

Журналъ основанъ въ 1882 г. А. Н. Горчаковымъ, состоявшимъ Редакторомъ до смерти въ 1914 году.

Редакціонный Комитетъ: Предсѣдатель VIII-го Отдѣла А. Н. Фроловъ, Кандидатъ по Предсѣдатель и Отвѣтственный Редакторъ Ю. Н. Эрлихъ, Непремѣнные Члены VIII Отдѣла: В. И. Вахтеревъ, В. Н. Бѣляевъ, М. Н. Гротенъ, А. Н. Ефремовъ, Ж. Ю. Карѣевъ, В. К. Кетрицъ, Ю. И. Лебедевъ, Н. А. Сытенко, С. М. Травчетовъ, В. А. Фесенковъ, С. А. Штольцманъ, С. А. Штольцовъ, В. В. Юргенсонъ, О. К. Ясевичъ и Секретарь Редакціи А. Н. Сигуновъ.

СОДЕРЖАНІЕ:

О. К. Ясевичъ. Объ изобрѣтенномъ Д. И. Захаровымъ самодействующемъ приборѣ для остановки поѣзда воздушнымъ тормазомъ. Стенографическій отчетъ по докладу Дѣлопроизводителя VIII Отдѣла О. К. Ясевича и бесѣдѣ въ засѣданіи Отдѣла 6 февр. 1914 г., подъ предсѣдательствомъ Ю. Н. Эрлиха. Изобрѣтатель Д. И. Захаровъ демонстрировалъ модель прибора 163
К. Быковъ. По вопросу о размѣткѣ груженыхъ вагоновъ 166
Перемѣщеніе грузовъ большой скорости электромоторами на Сѣверномъ вокзалѣ въ Бостонѣ 168

Новости: Американскія вагонныя нагрузки; Сравненіе перевозокъ по жел. дорогамъ и по воднымъ путямъ; Результаты электрической эксплуатаціи Симплонскаго туннеля; Служебный цензъ старшихъ агентовъ Пенсильванской сѣти американскихъ ж. д.; Производство чугуна и стали въ Соединенныхъ Штатахъ въ 1913 г. 171
Хроника VIII Отдѣла И. Р. Т. О. 173
Объявленія.
Приложеніе. Библиографическій указатель 1914 г. выпускъ II.

Объ изобрѣтенномъ Д. И. Захаровымъ самодействующемъ приборѣ для остановки поѣзда воздушнымъ тормазомъ.

Стенографическій отчетъ по докладу дѣлопроизводителя VIII Отдѣла, Инженера п. с. О. К. Ясевича и бесѣдѣ въ засѣданіи Отдѣла 6-го февраля 1914 года подъ предсѣдательствомъ Ю. Н. Эрлиха. Изобрѣтатель Д. И. Захаровъ демонстрировалъ модель прибора.

Предсѣдатель. Объявляю засѣданіе открытымъ. Намъ предстояло выслушать докладъ Непремѣннаго Члена нашего Отдѣла М. Н. Гротена «объ изобрѣтенномъ Д. И. Захаровымъ самодействующемъ приборѣ для остановки поѣзда приведеніемъ въ дѣйствіе воздушнаго тормазы». Къ сожалѣнію, г. Гротенъ долженъ былъ уѣхать въ служебную командировку, поэтому общія соображенія о приборѣ г. Захарова будутъ сообщены дѣлопроизводителемъ Отдѣла О. К. Ясевичемъ.

О. К. Ясевичъ. Въ области принятія предупредительныхъ мѣръ въ цѣляхъ возможнаго уменьшенія послѣдствій схода съ рельсовъ единицъ подвижнаго состава то и дѣло появляются всякія предложенія, въ видѣ самыхъ разнообразныхъ приспособленій, которыя должны при сходѣ съ нормальнаго положенія первой-же колесной пары оказать дѣйствіе на кранъ воздушнаго тормазы непрерывнаго дѣйствія и, открывъ таковой, заставить затормазиться весь поѣздъ.

Много такихъ приспособленій состоятъ изъ запаянной снизу трубки или иного резервуара, находящагося подъ поломъ подвижнаго состава и немного не достигающаго до уровня головки рельсовъ; конецъ такой трубки повреждается каждый разъ, когда подвижной составъ съ этимъ приспособленіемъ наѣдетъ на препятствіе или опустится ниже рельсовъ. Нѣкоторые изобрѣтатели заставляютъ катиться по рельсу особый роликъ, который при сходѣ съ рельса воздѣйствуетъ на кранъ воздушнаго тормазы.

Приспособленіе г. Захарова принадлежитъ къ послѣднему типу и состоитъ въ слѣдующемъ: за первой паровозной колесной парой, на высотѣ до 1" отъ головки рельса поддерживается достаточной длины валикъ-роликъ, стержень котораго механически связанъ съ ближайшей къ нему частью тормазнаго воздухопровода.

Необходимо замѣтить, что многія изъ такихъ изобрѣтеній разсматриваются какъ разъ въ настоящее время особымъ совѣщаніемъ, подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Щукина, въ Министерствѣ Путей Сообщенія, и М. Н. Гротенъ высказывался за то, что было бы полезно и данное изобрѣтеніе представить въ это Совѣщаніе, такъ какъ тамъ работаютъ инженеры-специалисты и въ достаточномъ числѣ. Между прочимъ онъ передалъ, что на первомъ засѣданіи этой комис-

сіи, которая состоялась третьяго дня, были разсмотрѣны бѣгло 24 подобныя изобрѣтенія, изъ которыхъ 3 или 4 были въ извѣстной степени аналогичны предложенію г. Захарова, при чемъ надо замѣтить, что изъ этихъ 24 немногія, 2—3, найдены въ принципѣ цѣлесообразными и достойными болѣе подробнаго разсмотрѣнія. Но впереди идетъ нѣсколько серій подобныхъ предложеній, и среди одобренныхъ для детальной разсмотрѣнія найдутся, навѣрно, такія, которыя будутъ очень близки къ изобрѣтенію г. Захарова. Если это изобрѣтеніе попадетъ въ ту же комиссію, то во всякомъ случаѣ будетъ принято во вниманіе, если не детально, то, по крайней мѣрѣ, въ главной сущности его идеи. Что касается деталей самаго устройства, то г. Гротенъ не успѣлъ объ нихъ высказаться и не желалъ даже, такъ какъ считалъ, что роль вступительныхъ объясненій должна сводиться къ тому, чтобы указать главные принципы предложенія, не мѣшая самому изобрѣтателю затѣмъ въ преніяхъ разъяснить предполагаемое устройство. Впрочемъ, если, демонстрируя главныя части аппарата и модели, изобрѣтатель затруднится объяснить вполне понятно для всѣхъ, интересующихся вопросомъ съ практической и теоретической стороны, то имѣется описаніе, которое можно прочесть.

Предсѣдатель. Теперь предоставляю слово г. Захарову, изобрѣтателю прибора.

Д. И. Захаровъ. Приборъ мой автоматически дѣйствуетъ на тормазъ Вестингауза и уменьшаетъ послѣдствія схода поѣзда съ рельсовъ, а также можетъ предупредить столкновеніе поѣздовъ на станціяхъ.

Приборъ состоитъ (черт. 1): изъ металлической планки aa^1 , уширенной съ конца a^1 , съ отверстіемъ въ ней a^2 и съ прикрѣпленной болтами планкою bb^1 съ отверстіемъ b^2 , служащимъ направлениемъ для трубки съ рѣзьбою c , съ расширеніемъ на другомъ концѣ въ видѣ вилки d , въ которую вставленъ роликъ d^1 , вращающійся на болтѣ d^2 (черт. 2). Съ другого конца планка a разрѣзана на фланецъ, которымъ, помощью хомутиковъ или болтовъ (смотря по системѣ буксъ), прикрѣпляется къ буксѣ, или къ рессорѣ въ мѣстѣ соединенія ея съ буксою, т. е. въ такомъ мѣстѣ, гдѣ не измѣняется разстояніе оси вагона отъ рельса, или такомъ, на которое не имѣетъ вліянія качаніе вагона на рессорахъ. Я не описываю