



## ГАЗЕТНЫЕ СООБЩЕНИЯ

**Из консульских донесений.** — *Русская конкуренция при иностранных железнодорожных поставках.* Конкуренция русской железной индустрии в Румынии, как сообщает австрийский консул в Бухаресте, сделала в последнее время громадные успехи. Вслед за заказами локомотивов на с.-петербургских заводах сданы заказы на рельсы заводам в Мариуполе. В новейшее время на румынском рынке фигурируют в качестве поставщиков: завод «Chantier Naval» в Николаеве, равно как заводы железнодорожных материалов в Твери. Повсеместно было отмечено, говорит консул, что русские представляют наидешёвейшие предложения, которыми, вероятно, русские заводы намерены сбыть скопившиеся вследствие перепроизводства последних лет запасы. В Вене же успехи русской конкуренции объясняют следующими обстоятельствами. Со времени русско-японской войны и последовавшей за ней внутренней неурядицы сбыт русской индустрии для отечественных нужд во многих отраслях сократился. Ввиду этого многие заводы обратились к форсированному экспорту. В числе этих фабрик находятся и русские вагоностроительные заводы.

Предложения русских заводов, однако, исключают всякую прибыль. Вчера, например, по сообщению венских газет, русская вагоностроительная индустрия получила новый заказ для сербских казённых железных дорог. Заказ определяется в 3 миллиона франков за 531 вагон. В состоявшемся заседании германского стального треста «Stahl-verkverband», между прочим, было сообщено, что русская конкуренция при экспортных заказах весьма чувствительно сбивает цены. В белградских торгах принимали участие австрийские, венгерские, германские, бельгийские и русские заводы. Дешёвейшие предложения были поданы русскими вагоностроительными фабриками. Предложенные русскими цены оказались на 30 и 40 % ниже австрийских и венгерских предложений. Столь низкие цены русских заводов, думают, обусловлены специальными концессиями (?) означенным заводам со стороны русского прави-

тельства («Торгово-Промышленная газета», № 140, 7 мая 1908 г.).

**О Московской окружной железной дороге.** — Ввиду появления в периодической печати заметок о бесполезности Московской окружной дороги Управление железных дорог, через «Осведомительное Бюро», дает пространное разъяснение, в котором рассказывается история возникновения дороги и в заключение говорится следующее:

В настоящее время окружная дорога проходит по слабозаселённой местности, которая не даёт сколько-нибудь значительного количества грузов и пассажиров, а потому не требует немедленного установления местного движения. Ввиду неготовности некоторых сортировочных станций и соединительных ветвей в пунктах примыкания дорог Московского узла к Окружной дороге таковая пока может обслуживать передачу грузов лишь между некоторыми дорогами Московского узла. С окончанием работ, связанных с постройкой Московской окружной дороги, следует ожидать такого ускорения передачи грузов и сокращения бесполезного простоя вагонов в Московском узле, которое, несомненно, окупит произведённые затраты по сооружению новой линии («Новое Время», № 11699, 6 октября 1908 г.).

**Ответственность стрелочников и новый аппарата г-на Полковникова.** — Не подлежит никакому сомнению, что жизнь пассажиров на железных дорогах, в особенности на Сибирской, всецело находится в руках самого маленького железнодорожного служащего — стрелочника. Каждый поезд, проходя через стрелки, находящиеся в полном и бесконтрольном распоряжении стрелочника, может быть всегда направлен в тупик или на занятый путь. Достаточно одного неправильного поворота баланса стрелки, чтобы поезд столкнулся или полетел под откос и превратился в груды развалин.

Бывают и такие случаи, что, утомившись за своё 12-ти часовое дежурство, один стрелочник засыпает на стрелке, а другой — с про-

тивоположного конца станционных путей, по рассеянности, принимает на станцию поезд не на тот путь, на который ему приказано, и происходит столкновение поездов, как это и было на разъезде Анжерском; крушение на ст. Мариановка произошло также почти по аналогичным причинам.

Такие катастрофы, происходившие и раньше, заставляли задумываться над положением дел, и помощнику нач. раз. Сиб. дороги г. Полковникову удалось устроить аппарат, показывающий в конторе дежурного агента, в каком положении находится стрелка, через которую должен пройти поезд, и запирает стрелку моментально.

При содействии начал. Сиб. жел. дор., инженера И. К. Иванова, г. Полковникову разрешено применить своё изобретение на ст. Межениновка и доказать его пригодность. На этой неделе постановка аппарата будет закончена, и в присутствии комиссии будут произведены опыты.

Аппарат действует электрическим током и запирает стрелку, так что без разрешения дежурного по станции агента её перевести невозможно, чем и снимается всякая ответственность за положение стрелки с дежурного стрелочника (*«Сибирская Жизнь»*, № 199, 18 сентября 1908 г.).

**Наши нравы: 1. Дикий самосуд.** — На 67-й версте Нижегородской ж.д., близ Павловского посада, толпа подгулявших парней из деревни Назарьиной нашла себе развлечение, — бросать камнями в телеграфные столбы и разбивать изоляторы. Переездный сторож кр. Авдеев стал уговаривать озорников прекратить это занятие, но они набросились на сторожа с побоями. На помощь к Авдееву выбежал шуринок его кр. Бердин; напрасно, попытавшись отнять Авдеева у парней, он, наконец, стал упрашивать находившуюся с парнями девушку назвать фамилии главных буянов; та отказалась, и Бердин её ударил. Тогда парни выхватили револьверы и, произведя несколько выстрелов, побежали в деревню и стали там рассказывать, что переездный сторож стреляет, мешает им гулять и ранил бывшую с ними девушку. Собрался народ, и толпа человек в 200, вооружившись кольями и камнями, под предводительством сельского старосты Горохова, направилась к переездной будке. Моментально были перебиты все стёкла в окнах сторожевой будки, а затем, ворвавшись, толпа переломала все вещи сторожа, а самого Авдеева

и его шурина вытащили наружу, и избиение повторилось; подверглась побоям и жена Авдеева. О разгроме переездной будки стало известно на станции Павлово. Отсюда приехали два жандарма, которые заставили побоище в самом разгаре. Не желая вступать с толпой в бесполезную схватку, жандармы увезли Авдеева, так как озлобленная толпа заявила жандармам, что если сторож не будет убран, то они разорвут его на клочки. На место происшествия немедленно были вызваны стражники, при виде которых толпа разбежалась, но несколько зачинщиков, а в числе их и староста, были задержаны (*«Голос Москвы»*, № 232, 7 октября 1908 г.).

**2. «Зайцы»-изверги.** — 4-го октября в шедшем из Москвы почтовом поезде № 4, Нижегородской жел. дор. кондуктором Смирновым, проверявшим билеты, на площадке одного из вагонов была обнаружена компания безбилетных молодых людей. Кондуктор предупредил их, что на следующей станции он представит их к дополнительному сбору. Безбилетные схватили кондуктора и, раскачав, бросили на путь на ходу поезда. Смирнов страшно расшибся и долго лежал на полотне без сознания; опомнившись, он кое-как дотащился до станции Колокша, где и заявил о происшедшем. Вскоре поезду даны были депеши о задержании хулиганов, но они успели скрыться (*«Голос Москвы»*, № 232, 7 сентября 1908 г.).

**Сумасшедший машинист.** — На днях на товарном поезде, следовавшем из Волоколамска в Москву, внезапно заболел острым психическим расстройством машинист поезда. Не обращая внимания на станционные сигналы, он на полных парах, без остановки, пролетел 80 вёрст.

Помощник машиниста, пытавшийся остановить поезд, едва не поплатился за это жизнью. Машинист хотел его сбросить с паровоза. Катастрофа была предупреждена лишь благодаря находчивости помощника машиниста, который подошёл к сумасшедшему и закричал: «Мы едем в тупик». Последний моментально остановил поезд (*«Москва»*, № 1, 20 октября 1908 г.).

(Железнодорожное дело. — 1908. — № 43. — С. 268).

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

