телеграмму его отъ 8 февраля с. г. № 178 1 р. 60 к.

Съ начальника депо Борзя **Бончковского В. М.**, за телеграмму его отъ 18 февраля с. г. № 106 1 р. 25 к.

Съ Начальника Оловянинского уч. Тяги инженера **Соколова В. Ф.**, за телеграмму его отъ 22 февраля с. г. № 58 1 р. 50 к.

Съ ревизора Хилокского уч. Тяги инженера **Харитонов А. Г.**, за телеграмму его отъ 28 февраля с. г. № 22 1 р. 95 к.

Итого 10 р. 10 к.

По Врачебной Службѣ.

Съ фельдшера 13 уч. **Грозина**, за телеграмму его отъ 3 февраля с. г. № 56 1 р. 40 к.

Съ врача 10 уч. **Котова**, за телеграмму его отъ 19 февраля с. г. № 76 1 р. 05 к.

Итого 2 р. 45 к.

Всего 29 р. 40 к.

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

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

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

Во исполненіе приказа отъ 18 августа 1912 г. за № 111 утверждаются вновь избранные въ санитарные старосты, взаменъ выбывшихъ, для линіи Забайкальской желѣзной дороги слѣдующія лица:

1-ый Врачебный участокъ.

Станція Иннокентьевская.

Помощникъ Начальника станціи **Селивановъ** вмѣсто помощника Начальника ст. **Даманскаго**—для дежур. кондукт. бригады, товарной конторы, справочнаго бюро и жилого дома № 26; писмоводитель **Раневичъ** вмѣсто Писмоводителя **Франчикъ**—для жил. д. № 6; вѣсовщикъ **Губинъ** вмѣсто вѣсовщика **Приходько**—для жил. д. № 7; дор. мастеръ **Захаровъ**, вмѣсто дорожнаго мастера **Соколова**—для бараконъ №№ 43, 44, 49.

Разъѣздъ 3044 версты.

Начальникъ разъѣзда **Покровскій**, вмѣсто Начальника разъѣзда **Голосова**—для пассажирск. здан. и стрѣлоч. будк.

Станція Иркутскъ.

Начальникъ станціи **Марковскій** вмѣсто Начальника станціи **Петрова**—пассажирск. здан. №№ 17, 19, почтовой платформы, пакгауза для больш. скорости грузовъ и жил. д. № 16; Начальникъ депо **Песлякъ**, вмѣсто Начальника депо **Мартынова**—деповск. зданій, водоемныхъ зданій, водокачки, дежурн. паровозн. бригады № 45 и жил. д. № 28; и Начальникъ отд. сл. Движенія **Ермолаевъ** вмѣсто Начальника отд. сл. Движенія **Левина**—для жил. д. Камова; помощникъ Начальника станціи **Брюшковъ**, вмѣсто помощника Начальника станціи **Пашистова**—для жил. д. № 2; составитель поѣздовъ **Блажновъ**, вмѣсто составителя поѣздовъ **Афонина**—для жил. д. № 3; дорожн. мастеръ 9 околотка **Лошкаревъ**,

вмѣсто Начальника уч. сл. Пути **Карамышева**—для жил. д. № 6 и барака № 56; конторщикъ **Карелинъ**, вмѣсто кладовщика **Иванова**—для жил. д. № 9; смотр. зданій **Лошкаревъ**, вмѣсто смотрителя зданій ст. Иркутскъ **Гигарсона**—для бани № 49; монтеръ **Шевчунъ**, вмѣсто монтера **Грабовскаго**—для жил. д. № 40; конторщикъ **Калабашнинъ**, вмѣсто конторщика **Солонцева**—для жил. д. № 51.

Разъѣздъ № 1.

Начальникъ раз. **Нухтиковъ**, вмѣсто нач. раз. **Данигевича**—для пассажирск. здан. и стрѣл. будокъ; помощн. Начальника разъѣзда **Наумовъ**, вмѣсто помощника Начальника раз. **Борисенко**—для барака № 2.

Станція Михалево.

Начальникъ станціи **Рудакъ**, вмѣсто Начальника станціи **Кецариуса**—для пассаж. зданія и стрѣлочн. будокъ.

Разъѣздъ № 5.

Дор. мастеръ **Горшковъ**, вмѣсто дорожн. мастера **Лошкарева**—для линейн. зданій на 7. околоткѣ.

2-ой врачебный участокъ.

Станція Байкаль.

Начальникъ станціи **Даманскій**, вмѣсто Начальника станціи **Александрова**—для пассаж. зданій, домовъ № 4, 6, 8; помощникъ Начальника ст. **Ростовцевъ**, вмѣсто помощника Начальника ст. **Рѣшетникова**—для домовъ №№ 7, 12-а, бар. № 22/14, волок. и дома № 9; помощникъ Начальника ст. **Рудько** вмѣсто помощника Начальника ст. **Пронина**—для барак. №№ 6/5, 15/5, 11/1, 23/5, 15/4, 17/8, 18/10, 17/9, 24/16; дор. маст. **Падонинъ**, вмѣсто дорожн. маст. **Горшкова**—для района своего околотка.

3-ий врачебный участокъ.

Станція Слюдянка.

Учитель **Ушаковъ**—для жил. д. № 3 и учитель **Поповъ**, вмѣсто завѣд. школой **Смирнова**—для жил. д. № 14; конторщикъ **Бѣлецкій**, вмѣсто конторщика сл. Движенія **Валеха**—для жил. д. № 11; учитель **Янковъ**, вмѣсто телеграфиста **Костенко**—для жил. д. № 13; завѣд. общежитіемъ **Журина** вмѣсто конторщика **Кремнева**, для жил. д. № 16; телегр. **Худѣевъ**, вмѣсто запаснаго агента **Летунова**—для жил. д. № 27; завѣдыв. матер. скл. **Шамраевскій**, вмѣсто завѣдыв. матер. складовъ **Титова**—для жил. д. № 29; помощникъ машиниста **Житновъ**, вмѣсто смотрителя зданій **Савельева**—для жил. д. № 30; конторщикъ сл. Тяги **Какаулинъ**, вмѣсто конторщика сл. Тяги **Карпова**—для жил. д. № 32; конторщикъ сл. Тяги **Жаровъ**, вмѣсто конторщика сл. Тяги **Соколова**, для жил. д. № 36; контролеръ-меманикъ **Гаевскій**, вмѣсто надсмотрщика телеграфа **Татаренко**—для жил. д. № 50; телеграф. **Шеманскій**, вмѣсто старшаго рабочаго **Салогуба**—для жил. д. № 41; зав. общежит. **Эгертъ**, вмѣсто конторщика **Елина**—для жил. д. № 15.

Вновь избранъ настоятель церкви Священникъ **Болдановскій** для жил. д. № 49.

4-ый врачебный участокъ.

Станція Мысовая.

Фельдшеръ **Плехановъ**, вмѣсто Помощника Начальника ст. **Романова**—для жил. д. № 6; Помощникъ Начальникъ депо **Кипрюшинъ**—для жил. д. № 4, паровозн. здан. относящ. къ нему постр. дом. для дежурн. паров. бригады съ дворами и служб. при немъ—вмѣсто Помощника Начальника депо **Грабовскій**.

Вновь избраны подст. ремонтн. раб. **Стаценко**—для жил. д. № 23 и артел. староста **Лазовскій**—для жил. д. № 38.

Смотр. здан. **Власенко**, вмѣсто счетовода депо **Курба-това** — для жил. д. № 30; зав. мат. скл. **Колосовъ**, вмѣсто раздатч. топлива **Сергѣева** — для жил. д. № 37; конторщикъ депо **Трофимовъ**, вмѣсто конторщика депо **Жердева** — для жил. д. №№ 11, 12, 13; дор. мастеръ **Ларинцевъ**, вмѣсто дорожн. мастера **Гончарова** — районъ своего околотка; Помощникъ Начальника ст. **Ярошковский**, вмѣсто Начальника ст. **Посольская Юрневича** — пассаж. зд., стрѣлочн. будки и кварт. сл.; Начальникъ станціи **Сорокинъ**, вмѣсто Начальника ст. **Селенга Вардѣева** — пассаж. зд., стрѣл. будки и кварт. служащихъ.

Вновь избранъ фельдшеръ **Карачаровъ** — для приемнаго покоя ст. **Селенга**.

Выбыли: дорожн. мастеръ **Конваловъ**, Начальникъ раз. **Боярскій Глѣбовъ**, Начальникъ раз. № 18 **Грике**, Начальникъ раз. № 19 **Поповъ**, Начальникъ раз. № 21 **Горшковъ**, Начальникъ раз. № 16 **Кожовниковъ**, Начальникъ раз. № 17 **Шауперъ**.

6-ой врачебный участокъ.

Станція **Петровскій-заводъ**.

Начальникъ ст. **Цивцивадзе**, вмѣсто старш. телеграфиста **Яковенко** — для жил. д. № 2; машин. вод. **Балашевъ**, вмѣсто машиниста водокачки **Черненко** — для жил. д. № 12.

Станція **Илька**.

Начальникъ ст. **Дроновъ**, вмѣсто Начальника станціи **Осипова** — для станц. зданій.

Развѣздъ № 31.

Дорожн. мастеръ **Врублевскій**, вмѣсто дорожн. мастера **Мелихова** — для района своего околотка.

Станція **Горховъ**.

Начальникъ ст. **Саранча**, вмѣсто Помощника Начальника ст. **Васильченко** — для жил. д. № 3; машинистъ водокачки **Червятенко**, вмѣсто Машиниста водокачки **Сомова** — для дом. водок.

Развѣздъ **Баяга**.

Дорожн. маст. **Мелиховъ**, вмѣсто дорожн. маст. **Горланова** — для района своего околотка.

Станція **Тарбагатай**.

Начальникъ станціи **Селивановъ**, вмѣсто Помощника Начальника ст. **Сеппа** — для ст. здан.; дорожн. мастеръ **Горлановъ** вмѣсто дорожн. мастера **Радченко** — для района своего околотка.

10-ый врачебный участокъ.

Станція **Адриановка**.

Вновь избраны дорожн. мастеръ **Товянскій**, для барак. №№ 23, 33, 44, 29, 176; Начальникъ станціи **Соколовъ** для жил. дом. № 10, пасс. здан. и товарн. двора; техническій конторщикъ **Козминъ**, для барака № 22; станціонный сторожъ **Куприянецъ**, для барака № 25; техническій конторщикъ **Плышевскій** для барака № 26; коч. водок. **Дурниковъ** для жил. д. № 8; машин. вод. **Турченко**, для жил. д. № 18; Коменд. ст. **Чириновъ**, для жил. д. № 12; старшій стражникъ **Костенко**, для барака № 36, 37.

14-ый врачебный участокъ.

Станція **Срѣтенскъ**.

Старш. телеграфистъ **Пилецкій-Урбановичъ**, вмѣсто вѣсовщика **Пустовайта** — для жил. д. № 4/19; Помощникъ Начальника депо **Бережецкій**, вмѣсто Начальника депо **Ки-**

зерицкаго — для жел. дор. № 5/20 и здан. паровозн. и ваг. депо; Помощникъ Начальника станціи **Безпаловъ**, вмѣсто Помощника Начальника ст. **Наумчина** — для жил. дом. № 7/22; смотритель двора **Ростовцевъ**, вмѣсто смотрителя товарнаго двора **Стравинскаго** — для товарнаго двора; осмотрищикъ вагоновъ **Лобановъ**, вмѣсто токаря депо **Думцаго** — для барака № 25; старш. стрѣлочи. **Извѣковъ**, вмѣсто Помощника Начальника стан. **Лериста**, для барака № 7/14 и 5/15.

Вновь избраны; конторщикъ **Борсовскій** — для жил. д. № 24; Начальникъ депо **Пашенно** — для жил. д. № 25.

Начальникъ ст. **Овчаренко**, вмѣсто Начальника ст. **Срѣтенскъ Марковскаго** — для пасс. зд. и помѣщ. конд. бригады ст. **Срѣтенскъ**; дор. маст. **Гигерсонъ**, вмѣсто конторщика сл. Пути **Колпикова** — для камен. казармы № 4; дорожн. маст. I ок. **Дьяковъ**, вмѣсто дор. маст. I окол. **Мовчана** — для здан. находящ. въ полосѣ отчужд. съ 144 до 154 в.; на ст. **Баянъ** Начальникъ ст. **Королевъ**, вмѣсто Помощника Начальника ст. **Звалинскаго** — для станц. здан. и жил. д. № 2; старш. стражникъ **Ткаченко**, вмѣсто старшаго стражн. **Полежаева** — для барака стражн. ст. **Нерчинскъ-гор.**

Вновь избранъ дор. маст. 4-го окол. **Савченко** — для вѣсхъ зданій съ 180—190 в.

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

Старшій Врачъ **П. Кудрявцевъ**
Санитарный Врачъ **Анастасіевъ**.

По службѣ Тяги.

Опредѣляется: **Хрящевъ** Сергѣй, помощникомъ начальника **Маньчжурскаго** уч. Тяги, съ жалованіемъ по 175 руб. въ мѣсяцъ при кварт. нат., съ 25 мая с. г.

Объявляется благодарность: Машинисту **Иркутскаго** уч. Тяги **Занаблунковскому** **Евгенію**, за проявленную имъ внимательность и быстроту принятыхъ имъ рѣшительныхъ мѣръ къ остановкѣ скорого поѣзда № 2—3 февраля с. г., вслѣдствіе чего явилось предотвращеніе наѣзда на лежащую на пути женщину, на ст. **Маритуй**.

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

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

По службѣ Пути.

Назначается: Денежная награда въ размѣрѣ 10 руб.: **путевому сторожу** 1 уч. **Воробьеву** **Николаю**, за находчивость и усердное исполненіе служебнаго долга, выразившіяся въ томъ, что Воробьевъ находившись на отдыхѣ, увидѣлъ свѣжный обвалъ и приближавшійся къ нему п. № 22, остановилъ попавшимся подъ руку кускомъ красной матеріи, за неименіемъ при себѣ сигналовъ и тѣмъ предотвратилъ катастрофу.

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

Начальникъ сл. Пути,
инженеръ **Кислицынъ**.

(Окончаніе слѣдуетъ).

М. П. С.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ. ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

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

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ

НА
„Вѣстникъ Забайкальской жел. дор.“

Подписная плата:

	На годъ.		На 1/2 года	
	Руб.	К.	Руб.	К.
Для посторонн лицъ	5	—	3	—
„ учред. Заб. ж. д.	2	50	1	25
„ служаш. Заб. ж. д.	2	—	1	—

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

№ 35.

ПОДПИСНА 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 петица въ столбцѣ или за мѣсто занимаемое ею:	
На годъ	4 р. 50 к
На полгода	2 „ 50
Въ одномъ номерѣ	20 „
Отдѣльный номеръ—5 коп.	

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

Часть неофициальная.

СОДЕРЖАНІЕ: Желѣзнодорожная служба и алкоголизмъ (Окончаніе).—Осмотръ желѣзнодорожныхъ буфетовъ.—Несоответствіе штата.—Пчеловодство на желѣзныхъ дорогахъ.—Хроника.

Желѣзнодорожная служба и алкоголизмъ.

(„Der Pionier“, №№ 5, 6 и 7—1912 г., von Eisenbahnsecretär K. Pflaumer).

Изъ Вѣстника „Владикавказской жел. дороги“.

„Алкоголизмъ есть грубая форма материализма, стремленіе достигнуть покоя и душевнаго равновѣсія путемъ чисто механическимъ, что по моему убѣжденію, достижило лишь путемъ духовно-религіознымъ и этическимъ. Потому борьба съ алкоголизмомъ есть борьба съ материализмомъ—стремленіе къ новой, лучшей жизни, борьба—за царство духа. Рѣшеніе выступить за или противъ алкоголизма служить въ то же время и рѣшеніемъ идти за или противъ прогресса, это есть борьба за торжество высшаго взгляда на окружающее—борьба—за лучшую жизнь“.

Проф. Мазарикъ, Прага.

(Окончаніе).

Еще болѣе пагубное вліяніе оказываетъ алкоголь на потомство. Алкоголь разрушающе дѣйствуетъ на клетки зародыша, способствуя такимъ образомъ появленію больныхъ нежизнеспособныхъ дѣтей.

Д-ръ Детте сдѣлалъ наблюденіе надъ судьбой дѣтей 10 семействъ пьяницъ, гдѣ было 57 дѣтей и 10 семействъ умѣренно пьющихъ, гдѣ было 61 ребенокъ—оказалось:

	въ первыхъ 10 семьяхъ	въ другихъ десяти
умерло въ первые мѣсяцы жизни	43°/0	8,2°/0
родилось нежизнеспособными	38,6°/0	9,8°/0
здоровыхъ было	17,5°/0	82,0°/0

Другое изслѣдованіе 81 семейства алкоголиковъ, гдѣ было 433 чел. дѣтей—и 245—умѣренно пьющихъ, гдѣ было 847 чел. дѣтей—дало:

	въ семьяхъ пьяницъ	въ семьяхъ умѣр. пьющ.
неправильн. роды	11,5°/0	6,6°/0
мертвоорожденныхъ	4,6°/0	2,6°/0
умерло до 5 лѣтъ	33,5°/0	21,1°/0
достигло 6 лѣтъ	50,4°/0	69,7°/0

а послѣ 6 лѣтъ, со вступленіемъ въ школу, начинается особенно усиленная борьба за жизнь... и, если бы такимъ образомъ можно было прослѣдить статистику до 30—40 лѣтняго возраста, то всѣ данныя говорили бы въ пользу умѣренного употребленія спиртнаго.

Особаго вниманія заслуживаютъ также наблюденія проф. Бунге надъ судьбой дѣтей тѣхъ родителей, которые сами не страдали хроническими болѣзнями.

Слѣдующая таблица дала:

	Судьба дѣтей.	
Опьяненіе въ моментъ зачатія.	туберкулез.	первыя и душ. болѣз.
случайное опьяненіе	8,7°/0	4,0°/0
привычное	10,7°/0	6,5°/0
привычное неумѣр.	16,4°/0	6,0°/0
запойный	21,7°/0	25,0°/0

Эти таблицы ясно показываютъ, что, чѣмъ меньше пьютъ родители, тѣмъ здоровѣе потомство, и трезвый человѣкъ болѣе всего можетъ надѣяться имѣть здоровыхъ дѣтей.

Итакъ, мы видимъ, сколь гибельна роль алкоголя въ жизни! Безчисленныя изслѣдованія проф. Кренелина показали, что алкоголь, даже въ дозахъ, пагубно отражается на нашей душевной дѣятельности. Установлено, что уже 30 гр. алкоголя уменьшаютъ у насъ способность производить вычисления надъ простыми числами, а дѣйствіе алкоголя въ количествахъ 80 гр. отражается на человѣкѣ еще въ теченіе нѣсколькихъ дней, когда онъ ничего не пьетъ. Здѣсь идетъ рѣчь о простѣйшей умственной дѣятельности. Производились опыты на воспріятіе человѣкомъ подъ влияніемъ алкоголя болѣе сложныхъ впечатлѣній—способность сохранить впечатлѣнія въ памяти, ассоціировать ихъ и т. п. Это какъ разъ опыты надъ такого рода душевной дѣятельностью, которая въ которой прежде всего нуждается желѣзнодорожный служащій въ интересахъ общественной безопасности.

Констатировано, что подвергавшіеся испытанію часто были того мнѣнія, что они лучше работаютъ, подкрѣпившись спиртнымъ. Результаты изслѣдованій убѣдили ихъ въ противномъ, они сознались, что алкоголь ихъ обманывалъ.

Если наиболѣе простыя функціи нашей душевной дѣятельности такъ страдаютъ подъ влияніемъ алкоголя, что же дѣлается тогда съ функціями высшаго порядка. Какъ должно все отражаться на нашемъ характерѣ, вообще на нашей нравственности, на совѣсти, чувствѣ ответственности и пр.?

Алкоголь и преступленіе—это увѣ, знакомая мрачная страница исторіи человѣческой жизни. Тюремный врачъ Ваег обслѣдовалъ 120 исправительныхъ заведеній и тюремъ въ Германіи съ населеніемъ въ 32,387 чел. Оказалось, что среди заключенныхъ въ тюрьмахъ, преступленія, совершенныя въ состояніи опьяненія, распадаются такъ: 74,4%—побои и нанесеніе ранъ; 68,8%—грабежъ; 63,2—убійство; 63,3—изнасилованіе и распутство; 50,5—воровство; 50,8—покушеніе на убійство; 47,6—поджогъ; 46,1—звѣрское убійство; 26,6—лжесвидѣтельство; 12,2—прежнія преступленія. Въ исправительныхъ заведеніяхъ: 27,0—преступленія противъ нравственности, 76,5—сопротивленіе властямъ; 63,4—нанесеніе побоевъ; 58,3—грабежъ; 54,3—нарушеніе общественной тишины; 52,9—мятежъ; 47,8—поджогъ; 31,9—воровство; 24,7—обманъ и ложь; 52,5—прежнія преступленія. Такъ опасенъ для человѣка алкоголь!—и опасность эта тѣмъ болѣе велика, чѣмъ выше представляются требованія къ человѣку по отношенію состоянія его здоровья и душевныхъ качествъ въ связи съ занимаемой имъ профессіей.

Поэтому то на желѣзной дорогѣ алкоголизмъ особенно опасенъ.

Насколько спокойнѣе душой можетъ быть мать или жена, если она знаетъ, что ея мужъ или сынъ не пьетъ совершенно и не пьянствуетъ! Насколько лучше спорится работа у того, кто знаетъ, что дома у него все спокойно, въ порядкѣ! Какъ необходима дисциплина на службѣ и какъ вредитъ ей алкоголизмъ! Вредитъ не потому, что онъ дѣлаетъ подчиненныхъ дерзкими, заносчивыми а потому, что онъ лишаетъ служащихъ драгоцѣнныхъ качествъ, которыми они должны обязательно отличаться. Онъ дѣлаетъ людей рабами своего тѣла, жестокими, несправедливыми... Однихъ онъ превращаетъ въ грубыхъ эгоистовъ, другихъ—дѣлаетъ апатичными, безвольными созданіями. А управленію дороги стоятъ безумныхъ денегъ болѣзнь и постоянная смѣна „пьющаго персонала“.

Пьянство гибельно отзывается на точности, качествахъ, и количествѣ всякой работы! Когда желѣзнодорожный служащій сидитъ на скамьѣ подсудимыхъ,—въ большинствѣ случаевъ виной тому алкоголизмъ!

Алкоголизмъ есть первоисточникъ всѣхъ несчастій на желѣзныхъ дорогахъ, и нѣтъ никакого сомнѣнія, что при несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ алкоголь прежде всего играетъ пагубную роль.

Изслѣдованія д-ра Hugo Deutsch въ Брюнѣ показали, что количество штрафовъ на желѣзныхъ дорогахъ увеличивается въ зависимости отъ того, сколько издержано служащими за тотъ или иной промежутокъ времени—на алкоголь. И въ то время, какъ на долю трезвенника провинностей приходится —10,3% у пьющ., издерж. на alk. за нед. 0,5 крейц. —10,9% ” ” ” ” 0,5-1 ” —11,2% ” ” ” ” 1-2 ” —11,9% ” ” ” ” 2-3 ” —12,1% ” ” ” ” и болѣе 3 ” —20,6%

Въ большихъ промышленныхъ заведеніяхъ замѣчено, что съ запрещеніемъ или сильнымъ ограниченіемъ продажи спиртныхъ напитковъ, уменьшалось и число штрафовъ на фабрикахъ или заводахъ.

Въ Гамбургѣ, на корабельныхъ верфяхъ, гдѣ было болѣе 4 тыс. рабочихъ было установлено, что въ тѣ дни, когда выпивалось больше спиртного происходило и больше несчастій и случалось больше провинностей.

Въ Берлинѣ, еще въ 1905 году, было установлено, что изъ 1000 застрахованныхъ рабочихъ несчастныхъ случаевъ происходило на 1000 человѣкъ:

въ пивоварен. и на вод. зав.	412	человѣкъ.
на каменоломняхъ	46	”
на стеклянныхъ заводахъ	37	”
въ строительныхъ предіриятіяхъ	65	”

Рабочимъ на пивоваренныхъ заводахъ ежедневно выдается по меньшей мѣрѣ 3 литра пива.

Всѣ изслѣдованія показали одно; употребленіе алкоголя способствуетъ возрастанію несчастныхъ случаевъ и провинностей. А развѣ на желѣзныхъ дорогахъ, при катастрофахъ, алкоголь не играетъ той же роли?—Разумѣется, да.

Въ теченіе 12 лѣтъ я изучилъ всѣ болѣе или менѣе серьезныя желѣзнодорожныя крушенія, которыхъ я или лично касаясь по службѣ, или, которыхъ я могъ прослѣдить. И во всѣхъ этихъ катастрофахъ, гдѣ шелъ вопросъ объ ошибкахъ со стороны отдѣльнаго лица, всякій разъ я натѣкался на алкоголизмъ, какъ первопрічину несчастія.

Этими словами я не хочу сказать, что отказавшись отъ спиртного, мы не будемъ дѣлать ошибокъ, сдѣлаемся „безплотными духами“. Нѣтъ, пока мы люди—намъ естественно ошибаться.

Я хочу только во всеуслышаніе сказать, что во всѣхъ тяжелыхъ желѣзнодорожныхъ несчастіяхъ виноватъ больше всего и прежде всего—алкоголизмъ.

70% несчастій должно быть отнесено на счетъ алкоголя и лишь 30% на счетъ техническихъ недочетовъ, несовершенствъ и пр.

Какія ничтожныя причины влекутъ за собой тяжелыя несчастія—показываетъ слѣдующее: на одной изъ станцій начальникъ станціи забываетъ, что на первомъ пути стоитъ товарный поѣздъ. Онъ пускаетъ по тому же пути скорый поѣздъ. Происходитъ столкновеніе, и помимо громадныхъ матеріальныхъ убытковъ, 13 чел. убито и 13—ранено.

На другой станціи машинистъ экспресса не замѣчаетъ сигналовъ остановиться—налетаетъ на воинскій поѣздъ. Въ результатѣ—матеріальные убытки, 25 ч. убитыхъ и 50 раненыхъ. Въ первомъ случаѣ—забывчивость, во второмъ случайная ошибка. Подобныя ошибки особенно помогаютъ намъ дѣлать алкоголь, даже при небольшихъ дозахъ.

Подъ влияніемъ алкоголя можетъ произойти обмѣлъ слуховыхъ и зрительныхъ нервовъ, что влечетъ за собой часто роковыя послѣдствія.

Здѣсь же упоминалось объ опытахъ проф. Крепелина. Этими опытами было установлено, что даже малыя дозы алкоголя пагубно дѣйствуютъ на способность мышления. Результаты подобныхъ опытовъ особенно цѣнны для желѣзнодорожной службы. Представьте—мы находимся на паровозѣ, и идемъ со скоростью 100 клм. Мы проходимъ станцію за станціей. При этомъ машинистъ долженъ слѣдить за сигналами при входѣ и выходѣ на станцію. Значеніе сигнала можетъ во всякое время измѣниться. Напримѣръ, есть сигналъ, предупреждающій опасность, когда должно остановиться поѣздъ. Машинистъ слѣдя за сигналами, получаетъ такъ сказать вишія впечатлѣнія, которыя вызываютъ у него извѣстныя представленія въ мозгу. Представленія эти проходятъ, какъ молнія, тѣсно связанныя между собою, и въ зависимости отъ таковыхъ машинистъ идетъ и далѣе или тормозитъ. Взаимоотношеніе сигналовъ изучается поѣздной и паровозной бригадой. Благодаря практикѣ, сигнализациа быстро усваивается.

Но ничто не отражается такъ пагубно на умственной дѣятельности чловѣка, какъ алкоголь, даже принятый въ небольшихъ дозахъ. Это научно доказалъ проф. Крепелинъ со своими учениками. Этими послѣдними словами управленіямъ желѣзныхъ дорогъ предписывается ничто другое, какъ „Долой алкоголь. Въ какомъ бы то ни было видѣ и въ какомъ бы то ни было количествѣ“.

Крепелинъ доказалъ, что даже сравнительно небольшая доза алкоголя оставляетъ свое дѣйствіе на организмъ чловѣка въ теченіе 24 и 48 часовъ. Какъ же ужасно должна отражаться на организмѣ ночь на пролетѣ за чаркой!

На съѣздѣ американскихъ желѣзнодорожныхъ врачей въ Чикаго обсуждался слѣдующій случай: машинистъ среди бѣлаго дня не замѣтилъ опасности, когда онъ долженъ былъ ее видѣть. Въ дѣйствительности—онъ ее видѣлъ, но не нашелся во время предупредить несчастье, на что имѣлъ возможность. При изслѣдованіи было установлено, что причиной такого рода нарушенія обязанностей является именно алкоголь. Вопросъ шелъ однако не объ опьяненіи, въ моментъ катастрофы, а какъ разъ о послѣдствіяхъ опьяненія, бывшаго за два дня до него. Доказано, что мозгъ послѣ этого работаетъ какъ бы автоматически, онъ неспособенъ къ воспріятію непривычныхъ впечатлѣній, и вотъ на такихъ то, часто психологическихъ причинахъ и зиждется, по мнѣнію американскихъ врачей, вереница столь необъяснимыхъ причинъ желѣзнодорожныхъ катастрофъ. И такіе факты глубоко поучительны какъ для управленій желѣзныхъ дорогъ, такъ и для самихъ служащихъ. Такіе факты обязываютъ первыхъ принимать на службу лишь абсолютно трезвыхъ, а вторыхъ—заставляютъ вести безусловно трезвый образъ жизни.

И все это только для взаимнаго благополучія!

Американскія желѣзнодорожныя общества уже давно пришли къ такому заключенію. Директоръ „Seaboard-Aire Line“ пишетъ „ни на одной изъ нашихъ линій мы не позволяемъ пить тому, кто занимаетъ болѣе или менѣе отвѣтственное мѣсто. Опытъ научилъ насъ, что на такихъ людей нельзя положиться, а мы не имѣемъ права играть жизнью тѣхъ, кто пользуется нашими дорогами“.

Общество „Canadian Pacific Railway“ продало землю возлѣ своей станціи только при условіи, что тамъ не будетъ продажи спиртныхъ напитковъ. Въ противномъ случаѣ договоръ нарушается и земля остается за обществомъ этой желѣзной дороги.

Общество „Chikado and Northwestern Railway“ объявило, что всякій изъ его агентовъ, котораго кто-либо замѣтитъ входящимъ или выходящимъ изъ шинка, или тотъ, отъ кого пахнетъ алкоголемъ, подлежитъ немедленному увольненію.

Точно также поступаетъ и общество „Pittsburg and Western Railroad“. Это общество строго слѣдитъ за своими слу-

жащими и, лишь только замѣчено, что кто-либо пьетъ, виновный немедленно лишается мѣста.

И въ Европѣ вопросъ объ алкоголизмѣ на желѣзныхъ дорогахъ удѣляется въ настоящее время не мало вниманія со стороны желѣзнодорожныхъ управленій.

Особенно нѣмецкія желѣзныя дороги сдѣлали въ этомъ отношеніи много постановленій, которыя имѣютъ цѣлю уменьшить употребленіе алкоголя на желѣзныхъ дорогахъ. Они требуютъ отъ своихъ желѣзнодорожныхъ врачей обоснованныхъ докладовъ; поддерживаютъ общества трезвости и общества умѣренныхъ; они распространяютъ вездѣ, въ общественныхъ мѣстахъ летучки и плакаты о вредѣ алкоголизма.

Какъ предупредительныя мѣры рекомендуются: 1) заготовка питьевой воды; 2) заготовка и раздача на вокзалахъ безалкогольныхъ напитковъ; 3) устройство столовыхъ и кухонь для общаго пользованія; 4) улучшеніе мѣстъ ночлега и дежурныхъ комнатъ для служащихъ подвижного состава и 5) открытіе заведеній съ продажей минеральныхъ водъ, также кофеенъ и пр.

Въ Англіи союзъ желѣзнодорожныхъ трезвенниковъ (United Kingdom Railway Temperance Union) уже въ 1895 г. насчиталъ 15.000 чел., въ 1900—17.000, 1905—22000 и 1909—48.000 чел. Во Франціи въ 1912 году былъ съѣздъ желѣзнодорожныхъ служащихъ членовъ de la Société antialcogolique des enfants et vuviers des chemins de fer“ и сейчасъ тамъ числятся 60.000 чловѣкъ. Также въ Германіи, Швейцаріи и другихъ западныхъ государствахъ число членовъ желѣзнодорожныхъ союзовъ трезвенниковъ все возрастаетъ. Трезвую жизнь должны вести не одни служащіе подвижного состава, но и все остальные.

Сами служащіе признаютъ, что воздержаніе отъ спиртного не есть „отреченіе“ или лишеніе пить, это есть сбереженіе какъ физическихъ такъ и умственныхъ нашихъ силъ, жизнерадостности и пр.

Въ заключеніе можно сказать: придетъ время, когда спиртные напитки будутъ изгнаны изъ употребленія И тогда мы создадимъ уже болѣе прочное, высокое зданіе. Мы строили, мы сами будемъ тогда болѣе здоровы, крѣпки и способны. Вся мишура жизни отпадаетъ и воздвигнутое новое зданіе будетъ полно красоты и мощи. Создавать его мы будемъ съ большой любовью, потому, что тамъ въ этомъ зданіи найдется мѣсто среди насъ и бѣднякамъ несчастнымъ, и всемъ будетъ тамъ тепло, хорошо и уютно.

Перевела съ нѣмецкаго В. Михайлова.

Осмотръ желѣзнодорожныхъ буфетовъ

Многочисленныя жалобы пассажировъ вызвали распоряженіе министра путей сообщенія С. В. Рухлова обратить вниманіе на упрядоченіе питанія пассажировъ въ вагонахъ-ресторанахъ и на желѣзнодорожныхъ станціяхъ. Предположено осмотрѣть все кухни при желѣзнодорожныхъ буфетахъ.

Начало было положено на варшавскомъ вокзалѣ. Выяснилось, что буфетъ тамъ отвратительный, кухня грязная, пища готовится изъ негодныхъ продуктовъ.

Несоотвѣтствіе штата.

Министръ путей сообщенія Рухловъ обратилъ вниманіе на несоотвѣтствіе числа служащихъ на разныхъ дорогахъ съ дѣйствительной потребностью: на нѣкоторыхъ дорогахъ замѣчается излишекъ служащихъ, а на другихъ ощущается недостатокъ. Главной причиной этого, по мнѣнію министра, является несовершенство статистической части личнаго со-

става служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ. Для усовершенствованія ея, по распоряженію министра, образована особая комиссия подъ предѣлательствомъ директора канцеляріи министра Туганъ-Барановскаго.

Пчеловодство на желѣзныхъ дорогахъ.

Министерство путей сообщенія, желая улучшить матеріальное положеніе желѣзнодорожныхъ служащихъ, рѣшило привлечь ихъ къ занятію пчеловодствомъ.

Съ этою цѣлью вѣдомство предполагаетъ организовать на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, въ подходящихъ мѣстностяхъ, курсы по пчеловодству для взрослыхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, а также устроить при техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ учебно-показательныя пасѣки.

Кромѣ того, предполагается снабжать желающихъ занятія пчеловодствомъ служащихъ ульями и другими принадлежностями пчеловодства по удешевленнымъ цѣнамъ и въ разсрочку.

Не имущимъ же служащимъ всѣ необходимыя для пчеловодства принадлежности предположено выдавать даже безплатно.

ХРОНИКА.

Желѣзные дороги и промышленность.

— На послѣднемъ засѣданіи особаго совѣщанія при совѣтѣ съѣздовъ представителей промышленности и торговли, подъ предѣлательствомъ Н. Н. Изнара, разсматривался вопросъ о предоставленіи желѣзнымъ дорогамъ права занимать ея торговопромышленною дѣятельностью.

При обмѣнѣ мнѣніями по этому вопросу въ совѣщаніи были взысканы двѣ точки зрѣнія. Съ одной стороны указывалось, что желѣзные дороги, эксплуатируя свои собственные нефтяные промыслы, за удовлетвореніемъ своей потребности въ топливѣ, поставлены будутъ въ необходимость заботиться о сбытѣ бѣлыхъ продуктовъ перегонки нефти (керосина и бензина), слѣдовательно, выступать конкурентами частной промышленности. На томъ основаніи, что желѣзные дороги суть предприятия, прямая задача которыхъ заключается въ перевозкѣ товаровъ и пассажировъ, а такъ какъ задача эта признается имѣющей государственное значеніе (почему государство и гарантируетъ доходность капиталовъ, помещаемыхъ въ желѣзные дороги), сторонники указанной точки зрѣнія считаютъ необходимымъ принятіе мѣръ противъ того, чтобы допустить желѣзные дороги до занятія промышленною дѣятельностью. По мнѣнію выразителей другой точки зрѣнія, недостаточность въ Россіи желѣзныхъ дорогъ и далеко не блестящее состояніе ихъ хозяйства требуютъ, чтобы капиталы и энергія были направлены въ эту сторону. Протестовать противъ того, чтобы желѣзные дороги занялись промышленною дѣятельностью, не слѣдуетъ, но, во всякомъ случаѣ, всѣ тѣ привилегіи, которыми пользуются желѣзные дороги, никоимъ образомъ не должны распространяться на ихъ промышленныя предприятия. Тѣ предприятия, которыя будутъ основаны желѣзными дорогами, не должны финансироваться изъ гарантированнаго капитала, потому что этотъ капиталъ служитъ общегосударственнымъ задачамъ и не долженъ отъ нихъ отвлекаться. Во вторыхъ, желѣзные дороги при перевозкѣ своихъ грузовъ пользуются пониженными служебными тарифами и поэтому, выступая конкурентами частной промышленности, въ этомъ отношеніи онѣ должны быть поставлены въ равныя съ нею условія, т. е. перевозить свои товары по тѣмъ же коммерческимъ тарифамъ, какіе существуютъ для данныхъ категорій грузовъ.

Послѣ продолжительныхъ преній большинство членовъ совѣщанія согласилось съ принципиальнымъ положеніемъ, по которому будущія промышленныя предприятия жел. дороги должны осуществляться на такихъ условіяхъ, чтобы этотъ переломъ въ нашей экономической политики не вызвалъ созданія привилегированныхъ промышленныхъ предприятий, конкуренція съ которыми для существующей промышленности была бы невозможна. (Т.-пр. газ.).

◆ На XV съѣздѣ русскихъ дѣятелей по воднымъ путямъ инженеръ Васильевъ сообщилъ свой докладъ „Схема путей сообщенія на Дальнемъ Востоку“. Громадный по своимъ размѣрамъ районъ Дальнаго Востока Сибири имѣетъ не менѣе громадный водный путь, состояющійся изъ рѣкъ бассейна р. Лены. Общее протяженіе водныхъ путей этого бассейна достигаетъ почти 20 тысячъ верстъ и, однако же, край бѣденъ путями сообщеній. Обращаясь къ р. Ленѣ, докладчикъ отмѣчаетъ, что грузооборотъ этого водного пути въ настоящее время составляетъ около 6 милл. пудовъ. Болѣе или менѣе правильное судоходство начинается отъ Жигалова, откуда начинаетъ ходить такъ называемая ленская „посуда“. Отъ Усть-Кута уже организовано субсидируемое правительствомъ пароходное сообщеніе на Бодайбой Ишимъ и Якутскъ. Далѣе р. Лена достигаетъ необычайно ширины—12 верстъ и обладаетъ морскими глубинами (до 15 футовъ), и вслѣдствіе этого была бы желательна организація правильныхъ пароходныхъ рейсовъ черезъ Ледовитый океанъ по р. Ленѣ. Притоки р. Лены: Вилюй (3.000 вер.), Алданъ (2500 в.), Олекма (1.600 в.), Мая (1.000 в.) и Амги (1000 в.) также судоходны на громадномъ разстояніи. Въ общемъ бассейнъ рѣки Лены имѣетъ судоходныхъ водныхъ путей на протяженіи 10.000 верстъ. Проектируемое же дорожное соединеніе верховьевъ Лены съ сибирскою магистралю несомнѣнно оживитъ край, занятый въ настоящее время золото-промышленностью, однако-же не менѣе важенъ и морской путь; въ среднемъ теченіи Лены имѣются богатые залежи каменной соли, свинцовосеребряныхъ рудъ, бурога угля и бурога желѣзняка. Всѣ эти ископаемыя могутъ быть перезезены исключительно морскимъ путемъ. Затѣмъ крайне важно соединить Якутскую область съ Амурской жел. дорогой. Это соединеніе должно осуществиться сооруженіемъ грунтовой дороги длиною около 1.200 верстъ. Постройка такой дороги облегчитъ рѣшеніе вопроса о мясномъ питаніи въ Якутской области, тѣмъ болѣе, что въ настоящее время у насъ налаживаются болѣе тѣсныя сношенія съ Монголіей. Затѣмъ необходимо соорудить въ край сѣтъ грунтовыхъ дорогъ. Этотъ вопросъ уже былъ предметомъ особенныхъ работъ отправляемы въ край экспедицій; весьма важно, чтобы произведенныя работы и изысканія были систематизированы и чтобы сооруженіе грунтовыхъ дорогъ производилось планомерно. По мнѣнію докладчика, необходимо съѣздъ мѣстныхъ культурныхъ силъ для цѣлесообразнаго осуществленія дорожнаго вопроса на Дальнемъ Востоку. Въ заключеніе докладчикъ предложилъ съѣзду высказаться въ смыслѣ желательности такого съѣзда, а также и желательности организаціи въ С.-Петербургѣ, при Управленіи водныхъ путей и шоссеиныхъ дорогъ, центрального органа, который объединилъ бы всѣ произведенныя работы и изысканія по дорожному вопросу на Дальнемъ Востоку. Съѣздъ принялъ эти пожеланія.

(Изв. Собр. И. П. С.)

