



Журналъ основанъ въ 1882 г. А. Н. Горчаковымъ, состоявшимъ Редакторомъ пожизненно до 1914 года.

Редакціонный Комитетъ: Предсѣдатель VIII-го Отдѣла и Отвѣтственный Редакторъ А. Н. Фроловъ, Кандидатъ по Предсѣдатель Ю. Н. Эрлихъ, Непремѣнные Члены VIII Отдѣла: В. И. Бахтеревъ, В. Н. Бѣляевъ, М. Н. Гротень, А. Н. Ефремовъ, Д. Ю. Карѣевъ, В. К. Бетрицъ, Ю. И. Лебедевъ, Н. А. Сытенко, С. М. Травчетовъ, В. А. Фесенковъ, С. А. Штольцманъ, С. А. Щепотьевъ, В. В. Юргенсонъ, Ф. К. Ясевичъ и Секретарь Редакціи А. Н. Сигуновъ.

СОДЕРЖАНІЕ:

Ф. Ясевичъ. Замѣтки участника экскурсіи VIII-го Отдѣла И. Р. Т. О. по желѣзнымъ дорогамъ Скандинавіи въ іюнь 1914 года (окончаніе) . . . 375
Инженеръ М. Шереметевскій. Безопасность прежде всего (Safety first) (окончаніе) . . . 379
Хроника VIII-го Отдѣла И. Р. Т. О. (окончаніе) . . . 383
Новости: Желѣзные товарные вагоны; Пассажирскія плат-

формы съ выдвигающимся краемъ; Электрическое освѣщеніе поѣздовъ во Франціи и въ Англии . . . 384
Новые члены VIII-го Отдѣла И. Р. Техн. Общества . . . 384
Объявленія.

Приложенія: 1) Библиографическій указатель 1914 г. вып. VI, 2) Указатель статей, помѣщенныхъ въ «Желѣзнодорожномъ Дѣлѣ» въ 1914 году, и 3) Обложка и заглавный листъ къ этому изданію.

Замѣтки участника экскурсіи VIII-го Отдѣла И. Р. Техническаго Общества по желѣзнымъ дорогамъ Скандинавіи въ іюнь 1914 года.

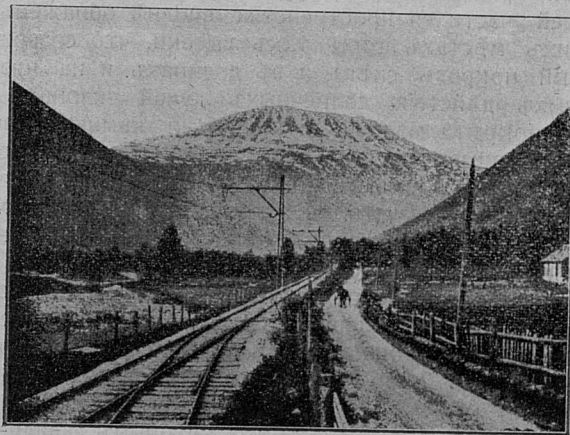
(Окончаніе.—См. «Желѣзнодорожное Дѣло» с. г. №№ 45—46, стр. 367).

Приведу здѣсь нѣсколько путевыхъ впечатлѣній изъ поѣздки по Норвегіи и описаніе юбилейной выставки въ Христіаніи.

По норвежскимъ жел. дорогамъ поѣзда движутся медленно, чѣмъ по шведскимъ. Средняя скорость поѣздовъ прямого сообщенія между Копенгагеномъ, Стокгольмомъ и Христіаніей въ предѣлахъ Швеціи 53, а въ предѣлахъ Норвегіи 45 клм. въ ч. Обычно здѣсь поѣзда состоятъ лишь изъ вагоновъ II и III классовъ; I-й классъ имѣется только въ одномъ курьерскомъ поѣздѣ прямого сообщенія съ Берлиномъ. Въ вагонахъ II класса просторныя отдѣленія на 6 мѣстъ; самые вагоны ниже, чѣмъ въ Россіи, поэтому, чтобы лечь на поднятыхъ спинкахъ, надо переложить багажъ на вторыя верхнія полки и приподнять первыя. Въ уборныхъ къ услугамъ публики имѣется жидкое мыло въ баллонѣ, изъ котораго при опрокидываніи на полукольцевой горизонтальной оси выливается капля или двѣ сконцентрированнаго мыльнаго раствора. Тамъ же подвѣшено у потолка длинное и широкое полотенце, закрѣпленное на манеръ безконечной ленты. На германскихъ и шведскихъ ж. д. по большей части при умывальникахъ имѣются особыя стойки съ запасомъ кусочковъ мыла, которые непроизводительно разбрасываются, что приводитъ къ неопрятному виду; полотенца миниатюрныхъ размѣровъ хранятся тамъ въ открытыхъ шкафикахъ и послѣ употребленія бросаются въ корзину; послѣднее ведетъ къ засоренію помѣщенія использованными полотенцами. Серьезнымъ неудобствомъ какъ норвежскихъ, такъ и шведскихъ вагоновъ является отсутствіе клапановъ снизу чашекъ отхожихъ мѣстъ и отсутствіе промывки оныхъ водой. Въ видахъ экономіи въ расходѣ воды, въ норвежскихъ вагонахъ откидная чашка умывальника пополняется изъ трубки, приводящей изъ небольшого резервуара воду при помощи нажатія клапана, находящагося сбоку умывальника.

Все протяженіе норвежскихъ ж. д. въ 1913 г. было 3.085 килом., изъ коихъ 2.631 казенныхъ и 454 килм. частныхъ. Двойного пути имѣлось всего 20 клм. Въ общее протяженіе включены не только ширококолейныя линіи (съ колеей 1.435 мм.), но и узкоколейныя съ колеей 1,067, 1 мт. и 0,75 мт. Постройка километра обходилась вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ въ періодъ времени съ 1855 по 1862 г. по 100—138 тыс. кронъ; потомъ, до 1880 г. стоимость колеблется отъ 64 тыс. до 78 и въ исключительныхъ случаяхъ до

100 тыс. кр.; съ 1880 г. по 1908 г она остается въ предѣлахъ 76—98 тыс. кр. и въ послѣдніе годы составляетъ отъ 97 до 102 тыс. кр. Коэффициентъ эксплуатаціи колеблется за послѣдніе годы отъ 0,75 до 0,8; чистый доходъ нынѣ достигаетъ 7,2 мил. кр. и составляетъ около 2,3% отъ затраченнаго капитала. Средняя длина поѣзда: пассажира 26 клм., тонны груза—около 58 клм.



Фиг. 15.—На сѣверѣ Норвегіи.

Валовой доходъ съ километра составляетъ 10.700 кр., въ томъ числѣ отъ пассажирскаго движенія 45,5%, отъ товарнаго 52,9% и отъ прочихъ статей 1,6%. Расходъ на километръ 8.327 кр., изъ нихъ 1,1% на общее управленіе, 33,6% на эксплуатац. службу, 38,2% на тягу, 23,8% на содержаніе пути и зданій и 3,3%—прочіе расходы. Чистый доходъ 2.373 кр., или 2,22% отъ валового дохода.

Паровозовъ на Норвежской сѣти всего 390. Норвегія изготовляетъ паровозы и вагоны весьма совершенной конструкціи. Рядомъ съ великанами паровозами настоящаго времени на выставкѣ въ Христіаніи былъ помѣщенъ первый исполненный для Норвегіи компаніей Роберта Стефенсона въ Англии паровозъ для построенной въ 1861 г. жел. дороги отъ Христіаніи до Лиліенстрома. Желѣзныя пути Норвегіи теперь ни въ чемъ не отстаютъ отъ европейскихъ. Оживленное движеніе на нихъ сосредоточено около Христіаніи; большое товарное движеніе имѣется только на сѣверѣ около Риксгрэнцена, гдѣ норвежцы перевозятъ къ морю