



Из распоряжений МПС

(English text – p.256)

Циркуляр управляющим железными дорогами и правительственным инспекторам, 18 октября 1889 года, № 11714 – о недопущении маргарина в железнодорожных буфетах.

До сведения министерства доведено, что в железнодорожных буфетах иногда допускается, взамен и даже под названием коровьего масла, маргарин.

Усматривая в этом недостаточность со стороны управлений и инспекций железных дорог надзора за буфетами и доброкачественностью провизии, его высокопревосходительство изволил приказать подтвердить им о точном исполнении обязанностей, возложенных на них в этом отношении статьями 170 и 171 Общего Устава Российских железных дорог правилами содержания буфетов, объявленными при постановлении министра путей сообщения от 23 марта 1874 г., за № 50 и временным положениям об участковых инспекторах, утвержденных министром путей сообщения 11 марта 1887 года, и поручить им, предупредив содержателей буфетов о запрещении употребления маргарина, взамен и под названием коровьего масла, подвергать сих последних в случае неисполнения, строжайшей ответственности, не останавливаясь, при повторительном неисполнении, пред совершенным и немедленным устранением самого содержания буфетов.

Циркуляр министра путей сообщения, от 31-го октября 1889 г. № 6898, правлениям округов путей сообщения, инспекторам железных дорог, управлениям железных дорог, казенных и частных, и правлениям железнодорожных обществ – об оказании содействия к устройству подъездных путей.

Озабочиваясь успешнейшим развитием удобных подъездных путей к станциям железных дорог, а равно к другим пунктам торгового движения, и устранением происходящих от недостатка таковых путей затруднений в торгово-промышленном отношении и принимая во внимание, что успех в этом деле зависит главным образом

от совокупного воздействия всех заинтересованных в устройстве подъездов учреждений, обществ и лиц, и что исполнение такой задачи выходит за пределы ведомства путей сообщения, – я обращался к господину министру внутренних дел с просьбою оказать содействие достижению в этом деле возможно большего успеха посредством предоставления изыскания способов и условий осуществления возникающих разрозненных потребностей особым совещаниям под руководством гг. начальников губерний.

Благодаря сочувствию к удовлетворению этой важной государственной нужды статс-секретаря Дурново, министерство внутренних дел обратилось к начальникам губерний с циркулярным предложением, в копии при сем прилагаемым (см. журнал МПС № 43).

По доведении мною о таковом направлении дела до Высочайшего Государя Императора сведения, считаю необходимым, в видах успешного применения на деле, как Высочайше утвержденного 14 апреля 1887 года положения о подъездных путях, так и выраженных в приложенном циркуляре (см. там же) общих начал, преподать по вверенному мне ведомству следующие указания:

Участие в разработке вопросов по устройству подъездных путей представляется в особенности возможным для местных управлений ведомства путей сообщения, в которых имеются экономические и технические сведения, необходимые для успешного разрешения сих вопросов с наименьшими затратами денежных средств. Так, начальники округов путей сообщения и подчиненные им лица имеют полную возможность сообщать или доставлять по требованию гг. начальников губерний имеющиеся у них или собираемые через их подчиненных сведения о тех подъездах, устройство которых особенно необходимо для устранения и уменьшения накладных расходов по доставке грузов к путям, находящимся в заведывании округа, а равно и в ведомствах, учреждениях, обществах, фабриках, заводах и лицах, заинтересован-

ных в облегчении сообщения и могущих потом принять участие в устройстве подъезда. Личное участие начальников округов или назначенных ими представителей из числа чинов округа, по приглашению гг. губернаторов в совещаниях, которые будут образуемы, должно оказать существенную пользу для разъяснения и практического разрешения, согласно местным условиям, вопросов, подлежащих рассмотрению сих совещаний.

Что касается учреждений и лиц железнодорожной службы, то, независимо от объясненных способов содействия разработке общих вопросов устройства того или другого подъездного пути, инспекции и управления железных дорог, казенных и частных, имеют полную возможность способствовать осуществлению избранной к постройке дороги посредством облегчения предпринимателям производства и изысканий, установления наиболее упрощенного, соответствующего действительной потребности, типа пути, указания условий заготовления необходимых приспособлений и материалов, приискания рабочих и служащих, устранения затруднений при заключении договоров об отношениях подъездной до-

роги к главной линии, передачи эксплуатации рельсового подъездного пути управлению главной линии и т. п.

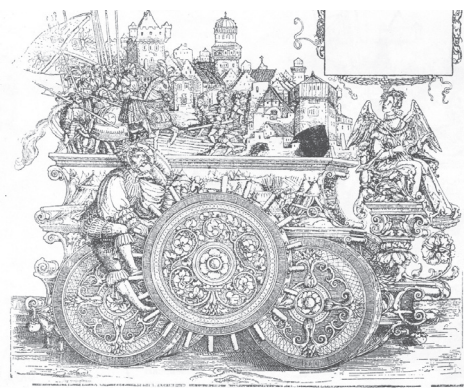
Принимая в соображение, что развитие подъездных путей представляет настоятельную необходимость не только в точных пределах удовлетворения интересам местных обывателей, облегчая и удешевляя доставку грузов к железным дорогам или к водяным сообщениям, но и в целях экономического преуспеяния всего государства, способствуя более равномерному по временам года распределению движения, усилению доходности железных дорог и сокращения до известной степени затрат на усиление их провозоспособности, и имея в виду, что успех по объединению интересов всех причастных к этому делу учреждений и лиц может считаться, под руководством гг. начальников губерний, вполне обеспеченным, я не сомневаюсь, что учреждения и должностные лица ведомства путей сообщения, руководствуясь изложенными выше указаниями, будут оказывать всевозможное со своей стороны содействие для достижения столь желательного в этом деле успеха.

(Железнодорожное дело. — 1889. — № 43–44. — С. 491–492.) ●

Велосипед Альбрехта Дюрера

Э тот велосипед, представленный здесь на рисунке, один из прадедов современных нам бициклей и трициклей. Рисунок взят из серии других, объединенных общим названием «Триумфальный въезд императора Максимилиана», и относится к 1515 году. В триумфальном въезде этом участвовало семь велосипедов и в их числе здесь изображенный велосипед художника Альбрехта Дюрера, которому приписывается и серия вышеупомянутых рисунков. Как показывает рисунок, велосипед Дюрера приводился в движение и ногами, и руками, пять других были так называемые *Tretrad*, т. е. приводились в движение только ногами.

Назначение всех этих велосипедов исчерпывалось желанием посмеяться над народом, сбегавшим на всякие торжества, но то обстоятельство, что в триумфальном въезде их было семь, конечно, указывает на суще-



ствовавший в то время и другой интерес к такого рода механизмам («Welt Spiegel, 1905 г., № 101).

М.Б.
(Железнодорожное дело. — 1906. — № 14. — С. 175.)

[Из фондов Научно-технической библиотеки МИИТ] ●



Выражаем признательность работникам НТБ МИИТ за помощь при подготовке публикации.