



ГАЗЕТНЫЕ СООБЩЕНИЯ

Мост через р. Бузан. — Закончена и принята в казну постройка моста через р. Бузан (Астраханской жел. дор.), длиною в 300 саж., представляющая собою одно из замечательнейших произведений инженерного искусства не только в России, но и в Европе («Биржевые Ведомости», № 10 (252), 14-го декабря 1907 г.).

Переправа поездов у Ярославля. — Министерство путей сообщения решило у Ярославля перевозить товарные поезда через Волгу на барках, на что предположено ассигновать 600000 рублей («Гол. Москвы», № 293, 17-го декабря 1907 г.).

Позднее Управление по сооружению железных дорог внесло в общую смету расходов Министерства путей сообщения на 1908 г. дополнительный кредит на постройку большого железнодорожного моста через реку Волгу у того же г. Ярославля («Сибирские Ведомости», № 14, 14-го марта 1908 г.).

Казалось бы, что казне в данном случае и при нынешних обстоятельствах следовало признать роскошью и взять пример с общества Московско-Казанской железной дороги, отсрочивающего постройку моста у Свияжска до более благоприятного времени.

Правление Московско-Казанской железной дороги обращалось с ходатайством к правительству об отсрочке, вследствие финансовых затруднений, обязательной постройки моста через Волгу у Казани. Министерство финансов сообщало правлению, что ходатайство это уважено и постройка моста отсрочивается («Русь» № 68, 9-го марта 1908 г.).

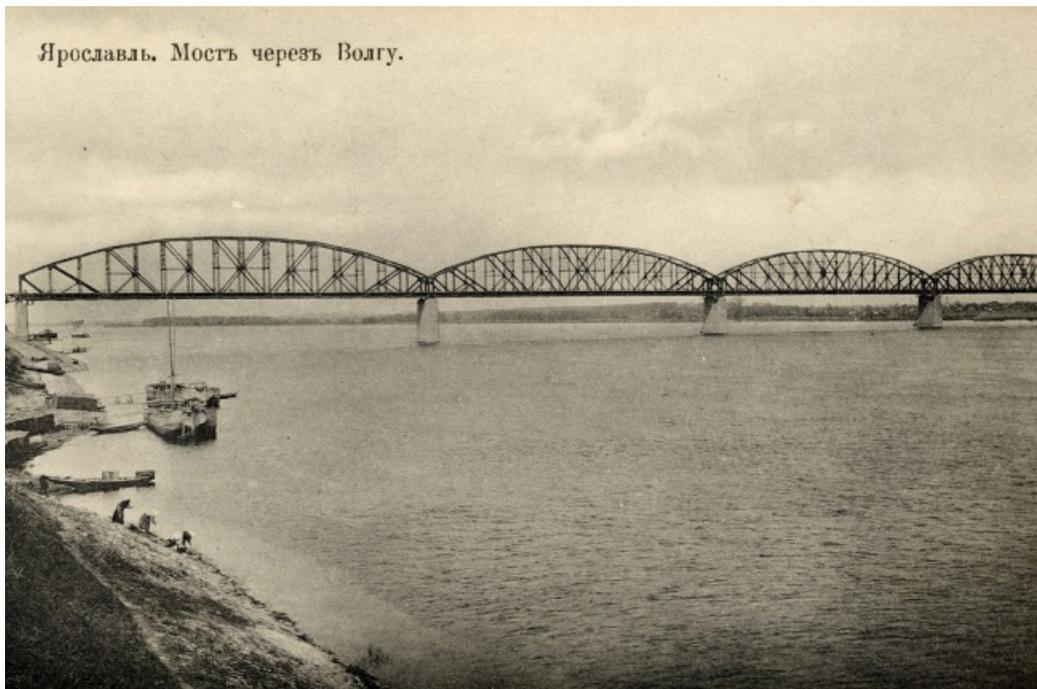
Удешевление печёного хлеба при содействии железных дорог. — В газетах было сообщено, что какой-то завод при дороговизне хлеба в городе (4 коп. фунт) открыл при заводе свою пекарню и отпускал рабочим хлеб по заготовительной цене по

2 р. 80 к., т.е. на 30% дешевле городских цен. Завод сделал хорошее и доброе дело. Вот бы правлениям и управлениям железных дорог устроить то же самое. На железных дорогах имеются воинские продовольственные пункты, отлично оборудованные для печения хлеба и дешёвое по сравнению с другими учреждениями топливо. Здания продовольственных пунктов принадлежат железным дорогам, но находятся в распоряжении Военного министерства, в этом последнем обстоятельстве, т.е. что дело зависит не от одной администрации дороги, а и от Военного министерства, может получиться некоторое трение, но едва ли можно сомневаться в том, что Военное министерство в виду тяжёлого положения железнодорожных бедняков окажет противодействие этому доброму делу, тем более, что это не только не помешает делу продовольствия воинских чинов, а скорее упростит и удешевит приготовление хлеба при большом количестве заготовки его. Теперь в некоторых продовольственных пунктах хлеб для воинских чинов покупается на базарах, ибо не всегда удобно и выгодно печь хлеб, особенно в малом количестве.

Бесспорно, что при настоящей дороговизне жизненных продуктов громадное количество рабочих и железнодорожных служащих терпит необычайную нужду. Агенты семейные, получающие 40—50 руб., едва влачат своё существование. Всех служащих железнодорожных, считая и мастеровых и рабочих с их семьями, имеется в одном только Воронеже 19600, почти одна треть всех жителей Воронежа. Считая наибольшее 5% агентов, обеспеченных порядочным содержанием, остальные 18000 человек бесспорно нуждаются. Предлагаемая мера, т.е. снабжение сравнительно дешёвым хлебом, была бы существенной помощью, ибо для большинства хлеб составляет основную часть питания. Эта мера несомненно поможет и городским обывателям, заставит уменьшить аппетиты



Ярославль. Мост через Волгу.


<https://yandex.ru>

кулаков, и может быть побудит городские управы устроить свои пекарни. Большой грех будет правлениям и управлениям железных дорог, если они не придут на помощь своим служащим и своим рабочим. Вот, например, на Юго-Восточных железных дорогах имеется три постоянных больших продовольственных пункта: на ст. Грязи, Поворино, Лиски, и кроме того имеется отлично оборудованный продовольственный пункт на станции Воронеж Московско-Киево-Воронежской железной дороги с печами самой усовершенствованной системы. Какой громадный район обслуживали бы эти продовольственные пункты! Неизвестно, что нам грядущее готовит, но нужно рассчитывать скорее на худшее положение, ибо пока имеются все данные за возрастание цен на продукты.

Всё будет зависеть от того, как взглянет на это дело Военное министерство, и правление, и управление железных дорог. Всё дело будет состоять в том, чтобы не изобретать затруднений, а если представятся таковые, то суметь устранить их.

Много на сети железных дорог имеется продовольственных пунктов, и большие миллионы затрачены на устройство их, а между тем большие периоды времени продовольственные пункты бездействуют или действуют слабо. Вообще можно с полной уверенностью сказать, что в трудную

годину воинские продовольственные пункты могут оказать бедному населению могучую пользу («Новое Время» № 11 (407), 13-го декабря 1907 г.).

Нападения на железные дороги. — Воронеж. На Харьковско-Балашовской дороге ограблен артельщик дороги. Похищено всего 31 р. Артельщик тяжело ранен. Злодеи скрылись («Новое Время», № 11 (280), 8-го августа 1907 г.).

Отбито вооружённое нападение на станцию Мироново Юго-Западной дороги, ранены два пассажира и дочь начальника станции: задержан один подозрительный («Вр. № 11 (281), 9-го августа 1907 г.).

— Другое вооружённое нападение совершено в тот же день в 11 часов ночи на ст. Мироновка. Когда большая часть обывателей железнодорожной станции уже спали, на станцию явилось 12 человек, вооружённых револьверами. Все они были в масках. Обстоятельства указывают на то, что среди нападавших были лица, известные некоторым станционным агентам.

(Железнодорожное дело. — № 11–12. — 1908. — С. 88) ●

Редакция выражает благодарность персоналу библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.