



Железнодорожные новости 1912 года



Пресс-архив

В этом номере публикуется небольшая подборка новостных сообщений из журнала «Железнодорожное дело», который в свою очередь почерпнул их из публикаций СМИ того времени.

Разнообразие тематики демонстрирует различные проблемы, актуальные в 1912 году: введение «круговых поездок» – аналога современных льготных тарифов при приобретении обратного билета, обсуждение своевременности появления на Дальнем Востоке рельсового автобуса, получение будущим МИИТом статуса института.

При воспроизведении публикации максимально сохранены стиль, пунктуация и лексика того времени.

Ключевые слова: транспорт, история, рельсовые автобусы, билеты.

Автобусное движение на средней части Амурской железной дороги. – Недавно прибыли для средней части Амурской железной дороги 9 автобусов, семь из которых разгружены в Ушумун и будут распределены по магистрали, – два, привезены в Благовещенск, откуда отправляются в Малиновку и Екатеринославку. Автобусы предназначены для обслуживания пассажирского и почтового движения на магистрали. На Благовещенской ветви, за отсутствием удобных дорог, автобусного движения пока не будет. Все автобусы, как сообщают «Приамурские Ведомости», снабжены моторами Бенца, и для езды зимою приспособлениями для газового отопления. Каждый автобус располагает 11 местами, из которых 8 крытых, а три снаружи – для шофера, его помощника и почталь-

она. Верх приспособлен для перевозки почты и багажа, всего на 27 пудов. Через месяц ожидается ещё один автобус, приспособленный для движения по рельсам, который предназначается для пути между Белогорьем и магистралью. С получением этих автобусов перевозка пассажиров и почты значительно усилится и будет аккуратнее. Каждый автобус будет обслуживать свой участок, протяжением, в среднем, около 83 вёрст, так что движение будет совершаться с пересадками. Приходить и отходить автобусы будут ежедневно. В целях доступности, плату за проезд предполагается понизить с 12 на 6 коп. за версту с человека. Пользоваться сообщением могут железнодорожные служащие и причастные к постройке лица, а также с разрешения начальника работы и частные лица.

Благодарность: редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

Для цитирования: Железнодорожные новости 1912 года // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 5 (102). С. 113–114. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2022-20-5-13>.

Полный текст архивной статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the archived article in English is published in the second part of the issue.

– Нельзя не признать такое распоряжение руководителей постройки Амурской дороги превосходным и не пожелать этому новому роду подвижного состава ещё большего пространства, и даже на дорогах, лишь предположенных к сооружению для предварительного оживления их (см. «Железнодорожное Дело» от 1899 г., с. 165, «О подъездных караванных путях» и с. 299 «Подъездной путь Хива–Уральск»). Но в то же время нельзя не удивляться, что, то же Управление по сооружению железных дорог изыскивало основания к неподдержанию ходатайств частного предпринимателя, в лице А. П. Водинского, об освидетельствовании построенного им Сквирского узкоколейного пути перед открытием для общего пользования, а, напротив того, запретило г-ну Водинскому производить движение не только временное, но и рабочее.

**(«Железнодорожное дело»
по материалам
«Вестника Путей Сообщения»
от 14 июля 1912 г., № 28).**

Круговые поезда. – По-видимому, к числу последствий недавней французской выставки в Москве следует отнести проектированные Общим съездом представителей русских железных дорог и представленные в настоящее время на утверждение тарифных учреждений маршруты для круговых поездов за пониженную против обыкновенной нормы плату. Вопрос о понижении пассажирского тарифа, конечно, старый вопрос и год от года случаи частных понижений этого тарифа повторялись всё чаще, как, например, для учёных съездов и выставок, всероссийских и международных. Но перед московской французской промышленно-художественной выставкой представители русских железных дорог вникли в значение пониженных пассажирских тарифов, а равно разных второстепенных удобств для путешествующих, с гораздо большим вниманием, нежели прежде, и даже назначили для подробного изучения этого вопроса особую комиссию, которая и проектировала вышеупомянутые маршруты.

Всего проектировано 120 маршрутов. Чтобы иметь общее понятие о распределении их по направлениям, достаточно знать, что продажу билетных книжек для таких круговых путешествий предположено производить на следующих 29 станциях: Варшава (для

Варшаво-Тереспольской, Привислинской и Спб.-Варшавской дорог), Воронеж, Дербит, Киев, Козлов, Москва (на всех шести вокзалах), Новочеркасск, Одесса, Ревель, Рига (двух дорог), Ростов, Рязань, Рязск, Саратов, С.-Петербург (на всех вокзалах, кроме Царскосельской дороги), Тамбов, Тифлис и Харьков.

Понижение нормальной платы для этих поездов предположено вообще в 30 %, но в некоторых маршрутах с участием Владикавказской дороги и во всех с участием Закавказской и Финляндских дорог понижение проектировано в 40 %.

Невозможно отрицать той громадной пользы, которую принесли железные дороги России; отрицающие эту пользу, или только сами для себя закрывают истину, или рассчитывают на наивность своих слушателей. Устанавливая проектирование круговой поездки со 120 маршрутами, русские железные дороги, очевидно, делают новый шаг на общую пользу. Несомненно, что в первые годы по установлению этих поездов мало кто воспользуется ими, но с течением времени пользование ими непременно разовьётся и столь недостающее у нас отечествоведение приобретёт в круговых поездках новый способ для своего прочного распространения и утверждения.

Преобразование Московского Инженерного училища. – В заседании 24-го мая Советом Министров, между прочим, рассмотрено и одобрено к внесению в Государственную Думу представление Министерства путей сообщения – о преобразовании Императорского Московского Инженерного училища в Московский институт инженеров путей сообщения.

– Мы припоминаем, что при образовании Императорского Московского Инженерного училища были противники предоставления ему прав Института инженеров путей сообщения Императора Александра I, и главным, образом, со стороны самого Института. Но, очевидно, время доказало достоинство и полезность Инженерного училища и при других, меньших правах его, если предположенное преобразование его делается с целью повышения его ценза.

**(«Железнодорожное
дело» по материалам
«Вестника Путей Сообщения» от
2 июня 1912 г., № 22) ●**