

Журнал, которому более 100 лет

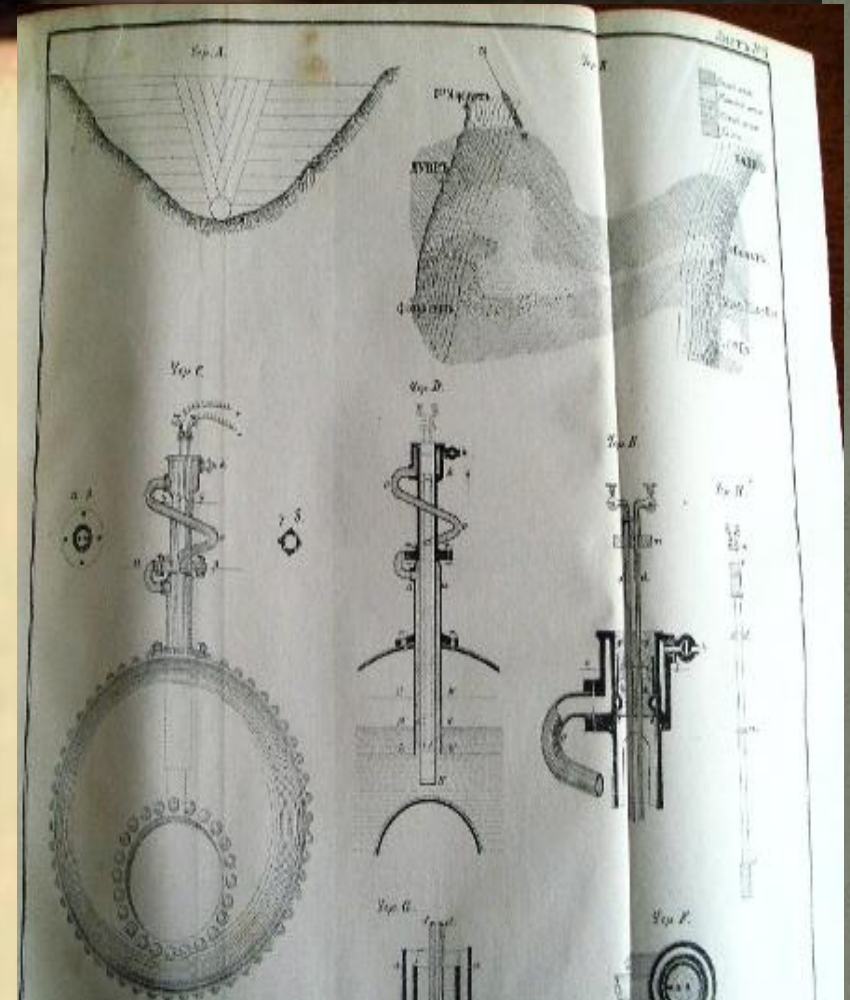
• *(из редкого фонда научной
библиотеки ОмГУПСа)*

Инженер – Киев, 1882-1917

Изъ книга
инж. И. Н. БУТАКОВА

Журнал Инженер отражал статьи по инженерно-строительному делу. Выходил в Киеве с 1882 г., ежемесячно.

Ред. Н. А. Демчинский (1882-1884 гг.) и А. П. Бородин (с 1885 г. по 1917 г.); изд. Д. К. Волков (1882-1888 гг.) и А. П. Бородин (с 1889 г. по 1917 г.). Т. I (1882 г.) вышел в том же году вторым изданием.



Статьи по Железнодорожному пути как сложному комплексу линейных и сосредоточенных инженерных сооружений и обустройств, расположенных в полосе отвода, образующих дорогу с направляющей рельсовой колеёй.

домашней порохом, рудящимся на соответствующее время, в своем черном, восточном направлении по числу, восточной стороны. Склады по тротилу за билетом, сборы кондукторы через своих помощников, чтобы возможность предпринять пассажирские и предосторожности, устранив таковы образом, необходимость ширинания билетов станций, Правильно на станцию извозчика, ось сдвиги билет, печатанию станций.

Кондукторы, ввезть тетроды и проходы побольше, прожирять число пассажирских, побольше билетов, доверять и, вообще, правильности билетов, на безделье пассажирские.

Преимущества этого способа контроля служебных: из каменной шпиль устранивается как со стороны пассажирских, так и со стороны кондукторских, возможность злоупотреблений; является возможность контроля по билетам прежде; является возможность больше оградить права пассажиров и интересы самих дорог, ограничить провозить пассажиры с утерянными билетами и нежелательных пассажиров.

Много не позволяет, как и делаться дубель в делами, вваработки г. Пушкорева относительно устройства самого аппарата, контрольной тетради, способа контроля, вваработки билетов, переклада пассажиров из высшего класса, сдвиги кондукторской бригады и пр. Упомянуть еще о предложении г. Пушкорева, чтобы пассажиры, идущие на билетам править свободным, готовиться, вваработки, дельностями, по желаньям, брали, вваработки по желанью, по кабылание безпокоения при контрольных поборах, билет-марки из билет станций оправдания.

Из своего замечания автор предлагает контролировать поборах по специальным контролерами, в лицах разных служб, даже иными служебными с секретными предписаниями за определенными суммами денег, ибо контроль не представляется ничего сложным и производится без участия пассажиров. Это предложение кажется нам не вполне удачным вследствие различия методов служебных и отвозных их, из пассажирских служб, равно контроля иными

Сказанным образом из билетов, что при какой бы то ни было приспосаблив контроль пассажирских, провозить и билет устроитесь злоупотребления, билет не составляется, что самый способ контроля, побольше билетов, вваработки г. Пушкорева извозчика, и, следовательно, и увеличив число их.

Средний тариф на тонну-километр.

Америка (всех системных)

Годы.	Всего перевозок (тонна-километр) в год.	Пассажирских перевозок (тонна-километр) в год.	Всего перевозок (тонна-километр) в год.	Всего перевозок (тонна-километр) в год.
1868	8.22	6.37	6.41	8.33
69	7.28	5.77	5.31	7.88
70	6.31	5.20	4.29	5.92
71	5.53	5.00	4.23	4.48
72	5.05	4.76	5.43	4.39
73	5.29	4.75	4.66	4.44
74	4.76	4.21	4.29	3.95
75	4.21	3.29	4.29	3.28
76	3.32	2.08	3.55	2.89

Из Франции (1875 г.)	6.86
Голландия (1876 г.)	6.08
Бавария (1875 г.)	6.21
	7.21
Саксония (1873 г.)	6.47
Баден	7.22
Пруссия	6.88
Гессен	7.41
Австрия	7.92

г. Миллером был представлен на рассмотрение обществу La société d'Encouragement, проект приспособления, при помощи которого билет, сдвиги по одной и той же паре рельсов, могли бы в случае нужды, из каждой минуты переговариваться друг с другом. Телетрама предполагалась на особых подставках провозится на высоте 10 дюймов между рельсами. На одной из осей в поборах надета круглая проволочная петля, которая, сдвигаясь, с осью, проволочная

Статистические таблицы, графики...

И Н Ж Е Н Е Р Ъ

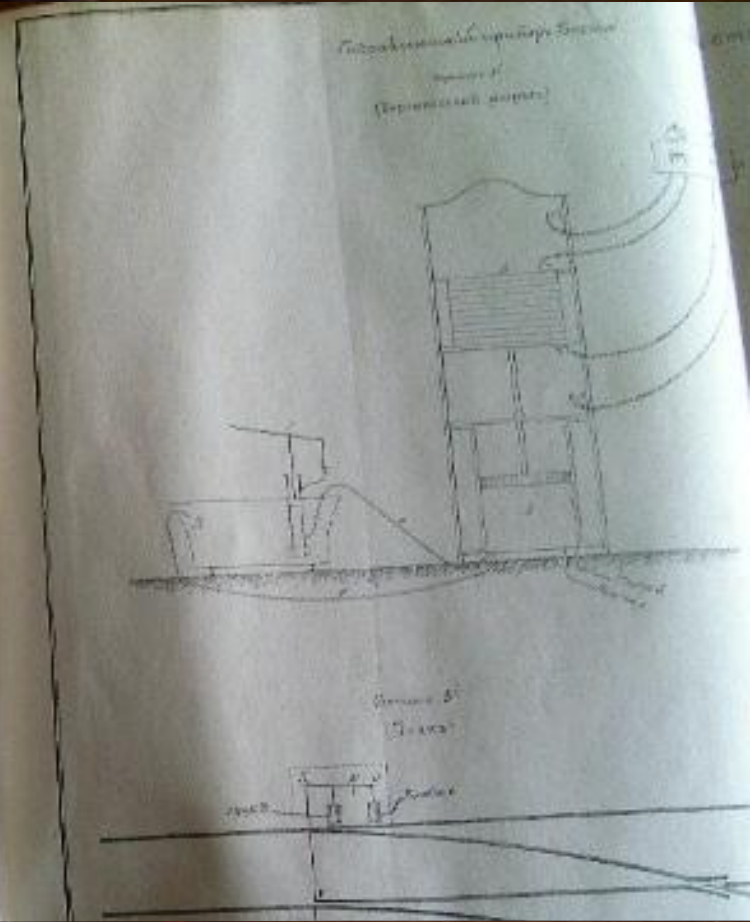
34

Всего выдано экземпляров 1000. Из них: 500 экз. в 1882 г., 500 экз. в 1883 г. Цена 1 рубль. Издание второе, исправленное и дополненное. В нем исправлены все ошибки, найденные в первом издании, и добавлены новые сведения. Издание это предназначено для инженеров, учащихся в технических учебных заведениях, а также для любителей техники.

ОБЪЕКТЫ № 6

№	год	тип	наименование	характеристики
141	1882	2	паровоз	10000 кг
142	1882	11	паровоз	10000 кг
143	1882	11	паровоз	10000 кг
144	1882	11	паровоз	10000 кг
145	1882	11	паровоз	10000 кг
146	1882	11	паровоз	10000 кг
147	1882	11	паровоз	10000 кг
148	1882	11	паровоз	10000 кг
149	1882	11	паровоз	10000 кг
150	1882	11	паровоз	10000 кг
151	1882	11	паровоз	10000 кг
152	1882	11	паровоз	10000 кг
153	1882	11	паровоз	10000 кг
154	1882	11	паровоз	10000 кг
155	1882	11	паровоз	10000 кг
156	1882	11	паровоз	10000 кг
157	1882	11	паровоз	10000 кг
158	1882	11	паровоз	10000 кг
159	1882	11	паровоз	10000 кг
160	1882	11	паровоз	10000 кг

Издательство: Инженер-Киев, 1882-1917.



Обзорные чертежи паровозов и тендеров, схемы парораспределительных механизмов паровозов, а также их характеристики.



Обзорно-информационные и рекламные статьи по железнодорожному строительству (об оборудовании, инструменте, оснастке, сопутствующих материалах в области металлообработки, деревообработки).

Инженер – Киев, 1882-1917

Авторами статей были главным образом инженеры. В журнале печатались основоположники паровозостроения в России:
А. П. Бородин, 1848-1898 гг.;
Н. П. Петров, 1836-1920 гг.;
М. В. Гололобов, 1870-1919 гг.;
Н. Л. Щукин, 1848-1924 гг.;
А. С. Раевский, 1872-1924 гг.;
Б. С. Малаховский, 1872-1934 гг.;
Н. И. Карташов, 1867- 1943 гг.
и др.

Изъ книги
инж. И. Н. БУТАКОВА



**Александр
Парфентьевич
Бородин
(1848-1898 гг.)**

Инженер и ученый в области ж.-д. транспорта, один из основоположников паровозостроения в России. Один из инициаторов основания журнала «Инженер». А. П. Бородин считал своим долгом привлекать к сотрудничеству в журнале крупных ученых, инженеров-железнодорожников всех специальностей, инженеров механиков из промышленности, так как был убежден, что «мы имеем наших механиков, инженеров и техников, которые могут писать не хуже иностранцев».



**Николай
Павлович
Петров
(1836-1920 гг.)**

Ученый в области
железнодорожного
транспорта, инженер-
генерал-лейтенант,
профессор, почетный
член Петербургской
АН (1894 г.).



**Михаил
Владимирович
Гололобов
(1870-1919 гг.)**

Был выдающимся русским теоретиком и конструктором. Под руководством М. В. Гололобова в 1903-1907 гг. были спроектированы и построены четырехцилиндровые паровозы 2-3-0 У, а позднее, в 1912 г., совместно с А. С. Раевским паровоз 2-3-0 Уу и в 1913-1915 гг. - паровоз 2-3-1 Лп.

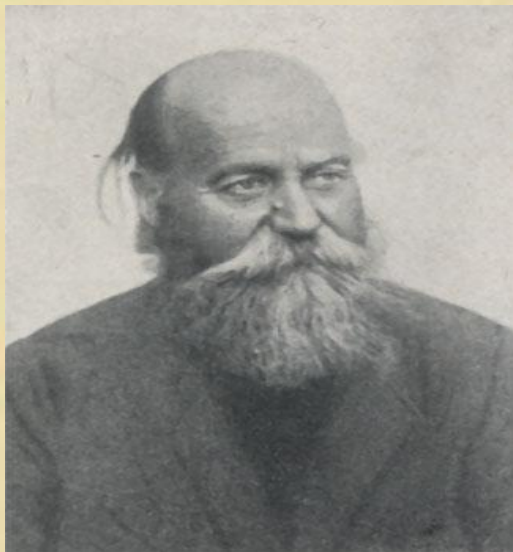


**Николай
Леонидович
Щукин
(1848-1924 гг.)**

Н. Л. Щукин
был одним из крупнейших
знатоков подвижного
состава железных дорог.

Руководящая
прогрессивная роль в
развитии отечественного
паровозостроения

позволяет считать
Н. Л. Щукина
центральной фигурой
среди современных ему
специалистов.



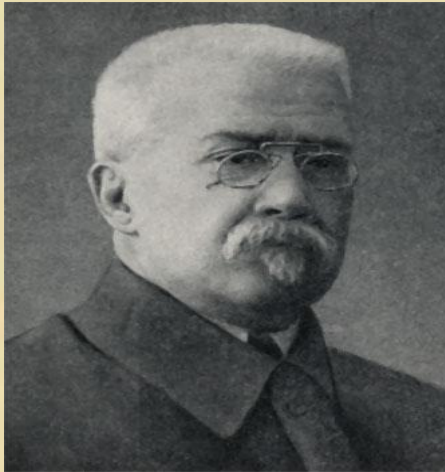
**Александр
Сергеевич
Раевский
(1872-1924 гг.)**

Для отечественного
паровозостроения
особенно велико
значение
А. С. Раевского
как теоретика.
Он первый в мире
сумел подвести
научную базу под
проектирование
паровозов.



**Бронислав
Сигизмундович
Малаховский
(1872-1934 гг.)**

Под руководством
Б. С. Малаховского
были построены также
паровозы 0-4-0 Vc,
являющиеся самыми
мощными русскими
товарными паровозами
типа 0-4-0.



**Николай
Иванович
Карташов
(1867- 1943 гг.)**

С 1929 г. по 1941 г.
Н. И. Карташов издал курс
паровозов для
транспортных вузов,
принятый в течение ряда
лет в качестве учебника и
имеющий несколько
переизданий. Весь курс был
издан в шести выпусках.

Если Вам интересно листать
страницы старых журналов,
если Вы хотели бы рассказать друзьям и
знакомым о своих открытиях,
сделанных над пожелтевшими страницами,
то милости просим.
(1-503-505 ауд.)