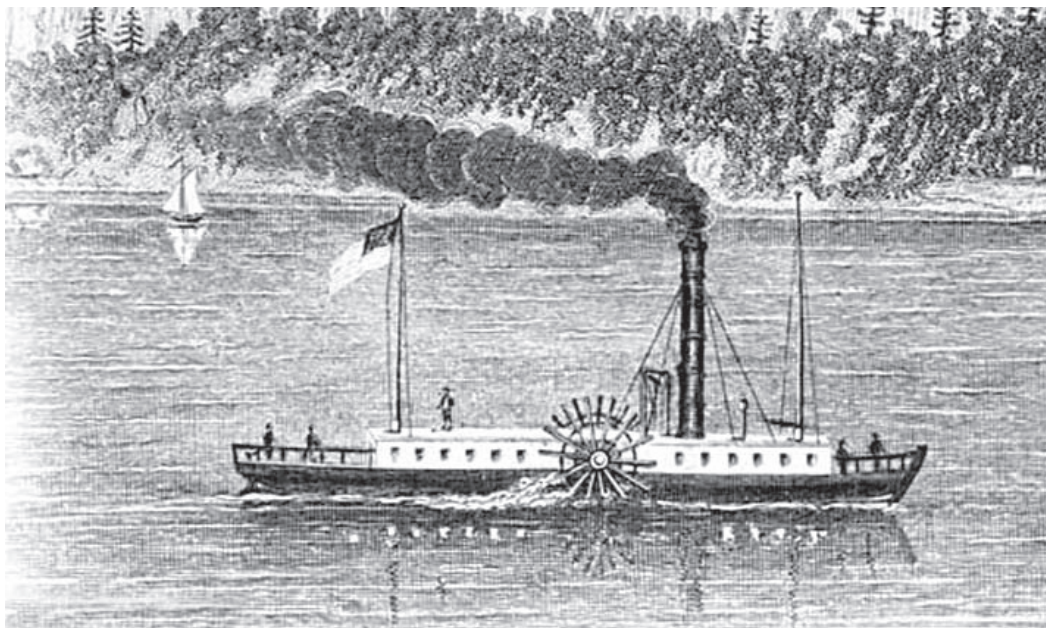


Кто изобрел пароходы. — Оказывается, что не Дэвису Папину (*от ред. «МТ»:* Дэни Папен) и не Фултону, а испанцу Гараю, жившему 400 лет тому назад, принадлежит честь первого применения пара к движению судов. Гарай был страстным моряком и все свободное время посвящал занятиям физикой и механикой, стараясь изобрести что-нибудь «примечательное». Уже будучи стариком, он напал на идею применить водяной пар к движению судов, употребив для этой цели колеса. Над стариком все смеялись. Наконец, ему удалось обратить на себя внимание императора Карла V. Почувствовав в проекте Гарая «мерцание великой идеи», Карл V приказал ему сделать опыт с первым же судном, которое войдет в гавань Барселоны, тогдашней императорской резиденции. Таким кораблем оказался «Тринидать». Несмотря на протесты капитана, к нему были грубо прилажены колеса и устроен — с благословения инквизиции — первобытный паровой котел. В присутствии самого императора машина Гарая заработала, и корабль пошел против ветра, сделав в 2 часа 8 морских миль. Экипаж корабля, в самом начале опыта, кинулся за борт и впласть достиг берега, в ужасе



спасаясь от «черта». Счастливый изобретатель получил от Карла V 4000 мораведисов (*от ред. «МТ»:* испанская медная монета). А затем все кануло в лету — и изобретатель, и изобретение («Голос правды», № 615, от 2-го октября 1907 г.).



Первый паровой корабль, построенный в Америке механиком Робертом Фултоном (1807).





Вагон-библиотека. — Библиотека служащих управления Закавказской железной дороги, желая усилить свою просветительскую деятельность и предоставить своим линейным членам и подписчикам возможно более удобств при пользовании книгами, предполагала открыть с 1 ноября пр. года движение по главной линии от Баку до Батуми вагона-библиотеки, который будет прицепляться к товарным поездам («Тифлис. Лист», № 233, 27-го декабря).

Как действует беспроводный железнодорожный телеграф в России. — На станциях «Байкал» и «Танхой» во время японской кампании был установлен беспроводный телеграф. В настоящее время сокращение штата телеграфистов на этих станциях достигло того, что обслуживать этот телеграф некому, и телеграммы о приходе и отходе ледокола «Байкал» должны передаваться по обыкновенному телеграфу вокруг Байкала, благодаря чему ледокол «Байкал» не редко прибывает раньше, чем получит телеграмма о нем. На станции «Байкал» в настоящее время находится «настоящих» телеграфистов всего не более 4, в большинстве же телеграф обслуживается учениками. («Сибирь», № 251, от 23-го августа 1907 г.).

(Железнодорожное дело. — 1908. — № 1. — С. 11–12)

Производительность вагоностроительных заводов. — Представители крупнейших вагоностроительных заводов: Русско-Балтийского «Феникс», «Двигатель» и других получили собранные данные относительно

современного положения эксплуатируемой ими отрасли промышленности, по которым общий ежегодный выпуск вагонов должен составить около 50 тыс. вагонов разных типов. Приведенное количество исчислено с расчётом на то, что производство на заводах будет идти полным ходом. Между тем на это рассчитывать невозможно, так как главный заказчик — казна — наметил заказать на 1908 год не более 25 процентов общей производительности вагоностроительных заводов («Голос Москвы», № 289, 14-го декабря 1907 г.).

Ходатайство клуба автомобилистов. — Московский клуб автомобилистов возбудил ходатайство перед главным управлением железных дорог о том, чтобы автомобили перевозились по железным дорогам на открытых вагонах-площадках, как это принято за границей. Такие вагоны можно было бы прицеплять к концу не только товарных, но и пассажирских поездов. Не возражая против тарифа для товарных поездов, клуб просит назначить возможно низкий тариф для перевозки автомобилей при пассажирских поездах, причем пассажиры автомобиля могли бы переезжать оставаясь в экипаже («Голос Москвы», № 295, 21-го декабря 1907 г. и «Жел.-дор. Дело» 1886 г. стр. 138.).

Автомобильное движение по калмыцкой степи. — «Астрах. В.» передает, что калмыцкое управление предлагает предпринимателям крупную ежегодную субсидию для устройства автомобильного движения из города в разные направления по степи, всего на расстоянии приблизительно 550 верст. Автомобили должны возить раз в неделю почту и, по мере надобности, двух-трёх калмыцких чиновников. Уже было собрание местных предпринимателей, которое решило выработать проект устава кооперативного общества («Речь», № 296, 15-го декабря 1907 г.).

Международное сообщение через Сибирь. — Проект прямого международного пассажирского сообщения Западной Европы с Китаем и Японией через Сибирь, разработанный происшедшей текущей осенью в Брюсселе Международной конференции с участием представителей западноевропейских и рус-



ских железных дорог и пароходных обществ, в настоящее время представлен на утверждение Министерства путей сообщения и финансов. Проектируемое прямое сообщение даст возможность пассажирам совершить поездку от главнейших городов Англии, Франции, Бельгии, Голландии, Германии и Австрии по одному билету (купонной книжке) рельсовым путем через Европейскую Россию и Сибирь (сибирская, китайская-восточная и уссурийская железные дороги) до Владивостока и далее морем в Японию и Китай, а также и в обратном направлении. В видах развития дальневосточного прямого сообщения русская северо-западная и варшавско-венская железные дороги не будут взимать с пассажиров, едущих на Дальний Восток, добавочной платы за увеличенную скорость в экспресс-поездах; равным образом голландская и нидерландская железные дороги не будут взимать с тех же пассажиров добавочной платы за нумерованные места в пассажирских поездах. В прямое сообщение вступают, для перевоза пассажиров водною между Лондоном и материком и между Владивостоком и включаемыми в прямое сообщение портами Японии и Китая, пароходные общества «Зеланд» в Флиссингенге, «Мессажери Маритим» в Париже, «Северо-Германский Ллойд» в Бремене и «Добровольный флот» в С.-Петербурге. Прямое пассажирское сообщение

Западной Европы с Дальним Востоком через Сибирь предполагается осуществить в начале 1908 г. («Сибирск. Жизнь» № 188, 14-го декабря 1907 г.).

(Железнодорожное дело. — 1908. — № 2–3. — С. 27–28)

Нападения на железные дороги. — 13 июля в 7 часов утра было совершено вооруженное нападение на железнодорожного артельщика, ехавшего в поезде № 6 на ст. Разсыпную (от ред.: недалеко от Дебальцево, Донецкая обл.) 2-й Екатеринбургской жел. дороги. «Экспроприаторов» было пять человек. Не доезжая Разсыпной, они бросились было к артельщику, но замеченные во время стражником, были отброшены ружейным выстрелом. Тогда «экспроприаторы» открыли пальбу из браунингов и маузера и стали один за другим соскакивать на ходу поезда. Последний уже подходил к станции, и выстрелы были услышаны станционными служащими. Начальник станции совместно с телеграфистом Ходзько, вооружившись вилами, бросились в погоню за убежавшими 4-мя «экспроприаторами». Двое из них, осыпая преследователей градом пуль, бросились в степь, отняли у крестьян под угрозой смерти пару лошадей и скрылись в хлебах. К преследователям в это время присоединились работавшие в поле крестьяне, которые на лошадях стали разыскивать





скрывшихся. Вскоре они были обнаружены и, окруженные со всех сторон, вынуждены были сдаться. Крестьяне с озлоблением набросились на них и избили до полусмерти. При них оказались три браунинга, один маузер с прикладом и несколько обойм с патронами. Задержанные не старше 25 лет. При одном найдена паспортная книжка на имя Серикова, отставного матроса. Из Дебальцева были вызваны стражники, которые приступили к розыску других двух «экспроприаторов». Скоро их нашли в лесу и, после ожесточенной перестрелки, один был убит, а другой ранен в ногу. В раненом обнаружен давно разыскиваемый властями Мартынцев, житель села Гробоного, расположенного в 6 верстах от ст. Разсыпной. В поезде № 6 в то же время был произведен тщательный обыск, но ничего подозрительного не было обнаружено. Когда же поезд тронулся в дальнейший путь, у семафора из окна вагона выброшена была обойма с патронами. При вторичном обыске в уборной нашли маузер. Пятого же «экспроприатора» удалось обнаружить лишь на следующей станции, Чернухино, где он был задержан жандармами. В поезде во время перестрелки были ранены стражник, находившиеся при артельщике, и кондуктор («Приднепров. Край», № 335, 17-го июля 1907 г.).

— На станцию Кандевка, Гороишенского уезда, 15 июля вечером явились трое неизвестных. Один с револьвером в руках вошел в квартиру помощника начальника станции, в которой оказались только дети. Последние подняли крик; неизвестные скрылись в ближайший кустарник. Вызванные жандармы и ремонтные рабочие задержали одного из злоумышленников. На месте задержания найден револьвер («Пет. Газ.», № 194, 18-го июля 1907 г.).

— Ст. Ворожба, Московско-Киево-Воронежской жел. дороги, 15-го июля на станции по прибытии шедшего из Киева в Москву почтового поезда № 4, с которым следовал транспорт золота, сопровождаемый воинскою охраной, полиция обратила внимание на прохаживавшихся по платформе троих неизвестных молодых людей, одетых в черные австрийские куртки. При одном из них был небольшого размера саквояж, с которым он обращался с большой осторожностью. Полиция задержала заподозренных и при обыске

нашла у задержанных два револьвера системы Маузера, несколько обойм патронов для них; в отобранном чемодане оказались три бомбы. Арестованные отказались назвать себя («Русские Вед.», 165, 20-го июля 1907 г.).

— На станции «Влохи» Варшавско-Венской дороги несколько грабителей напали на кассира железопрокатного завода, везшего 5.000 рублей для уплаты рабочим, которые вместе с жандармами бросились их преследовать. Грабители, отстреливаясь, бросили мелкой монеты на 4.200 рублей («Пет. Газ.», № 177, 21 июля 1907 г.).

— 26 июля пр. г. вечером, при отправлении в Москву со станции Подольск, М.—Курской жел. дор. дачного поезда № 60, на платформе раздалась четыре револьверных выстрела. Среди публики произошел переполох. Все бросились бежать в разные стороны. Поезд задержали. Через несколько минут станционный сторож Шатилов на площадке одного из вагонов III кл. нашел два заряженных револьвера: один браунинг, другой — солдатского образца. Дежурный жандарм пошел по вагонам через весь поезд, чтобы обнаружить виновного, и в это время с площадки переднего вагона соскочил на платформу неизвестный молодой человек. Он побежал но направленно к городскому парку; жандарм за ним погнался. Неизвестный произвел несколько выстрелов и успел скрыться («СПБ. Ведом.», № 166, 28 июля 1907 г.).

(Железнодорожное дело.— 1908.— № 2—3.— С. 27—28)

Бабий бунт — На ст. Бейсагола Либ. ж.д. (от ред. «МТ»: город в Литве) во время погрузки хлеба в вагоны для отправления за границу из окрестных сел явилась толпа женщин и прекратила погрузку. Местный жандарм оказался бессильным справиться с разошедшимися бабами, и на помощь ему была вызвана уездная полиция. Прибывшие стражники арестовали зачинщиц и разогнали остальных, а хлеб был благополучно погружен и отправлен («Слово», № 296, 4-го ноября 1907 г.).

(Железнодорожное дело.— 1908.— № 1.— С. 11—12) ●

Редакция выражает благодарность персоналу библиотеки МИИТ за помощь в подготовке данного материала.



Who invented the steamers.— It turns out that it was not Davis Papin (from the editors of *World of Transport and Transportation: Dany Papen*) and not Fulton, but the Spaniard Garay, who lived 400 years ago, has the honor of the first application of steam to the movement of ships. Garay was a passionate sailor and spent all his free time in physics and mechanics lessons, trying to invent something «remarkable». Already an old man, he attacked the idea of applying water vapor to the movement of ships, using wheels for this purpose. Everyone laughed at the old man. Finally, he managed to attract the attention of the Emperor Charles V. Feeling in Garay's project «flickering of a great idea», Charles V ordered him to make an experience with the first vessel to enter the harbor of Barcelona, then the imperial residence. Such a ship was «Trinidad». Despite the protests of the captain, the wheels were rudely fitted to it and the primitive steam boiler was built with the blessing of the Inquisition. In the presence of the emperor himself, Garay's machine started operation, and the ship went against the wind, making 8 marine miles over 2 hours. The crew of the ship, at the very beginning of the experiment, rushed overboard and swam to the shore, in horror escaping from the «devil». The lucky inventor received from Charles V 4,000 morawedis (from the editors of *World of Transport and Transportation: copper coin*). And then everything faded into oblivion — both the inventor and the invention («Golos pravdy», No. 615, October 2, 1907).

Car-library.— The library of employees of the administration of the Transcaucasian railway, wishing to strengthen their educational activities and provide their linear members and subscribers with the most convenience in using books, planned to open on November 1 of the year the movement along the main line from Baku to Batumi of the library car that would be coupled to freight trains («Tiflis.List», No. 233, December 27).

How does the wireless railway telegraph operate in Russia.— A wireless telegraph was installed at the stations of Baikal and Tankhoy during the Japanese campaign. At the present time, the reduction in the staff of telegraphists at these stations has reached the point that there is nobody to service this telegraph, and telegrams about arrival and departure of the Baikal icebreaker should be transmitted by ordinary telegraph around Baikal, so the Baikal icebreaker arrives often earlier than a telegram about it. At the station «Baikal» at the present time there are only 4 «real» telegraph operators, in the majority the telegraph is served by students («Siberia», No. 251, August 23, 1907).

(Rail business [Zheleznodorozhnoe delo].— 1908.— No. 1.— pp. 11–12)

Productivity of car building plants.— Representatives of the largest car building plants: the Russian-Baltic «Phoenix», «Engine» and others received data on the current situation of their industry, for which the total annual output of cars should be about 50 thousand cars of different types. The above amount is calculated with the expectation that production at the plants will go full steam. Meanwhile, it is impossible to count on this, since the main customer — treasury — planned to order for 1908 not more than 25 percent of the total productivity of the car building plants («Golos Moskvyy», No. 289, December 14, 1907).

Petition of a motorists' club.— The Moscow Motorists' Club filed a petition to the main railway administration that cars be transported by rail on open, wagon-sites, as is customary abroad. Such cars could be attached to the end not only of freight, but also of passenger trains. Without objecting to the tariff for freight trains, the club is requested to assign the lowest possible rate for transporting cars with passenger trains, and the passengers of the car could move while staying in the carriage («Golos Moskvyy», No. 295, December 21, 1907 and «Zheleznodorozhnoe delo», 1886, p. 138).

Car traffic along the Kalmyk steppe.— «Astrakh. V.» reports that the Kalmyk administration offers entrepreneurs a large annual subsidy for organization of automobile traffic from the city to different directions along the steppe, only about 550 versts away. Cars should carry mail once a week and, as necessary, two or three Kalmyk officials. There was already a meeting of local entrepreneurs, who decided to draft a charter for the cooperative society («Rech», No. 296, December 15, 1907).

International traffic through Siberia.— The project of direct international passenger traffic of Western Europe with China and Japan through Siberia, developed by the International Conference that was taking place this autumn in Brussels with the participation of representatives of Western European and Russian railways and shipping companies, is currently submitted for approval by the Ministry of Railways and Finance. The projected direct traffic will allow passengers to travel from the main cities of England, France, Belgium, Holland, Germany and Austria by one ticket (coupon book) by rail through the European Republic and Siberia (Siberian, Chinese-Eastern and Ussuri railway) to Vladivostok and Further by sea to Japan and China, and also in the opposite direction. In the development of Far Eastern direct communication, the Russian north-west and the Warsaw-Vienna railways will not charge passengers traveling to the Far East for an additional fee for increased speed in express trains; similarly, the Dutch and Dutch railways will not charge additional



passengers for the numbered seats on passenger trains from the same passengers. The direct message is for the passengers to be transported by water between London and the mainland and between Vladivostok and the ports of Japan and China included in the direct communication, the steamship companies Zeland in Flielsing, the Messagery Maritim in Paris, the North German Lloyd in Bremen and Voluntary Fleet in St. Petersburg. Direct passenger traffic of Western Europe with the Far East through Siberia is expected to be carried out at the beginning of 1908 («Sibirskaya zhizn», No. 188, December 14, 1907).

Attacks on railways.— On July 13, at 7 a.m., an armed attack was made on a railroad carrier who was traveling on train No. 6 to the station Razsypnaya (from the editors of *World of Transport and Transportation*: near Debal'tsevo, Donetsk region.) of the 2nd Ekaterininskaya railway. There were five «expropriators». Before reaching Razsypnaya, they rushed to the artel member, but noticed timely by the guardian, were thrown by a rifle shot. Then the «expropriators» opened fire from the Browning and Mauser and began to jump one by one along the train. The latter was already approaching the station, and the shots were heard by station employees. The station's head, together with the telegrapher, Hodzko, armed with pitchforks, rushed in pursuit of the four «expropriators» who fled. Two of them, showering the pursuers with a hail of bullets, rushed to the steppe, took a couple of horses from the peasants under the threat of death and disappeared into the loaves. At that time, the peasants working in the field joined the pursuers, who on horseback began to search for those who had disappeared. Soon they were discovered and, surrounded on all sides, had to surrender. The peasants attacked them with bitterness and beat them to death. They had three Browning, one Mauser with a butt and a few clips with cartridges. The detainees are not older than 25 years. At one, a passport book was found in the name of Serikov, a retired sailor. From Debal'tsevo the guardians were summoned, who began to search for the other two «expropriators». Soon they were found in the forest and, after a fierce exchange of fire, one was killed, and another was wounded in the leg. The wounded is long sought by the authorities Martyntsev, a resident of the village of Grobovoe, located 6 versts from the station Razsypnaya. In train № 6 at the same time, a thorough search was carried out, but nothing suspicious was found. When the train began to move further, a clip with cartridges was thrown out of the car window from the semaphore. During a second search, the Mauser was found in the restroom. The fifth «expropriator» was found only at the next station, Chernukhino, where he was detained by gendarmes. On the train during the shooting, the guardian who was at the artel member was wounded, and the conductor («Pridneprovsky Krai», No. 335, July 17, 1907)

— At the station Kandevka, Gorishensky country, on July 15 in the evening, three unknown persons

appeared. One with a revolver in his hands entered the apartment of the assistant to the station chief, in which only the children were. The latter raised a cry; unknowns disappeared into the nearest bush. The evicted gendarmes and repair workers detained one of the intruders. A revolver was found at the place of detention («Pet. Gaz», No. 194, July 18, 1907).

— Station Vorozhba, Moscow-Kiev-Voronezh Railway, on July 15 at the station on arrival of the mail train No. 4, which was traveling from Kiev to Moscow, with which the transport of gold followed, accompanied by military guard, the police drew attention to the three unknown young men walking in the platform, dressed in black Austrian jackets. One of them had a small sized bag, which he handled with great care. The police detained the suspects and found two revolvers of the Mauser system at the detainees, several cartridges of cartridges for them; in the seized suitcase there were three bombs. The arrested refused to identify themselves («Russkie Ved.», 165, July 20, 1907).

— At the station «Vlokh» of Warsaw-Vienna railway, several robbers attacked the cashier of the iron rolling plant, who carried 5,000 rubles to pay workers who, along with the gendarmes, rushed to pursue them. The robbers, shooting back, threw a small coin for 4,200 rubles (Pet. Gaz., No. 177, July 21, 1907).

— On July 26, last year in the evening, when train № 60 was departing to Moscow from the station Podolsk, Moscow-Kursk railway, on the platform four revolvers were fired. There was a stir among the public. Everyone rushed to run in different directions. The train was detained. A few minutes later the station watchman Shatilov on the site of one of the cars of III class found two loaded revolvers: one Browning, the other a Soldier's model. The gendarme on duty went to the cars through the train to find the guilty, and at that time an unknown young man jumped off the platform of the front car. He ran to the city park; The gendarme pursued after him. The unknown man fired several shots and managed to escape («St. Petersburg Vedom.», No. 166, July 28, 1907).

(Rail business [Zheleznodorozhnoe delo].— 1908.— No. 2—3.— pp. 27—28)

Women's riot — At the station Baysagola Lib. railway (from the editors of *World of Transport and Transportation*: a city in Lithuania) during the loading of bread into cars for departure abroad, a crowd of women appeared from the surrounding villages and stopped loading. The local gendarme was powerless to cope with the dispersed women, and the county police was called to help him. Arriving guards arrested the instigators and dispersed the others, and the bread was safely loaded and shipped («Slovo», No. 296, November 4, 1907).

(Rail business [Zheleznodorozhnoe delo].— 1908.— No. 1.— pp. 11—12) ●

The editorial board expresses gratitude to the staff of the Library of MIIT university for their contribution to preparing this publication.