



ХІХ ВЕК: АВТОМОБИЛЬ В РОЛИ ЛОКОМОТИВА

Введенные в Уфимских железнодорожных мастерских меры для улучшения быта мастеровых. — Нам сообщают только нижеследующий перечень этих мер, представляющих даже при столь сжатом изложении весьма интересными и важными и доказывающих высокопопечительное отношение начальства мастерских к своим младшим сотрудникам.

а) Учреждена сберегательная касса; обязательные вычеты с подписавшихся из жалования производятся и взносы передаются в сберегательную кассу Государственного Банка начальником мастерских на личные книжки каждого.

б) Производится постройка домов. Лес для постройки выдают промышленники в рассрочку на 10 и более месяцев. Вычеты делают начальником мастерских из жалования (круговая порука по 10 чел.) и он же уплачивает лесопромышленникам. В настоящее время построено около 400 домов в Уфе.

в) Построен народный дом (при помощи Комитета трезвости), где с помощью мастеровых и служащих устроены:

1) Народный театр (в 1898 г. — 14, 1899 г. — 16 спектаклей);

2) Народные чтения по праздникам; в промежутках оркестр и хор;

3) Танцевальные вечера с краткими концертами и представлениями (артисты из мастеровых же); в 1899 году было 4 вечера;

4) Воскресная и вечерняя профессиональная школы (закон Божий, русский язык, арифметика, геометрия и черчение);

5) Два оркестра мастеровых: духовой 15 человек и струнный — 10 человек;

6) Библиотека-читальня;

7) Чайная, устроенная мастеровыми любителями, действующая во время спектаклей, концертов и народных гуляний (доход на улучшение народного дома-театра);

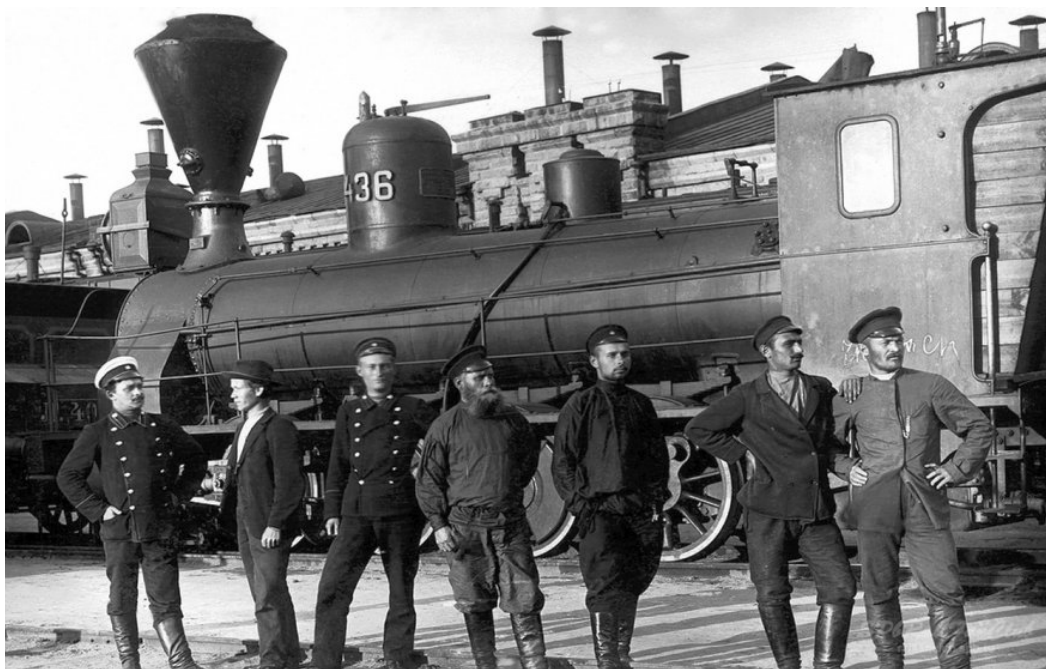
8) Народные гуляния (летом), где мастеровые принимают участие как по надзору, так и на сцене (исполнители);

9) В начале 1899 года по случаю недорого была устроена бесплатная столовая для бедных детей на 30 человек.

Стоимость локомотивного движения на проезжих дорогах. — В «La Revue Technique» 1990 г., № 15, стр. 349, помещены между прочим следующие интересные соображения:

Существует мнение, что было бы несомненно более подходящим строить крепкие стратегические шоссе, требующие небольшого ухода, по которым циркулировали бы поезда, приводимые в движение автомобилями. К этому способу решили прибегнуть и англичане для перевозки военных снарядов и своего продовольствия в местностях, где прошли неприятельские войска. Они имеют в настоящее время в Южной Африке блиндированные поезда с настоящими безрельсовыми локомотивами. Эти тяжелые машины, вес которых ещё увеличен защитной броней и необходимостью перевозить с собою воду, нужную для достаточно длинного пробега, едва могут идти со





скоростью 10 километров в час, но они очень хорошо поднимаются на уклон $\frac{1}{11}$, а в случаях еще более крутых подъемов локомотив может отходить вперед один на небольшие пространства и тянуть поезд посредством ворота, которым он снабжен. Главное преимущество этих дорог, которое приводит к высказанной мысли, заключается в том, что постройка их по силам, например, китайским рабочим под надзором инженера, что было бы гораздо правильнее прежде, чем строить железные дороги, использовать таким образом бесчисленное количество рабочих рук для необходимо быстрого движения вперед и что построенные дороги такого типа составили бы сеть путей сообщения, крайне полезных для самих местных жителей, так как линии железных дорог не подходят ни к их вкусам, ни к их потребностям.

Существует еще одно преимущество, о котором и не подозревали: судя по статье г. Hele Shaw о локомотивном движении по дорогам, опубликованной в «Institution of mechanical Engineers», этот способ экономичнее железнодорожного. Вот вкратце расчет г. Shaw:

Ежегодная амортизация из 15 %, прибыль в 5 %, подати и страхование на один мотор-вагон, везущий, сверх того, одну тележку и перевозящий в общем восемь полезных тонн, все это составляет 3.450 фр.

(покупная цена 15.000 ф.); если прибавить сюда издержки на топливо и воду, доходящие до 2.000 фр. (90 тонн угля по 20 фр.), жалование в размере 2.750 фр. и содержание 3.425 фр., то ежегодный расход на издержки по такому маленькому поезду составит 11.625 фр. На 390 км пробега в неделю, считая по 60 с небольшим км в день, и на 55 недель в году это составит 11.625 фр.: $129.500 \text{ км} = 0 \text{ фр. } 60$, т.е. 0,60 фр. на экипаж и километр и $0,60 : 8 = 0,075$ фр. на каждую полезно перевезенную тонну и километр.

В. Г.

Французские железные дороги и всемирная выставка. — Со времени открытия Парижской выставки, начиная с 15 апреля по 15 июня, в Париж прибыло по Chemin du Nord 1.468.419 пассажиров, т.е. на 18,5 % более, чем за то же время в 1899 году. Прибытие в Париж по Восточной дороге в течение одного мая месяца составило 1.371.840 человек или на 19 % более, чем в мае предыдущего года, а прибытие по Западной дороге, за время с 1-го по 15-е июня, составило 1.009.272 пассажира, или на 31 % более, чем за то же время в 1899 году. (Ztg. d. Vrus D. Eisen. — Vern).

М. Б.

(Железнодорожное дело. — 1900. — № 35–36. — С. 391–392.) ●

