



СТРЕМЛЕНИЕ К ТРЕЗВОСТИ

Каменноугольное общество Fall Brook Coal Co, имеющее в своих копиях и на железнодорожных путях, Feoga-County, более 1000 рабочих, строго наблюдает за трезвостью их.

В декабре 1882 года оно установило правилом, что всякий из служащих в обществе, который будет изобличен в употреблении крепких напитков, подлежит увольнению от службы в обществе. С того времени из штата железнодорожных служащих за несоблюдение этого правила уволено более 300 человек. Первоначально общество принимало вновь на службу уволенных в случае представления ими удостоверения в хорошем поведении, но ввиду того, что подобный опыт, произведенный с пятью служащими, оказался неудачным, уволенный однажды вновь на службу не принимается.

В случае изобличения служащего в употреблении крепких напитков, пива или водки, ему посылается причитающееся жалование в синем пакете в знак того, что он увольняется от службы и ни в каком случае не может получать занятий в обществе, даже и по ремонту пути.

Хотя строгое применение изложенного выше правила лишило общество некоторых из старых и хороших служащих, общество от него не отступает. Всякий вновь определяемый на службу должен представить удостоверение, что он состоит членом общества трезвости, и обязаться во все время служения своего в обществе не употреблять никаких крепких напитков как в служебное, так и в неслужебное время. С того времени число несчастных случаев в копиях и на железнодорожных путях общества уменьшилось на 50% и всеми служащими сделаны сбережения («Rail. Gaz.»).

Читая это, нельзя не вспомнить случай, характеризующий положение вопроса о трезвости на русских железных дорогах. На одной из недавно строившихся у нас на юге железных дорог во время осмотра работ главным строителем проходивший мимо, по-видимому, отставной солдат спросил его: «Ваше высокородие, а скоро ли будете принимать нашего брата на службу на чугунку?» — Проходивший был немного навеселе. Начальник ответил ему ласково:

«Скоро, но только, брат, будут принимать одних непьющих». — «Не пьющих?» — воскликнул удивленно служака и, махнув в знак безнадежности рукой, прибавил: «Бросьте, бросьте строить!» Затем он продолжал свой путь, громко повторяя удивление свое и совет, оборачиваясь по временам назад и как бы сожалея строителям.

(Железнодорожное дело. — 1886. — № 21-22. — С. 191.)

ПЕРВАЯ ПРИГОРОДНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ВОЗЛЕ МОСКВЫ

29 июля происходило открытие конно-железной дороги с паровой тягой от Бутырской заставы до Петровского-Разумовского, которая построена бельгийским обществом, называемым главным обществом московских и российских конно-железных дорог и принявшим устройство в Москве второй конно-железной сети¹.

Открытие сопровождалось подобающим важности случая торжеством, описанном в газетах, и открытой линии, по словам «Московских ведомостей», присвоено имя князя В. А. Долгорукова. Длина линии около 5 верст. Торжественный поезд, состоявший из локомотива завода Краузе в Мюнхене и пяти прекрасного построенных в молинских мастерских вагонов прошел весь путь от Бутырской заставы в Петровское-Разумовское в 23 мин., а обратно в 17 минут.

В Петровском-Разумовском около здания академии устроены вокзал для пассажиров и сарай для паровозов и вагонов. На пути построены будут еще три платформы для публики; независимо от этого поезд для принятия и ссаживания пассажиров будет останавливаться на каждом месте пути, по желанию.

Нельзя не предвидеть, что эта линия, будучи продолжением линии конно-железных дорог от Бутырской заставы по Долгоруковской улице и по Малой Дмитровке до Страстного монастыря и пересекаясь линией, идущей по Садовой улице в одну сторону до Сухаревской башни, а в другую — до Смоленского рынка и далее, будет полезна как для жителей Петровского-Разумов-

¹ О нем мы имели уже случай говорить. См. «Железнодорожное дело», 1884 г., стр 152 и 1886 г., стр. 163.



ского и дач при нем, так и для жителей собственнo Москвы, и достаточно вознаградить общество предпринимателей за вложенные ими в это дело «страх и риск» и расходы.

Устройство Бутырско-Разумовской линии конно-железных дорог, именуемой в честь князя В. А. Долгорукова, разрешено названному обществу московским уездным земским собранием на следующих главных условиях.

1. Срок концессии по 24 сентября 1929 года, т.е. по день окончания концессии того же общества на 2-ю сеть московских городских конных железных дорог.

2. Одновременно с линией в Петровское-Разумовское должна быть построена конно-железная дорога от Бутырской же заставы до Петровского парка, длиною 1156 саж.

3. Обе названные линии конно-железных дорог должны быть построены таким образом, чтобы с самого открытия движения по ним передвижение вагонов могло быть совершаемо с помощью паровых, электрических или других механических двигателей, и могут быть устроены в один или два пути, по выбору общества.

4. Необходимые для устройства названных дорог земли приобретаются или арендуются обществом за свой счет.

5. Рельсы типа Виньоль. Ширина пути та же, что на конно-железных линиях в Москве, то есть 5 фут.

6. После 1 мая 1888 года общество обязано ввести в употребление исключительно лишь вагоны с опускаемыми оконными стеклами и затворяющими дверями. На линии в Петровский парк пассажирские места в вагонах могут быть только одного класса, а на линии в Петровское-Разумовское непременно двух классов. Вагоны для 2-го класса могут быть устраиваемы без сидений.

7. Проездная плата на линии в Петровский парк назначена не свыше 6 коп. за конец с пассажира, а на линии в Петровское-Разумовское — не свыше 15 коп. до 1 мая 1888 г. и не свыше 12 коп. после 1 мая 1888 г. при конной тяге с пассажира, без различия класса. Но введение же на последней линии всякого рода механической тяги проездная плата с пассажира и за конец не должна быть выше 15 коп. за место I класса и 10 коп. за место II класса.

8. Общество обязано платить в доход уездного земства в первые шесть лет со дня открытия движения по 600 рублей в год, во вторые шесть лет — по 1200 руб. в год, за остальное время, за исключением последних 10 лет, по 1600 руб. в год, а в последние 10 лет по 2500 р. в год.

9. Общество не обязано производить движение по названным линиям с 15 сентября по 30 апреля.

10. По истечении срока концессии, залог (6000 руб.) возвращается обществу и заключенный с ним контракт теряет свою силу. Выкупа же не предположено.

Линия в Петровский парк устроена обществом в два пути и открыта для движения в первых числах июля; линия же в Петровское-Разумовское устроена в один путь.

Благодаря просвещенному отношению к предприятию общества как со стороны начальства Петровской-Разумовской Земледельческой академии, так и со стороны прочих владельцев общество не встретило затруднений при занятии и покупке нужной ему полосы земли и могло потому исполнить очень скоро свое обязательство по устройству двух названных линий.

КОНТРОЛЬ НАД ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ ВО ФРАНЦИИ

Постановление 20 июля, изданное министром публичных работ, вследствие предложения директора железных дорог г. Ланга, вводит преобразования в контроль над железными дорогами.

Личный состав инспекции каждого общества увеличивается; контроль будет охватывать техническо-коммерческую часть. Финансовый надзор будет поручен окружным комитетам.

Кроме того, при министерстве публичных работ учрежден главный контрольный комитет, состоящий из директоров контроля и генеральных комиссаров различных округов.

Комитет этот решает общие вопросы, предлагаемые ему министром, и подает каждый год общие отчеты о результатах эксплуатации железных дорог как в техническом, так и в финансовом отношениях. Отчеты эти будут печататься в «Journal official».

(Железнодорожное дело. — 1886. — № 33—34. — С. 267—268) ●

Редакция благодарит сотрудников Научно-технической библиотеки МИИТ за помощь в работе с материалами.



ASPIRATION FOR SOBRIETY

Coal Society Fall Brook Coal C0, having on its mines and on railway tracks, Feoga-County, over 1000 workers, strictly controls over their sobriety.

In December 1882, it established a rule that any of the employees of the Society, who will be unmasked in the use of spirits, should be dismissed from the service. Since that time, more than 300 people were dismissed for non-compliance of this rule. Primary the Society hired again dismissed employees in case of submission of their good behavior report, but in view of the fact that this experiment with five employees, became unsuccessful, those once dismissed are not hired again.

In case of exposure of an employee in drinking hard liquor, beer or vodka, he receives proper salary in a blue package as a sign that he is dismissed from the service and in no case will be able to obtain positions in the Society, and even on the repair of track.

Although the strict application of the above rules deprived the Society of some old and good employees, Society does not retreat from it. Any newly assigned on service must provide proof that he is a member of temperance society, and is obliged not to drink any spirits, both in office and off-duty time. Since then, the number of accidents in the mines and on railway tracks of the Society has decreased by 50% and all employees make savings («Rail. Gaz.»).

Reading this, one cannot recall a situation characterizing the issue of sobriety on Russian railways. On one of the newly built railways in the south, during the inspection of works by the main builder, a bypasser, apparently, a retired soldier asked him: «Your Honor, and when will you hire our brother to serve on the railway?» – The bypasser was slightly drunk. The chief replied softly: «Soon, but, brother, we will take only non-drinking men». – «Non-drinking?!» exclaimed a gimper in surprise and, waving his hand as a sign of hopelessness, he added: «Stop, stop building!» Then he went on his way, loudly repeating his surprise and the

advice, turning back from time to time, as if regretting builders.

(*Zheleznodorozhnoe delo [Railway Business]*. – 1886. – № 21-22. – p. 191.)

THE FIRST SUBURBAN RAILWAY NEAR MOSCOW

On July, 29 took place the opening of horse-drawn railway with steam traction from Butyrskaya outpost to Petrovsko-Razumovskoe, which was built by the Belgian company, called the principal company of Moscow and Russian horse-drawn railways and taking part in construction of the second horse railway network in Moscow¹.

The opening was followed by a celebration befitting the importance of the case, described in the newspapers, and a new line, according to the «Moscovskie Vedomosti», was given a name of knyaz V. A. Dolgorukov. Line length is about 5 miles. A festive train consisting of a locomotive of factory Krause, in Munich, and five beautifully constructed in Molina workshops of cars went all the way from Butyrskaya outpost to Petrovsko-Razumovskoe in 23 min., and back in 17 minutes.

In Petrovsko-Razumovskoe near the Academy was arranged a station for passengers and shed for locomotives and cars. On the track three platforms for public will be built; regardless of this, the train for boarding and unboarding of passengers will stop at every place of the track as desired.

We can not foresee that this line, being a continuation of the line of horse-drawn railway from Butyrskaya outpost on Dolgorukovskaya street and Malaya Dmitrovka to Strastnoy monastery and crossing the line that runs along Sadovaya street in one side to Sukharevskaya Tower, and the other – to Smolensk market and further, will be useful for inhabitants of Petrovsko-Razumovskoe and summerhouses near it, and for the residents of Moscow itself, and sufficient reward for business society of invested «risk» and costs.

¹ We have already had occasion to speak about it. See. «Zheleznodorozhnoe delo» 1884, p. 152 and 1886, p. 163.





The construction of Butyrsko-Razumovskaya line of horse-drawn railways, named after knyaz V. A. Dolgorukov, was permitted for the mentioned Society by Moscow district county meeting on the following principal conditions.

1) The term of the concession to 24 September 1929, i.e. to the day of the end of the concession of the same Society on the 2nd network of Moscow urban horse-drawn railway.

2) Simultaneously with the line to Petrovsko-Razumovskoe should be built horse-drawn railway from Butyrskaya outpost to Petrovsky Park, the length of 1156 fathoms.

3) Both horse-drawn railway lines should be constructed so that, with the starting of movement thereof, the movement of cars could be produced by steam, electric or other mechanical drives, and can be arranged on one or two tracks, at the option of society.

4) The required for construction of these railways land is purchased or leased by the Society at its own expense.

5) Rails of Vignoles type. The width of the track is the same as on the horse-drawn railway lines in Moscow, that is 5 feet.

6) After May 1, 1888 the Society is obliged to introduce solely cars with drop window glasses and shutting doors. On the line to Petrovsky Park passenger seats in cars can be only one class, but on the line to Petrovsko-Razumovskoe certainly two classes. Cars for 2nd class can be constructed without seats.

7) Fare on line to Petrovsky Park is set as not more than 6 kopecks one-way per passenger, and on the line to Petrovsko-Razumovskoe—no more than 15 kopecks before May 1, 1888 and not more than 12 kopecks after 1 May 1888, when horse-drawn, per passenger, without distinction of class. But the introduction of the same fare per passenger one-way on the latter line of all kinds of mechanical traction

should not be more than 15 kopecks for a seat in I class and 10 kopecks for a seat in II class.

8) The Society shall pay to the revenue of the district council in the first six years after the opening of movement 600 rubles a year, during the second six years — 1200 rubles a year, for the rest time, except for the last 10 years, 1600 rubles a year and in the last 10 years, 2500 rubles a year.

9) The Society is not obliged to make movement on the above lines from 15 September to 30 April.

and 10) Upon the expiry of concession, pledge (6000 rub.) is given back to the Society and a contract, concluded with it, loses its power. Foreclosure is not expected.

Line to Petrovsky Park is arranged by the Society on two tracks, and opened to traffic in early July; line to Petrovsko-Razumovskoe is arranged on one track.

Through enlightened attitude to the business of the Society as part of superiors of Petrovsko-Razumovskaya Agricultural Academy, and from other owners, the Society did not meet difficulties during occupation and purchase of necessary land and could perform its obligation to construct these two lines very soon.

CONTROL OVER RAILWAYS IN FRANCE

Resolution on July 20 by the Minister of Public Works, as a result of proposals of the Director of Railways, Mr. Lang, introduced changes in the control over railways.

The staff of the inspection of every society increases; monitoring will cover technical and commercial parts. Financial supervision will be charged by district committees.

Moreover, under the Ministry of Public Works was established main monitoring committee consisting of control directors and general commissioners of different districts.

The Committee decides on general questions, offered by the Minister, and submits every year general reports on the results of operation of railways, both technically and financially. These reports will be published in «Journal official».

(Zheleznodorozhnoe delo [Railway Business]. — 1886. — № 33-34. — pp. 267-268) •

The editorial board expresses gratitude to the staff of the Scientific and Engineering Library of MIIT University for kind assistance in preparing this collection of articles for publication.



ПЕРВЫЙ МИНИСТР 264

Памятник Мельникову у трех вокзалов подчеркивает масштабность личности.



АВТОРЕФЕРАТЫ 269

- Система тягового электроснабжения.
- Экологическая оценка тяжелых металлов.
- Центры обработки данных железных дорог.
- Портový терминал: среда взаимодействия.
- Экономика строительства новых трасс.
- «Сухой порт» в системе транспортных коридоров.

НОВЫЕ КНИГИ 271

Издательства страны пополнили списки научно-технической и учебно-методической литературы о транспорте.

FIRST MINISTER 264

The fact of erection of the monument to Pavel Melnikov in the square where three Moscow rail stations are situated, underlines the dimensions of his personality.

SELECTED D. SC. AND PH. D. THESES 269

- System of traction power supply.
- «Dry port» within the system of transport corridors.
- Port terminal: interaction environment.
- Economical aspects of construction of new railways.
- Ecological assessment of heavy metals' impact.
- Centers of data processing of railways.

NEWLY PUBLISHED BOOKS 271

The publishing houses have replenished lists of scientific, engineering and educational editions on transport and transportation.

