

# Желѣзнодорожное Дѣло

ЖУРНАЛЪ

издаваемый VIII Отдѣломъ ИМПЕРАТОРСКАГО Русскаго Техническаго Общества.

№ 27.

Выходитъ 4 раза въ  
мѣсяцъ.

Годъ I.

Подписная цѣна На 8 мѣс. 1882 г.  
Безъ доставки и пересылк. . 6 руб.  
Съ доставкою и пересылк. . 7 руб. 50 к.  
На 4 мѣсяца 1882 года.  
Безъ доставки и пересылк. . 3 руб. 50 к.  
Съ доставкою и пересылк. . 4 руб. 50 к.

1882 г.

**СОДЕРЖАНІЕ № 27:** Объявленіе о подпискѣ на 1883 г.—О сравнительныхъ достоинствахъ разныхъ усовершенствованныхъ системъ отопленія пассажирскихъ вагоновъ. (Пренія по сообщенію Н. И. Чайковскаго 30 Октября 1882 г., подъ предѣтельствомъ А. Н. Горчакова.—Общій Обзоръ системъ замѣны на уличныхъ дорогахъ за границею лошадиной тяги тягою механическою (Окончаніе).—Бологово-Рижская желѣзная дорога.—О правительственныхъ заказахъ вагоновъ для желѣзныхъ дорогъ.—Обзоръ журналовъ и книгъ.—Новости желѣзнодорожнаго дѣла.

## Открыта подписка на 1883 годъ.

ЦѢНА НА ГОДЪ: Безъ дост. и пер. 8 р. Съ дост. и пер. 10 р. НА ПОЛГОДА: Безъ дост. и пер. 5 р. Съ дост. и пер. 5 р. 50 к.

О сравнительныхъ достоинствахъ разныхъ усовершенствованныхъ системъ отопленія пассажирскихъ вагоновъ.

(Пренія по сообщенію Н. И. Чайковскаго 30-го октября 1882 г., подъ предѣтельствомъ А. Н. Горчакова).

*Баронъ Н. К. фонъ-Дершау.* Шестнадцать лѣтъ тому назадъ я имѣлъ честь сдѣлать первое сообщеніе о паровомъ отопленіи вагоновъ.

Тогда предѣвателемъ отдѣла былъ Д. И. Журавскій.

Примѣненія этого отопленія въ то время нигдѣ еще не было сдѣлано; сообщался только проектъ пароваго отопленія, который былъ принятъ сочувственно Техническимъ Обществомъ.

Съ тѣхъ поръ я не переставалъ заботиться о введеніи этой системы на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и, какъ сказано г. Чайковскимъ, теперь уже по моей системѣ, преимущественно для I и II классовъ, устроено отопленіе въ 1450 вагонахъ и во всѣхъ Императорскихъ поѣздахъ.

Но изъ словъ г. Чайковскаго видно, что нужно скорѣе сожалѣть, чѣмъ радоваться, этому факту и стараться болѣе не распространять пароваго отопленія, ввиду его недостатковъ и дорогой цѣны за устройство, болѣе 1000 руб. за вагонъ.

Откуда почерпнута эта цифра—мнѣ неизвѣстно; вѣрно одно, что на Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ заплачено мнѣ было за вагоны I и II классовъ по 375 руб., а за паровикъ для отопленія поѣзда изъ 12 вагоновъ—1470 руб.

Первоначальная же цѣна въ 1871 году, когда заграничный курсъ былъ лучше и таможенная пошлина меньшая, на Московско-Курской желѣзной дорогѣ за 314 вагоновъ I, II и III классовъ съ 36 паровиками заплачено 116.000 руб., что составляетъ, среднимъ числомъ, 333 руб. за вагонъ, считая въ этой суммѣ и стоимость паровиковъ.

Вообще видно, что, по личному убѣжденію г. Чайковскаго, преимущество съ практической и технической сторонъ должно быть дано водяному отопленію, тѣмъ болѣе, что оно, будто-бы, дешевле стоитъ пароваго.

Если-бы это было справедливо, то почему-же водяное отопленіе вагоновъ не было никѣмъ представлено на конкурсѣ, объявленный Главнымъ Обществомъ, и наконецъ, если за водянымъ отопленіемъ такія преимущества, почему, въ теченіи послѣднихъ 15 лѣтъ весьма мало вагоновъ снабжено водянымъ отопленіемъ не только въ Россіи, но и за—границею. Обстоятельство это объясняется очень просто: для вагоновъ съ отдѣльными и боковыми дверьми, безъ продольнаго сообщенія между вагонами, водяное отопленіе не примѣнимо.

На заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ, при весьма рѣдкихъ и кратковременныхъ остановкахъ, для ухода за топками и температурою вагоновъ потребовалось-бы имѣть едва-ли не въ каждомъ вагонѣ особую прислугу.

На нашихъ дорогахъ неудобства этого не существуютъ: одинъ истопникъ можетъ легко управлять нѣсколькими топками; но кромѣ этого, существуютъ еще и другія неудобства водянаго отопленія:

1) Въ случаѣ надобности понизить температуру въ вагонѣ, достигнуть этого скоро невозможно, даже прекративъ топку, такъ какъ вода, имѣя большую теплоемкость, потребуетъ долгое время на охлажденіе; тогда какъ при паровомъ отопленіи достаточно запереть паровой кранъ, чтобы въ нѣсколько минутъ температура понизилась до желаемого предѣла; кромѣ этого, корридоръ вагона можетъ нагрѣваться независимо отъ отдѣленій.

Предлагаемая г. Чайковскимъ мѣра при водяномъ отопленіи для пониженія температуры—выпускать въ наружу горячую воду и добавлять холодной—хотя очень остроумна, но, кажется, несовсѣмъ практична; она требуетъ, чтобы въ каждомъ вагонѣ имѣлся въ запасѣ резервуаръ холодной воды.

Если-бы это было такъ легко, то нѣтъ сомнѣнія, что для Императорскихъ поѣздовъ, при желаніи отыскать