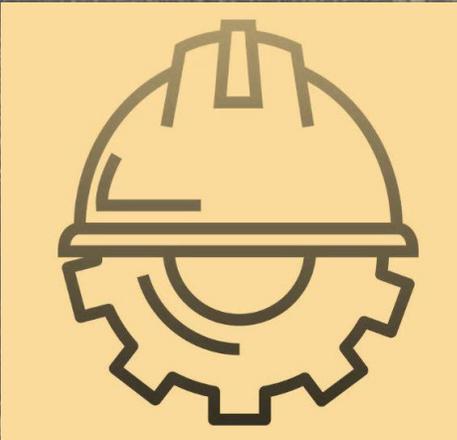


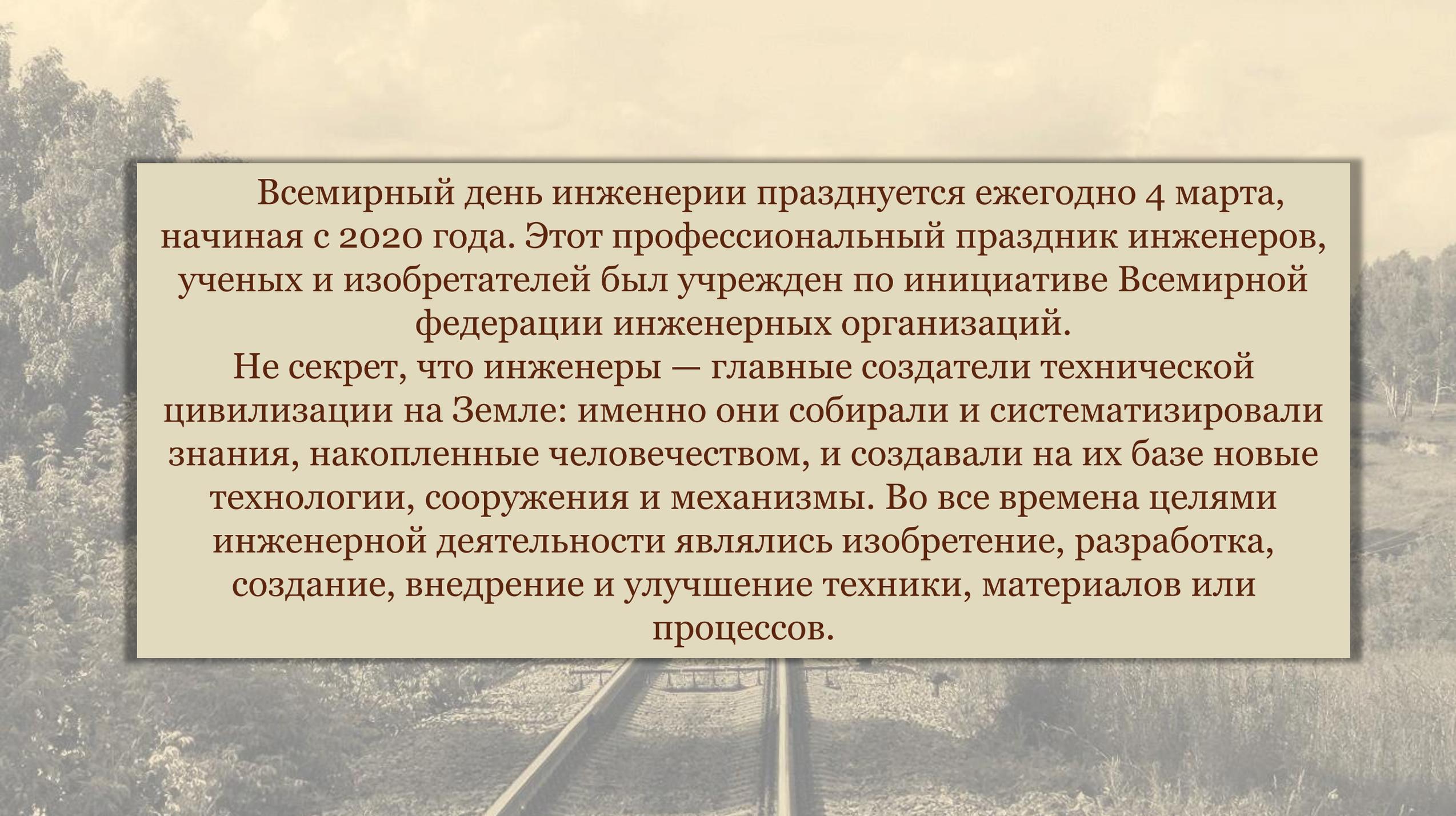
Сибирские инженеры – для железных дорог Патенты царской России

К Всемирному дню инженерии



В год 130-ти летия Западно-Сибирской
железной дороги



The background of the slide is a photograph of a railway track stretching into the distance. The tracks are flanked by green grass and some trees on the left side. The sky is overcast and grey. The text is overlaid on a semi-transparent white rectangular box in the center of the image.

Всемирный день инженерии празднуется ежегодно 4 марта, начиная с 2020 года. Этот профессиональный праздник инженеров, ученых и изобретателей был учрежден по инициативе Всемирной федерации инженерных организаций.

Не секрет, что инженеры — главные создатели технической цивилизации на Земле: именно они собирали и систематизировали знания, накопленные человечеством, и создавали на их базе новые технологии, сооружения и механизмы. Во все времена целями инженерной деятельности являлись изобретение, разработка, создание, внедрение и улучшение техники, материалов или процессов.



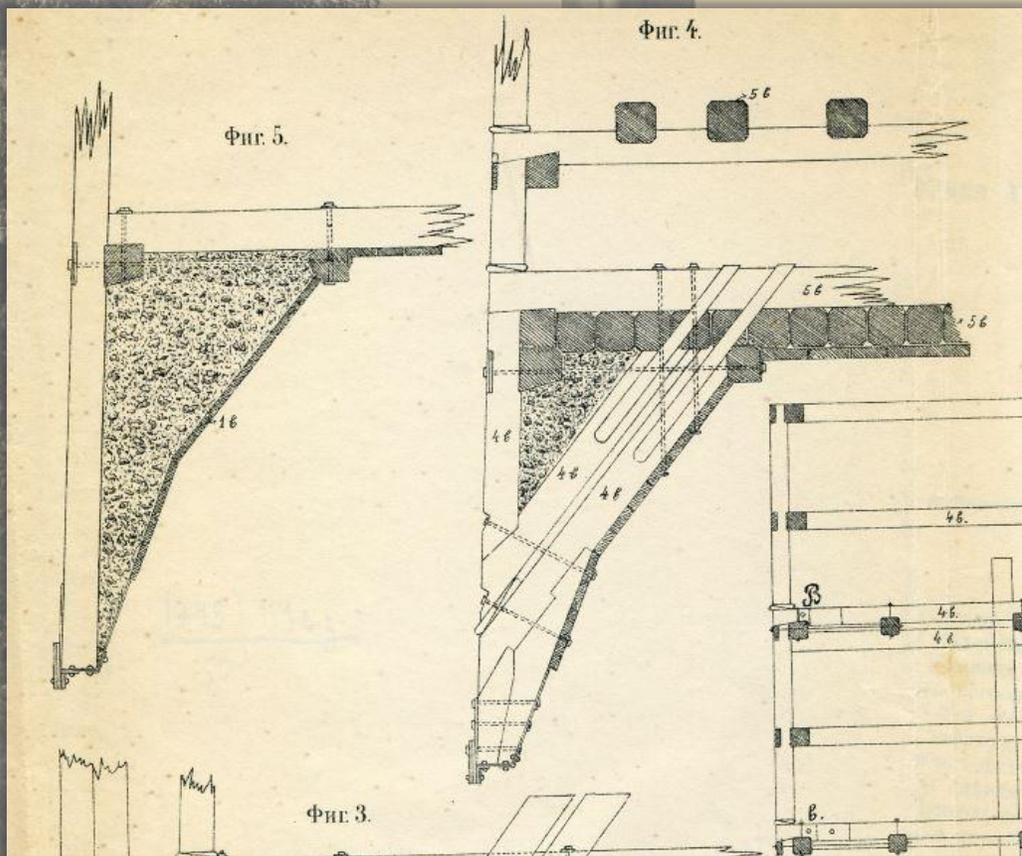
Также, в 2026 году отмечается 130-ти ление Западно-Сибирской железной дороги.

На выставке представлены патенты царской России (привилегии), в которых содержатся описания изобретений сибирских инженеров, направленных на развитие и усовершенствование железнодорожного транспорта.

Къ привилегіи инженеръ механика **Е. КНОРРЕ.**
№ 3515.

О П И С А Н І Е
деревяннаго кессона.

Къ привилегіи инженеръ-механика **Е. Кнорре**, въ г. Томскѣ, заявленной 28 Іюня
1896 года.



«...Все конструктивныя части кессона, ниже и выше потолка, сделаны из дерева; это дает возможность работать пневматическим способом и в тех местностях, где нельзя достать железа. Наружная обвязка кессона состоит из вертикально поставленных стоек. В воде эти стойки настолько разбухают, что затягивают все щели кессона, и вода совершенно не просачивается. Таким образом, по непроницаемости, деревянная обвязка лучше обшивки в железном кессоне...

... При устройстве деревянных набережных может быть применен длинный деревянный кессон, наружныя стены его с заранее данным уклоном образуют лицевую сторону набережной...»

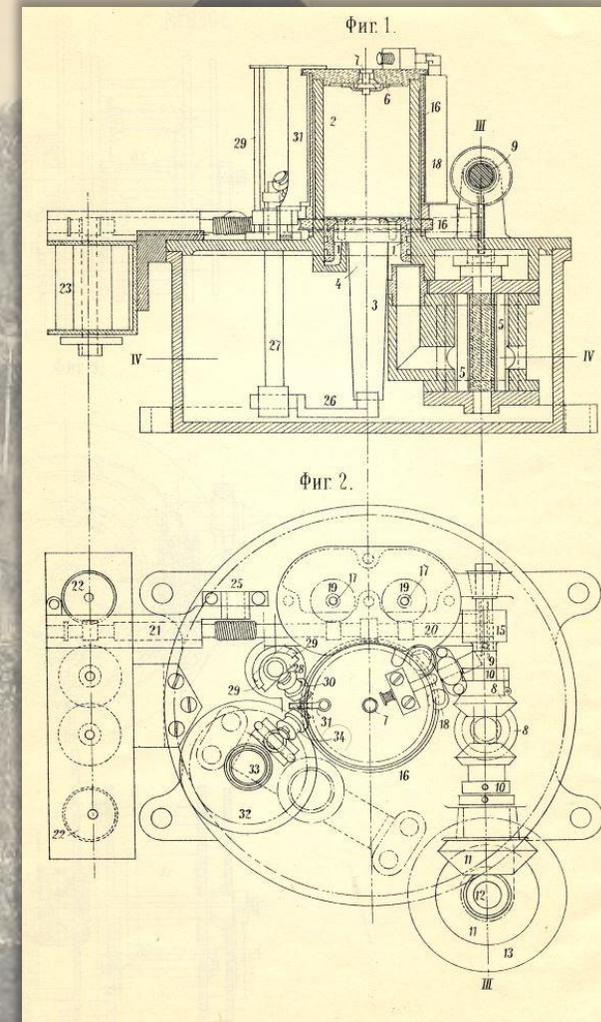
О П И С А Н И Е

прибора для измѣренія скорости хода поѣздовъ.

Къ привилегіи потомственнаго почетнаго гражданина **И. Крупышева**, въ г. Омскѣ,
заявленной 29 Мая 1901 года.

Къ привилегіи потомственнаго почетнаго гражданина **И.КРУПЫШЕВА**.

№9304.



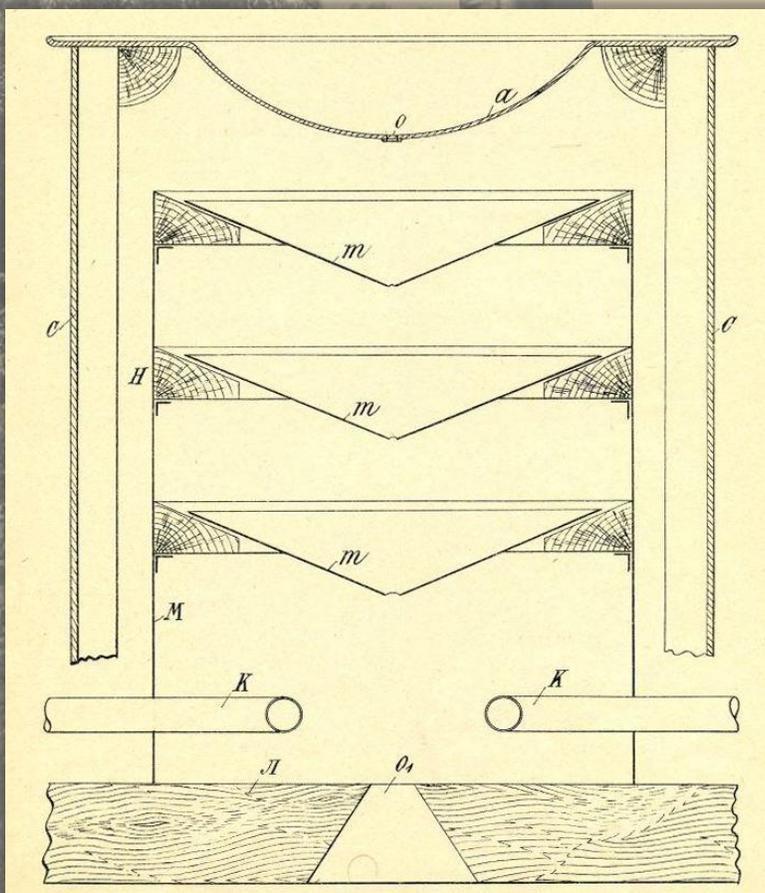
« Прибор для измерения скорости хода поездов характеризуется совокупным применением: а) коловратного насоса, получающего вращение от катящегося по рельсу колеса (бегунка), или от оси колеса паровоза или вагона... б) каретки с карандашом, отмечающим на бумажной ленте скорость хода... в) второй каретки с карандашом, отмечающим на той же ленте время...»

Къ привилегіи сына коллежскаго регистратора Д. БЫСТРИЦКАГО.
№15793.

О П И С А Н І Е

вагоннаго умывальника.

Къ привилегіи сына коллежскаго регистратора Д. Быстрицкаго, въ г. Томскѣ,
заявленной 21 Мая 1907 года (охр. св. № 32519).



«Вагонный умывальник, отличающийся тем, что между чашею и сливным отверстием помещен цилиндр с тремя коническими тазами, обращенная вниз вершины которых снабжены отверстиями, диаметр коих постепенно возрастает книзу, причем сливное отверстие сделано расширяющимся наружу....»

О П И С А Н И Е

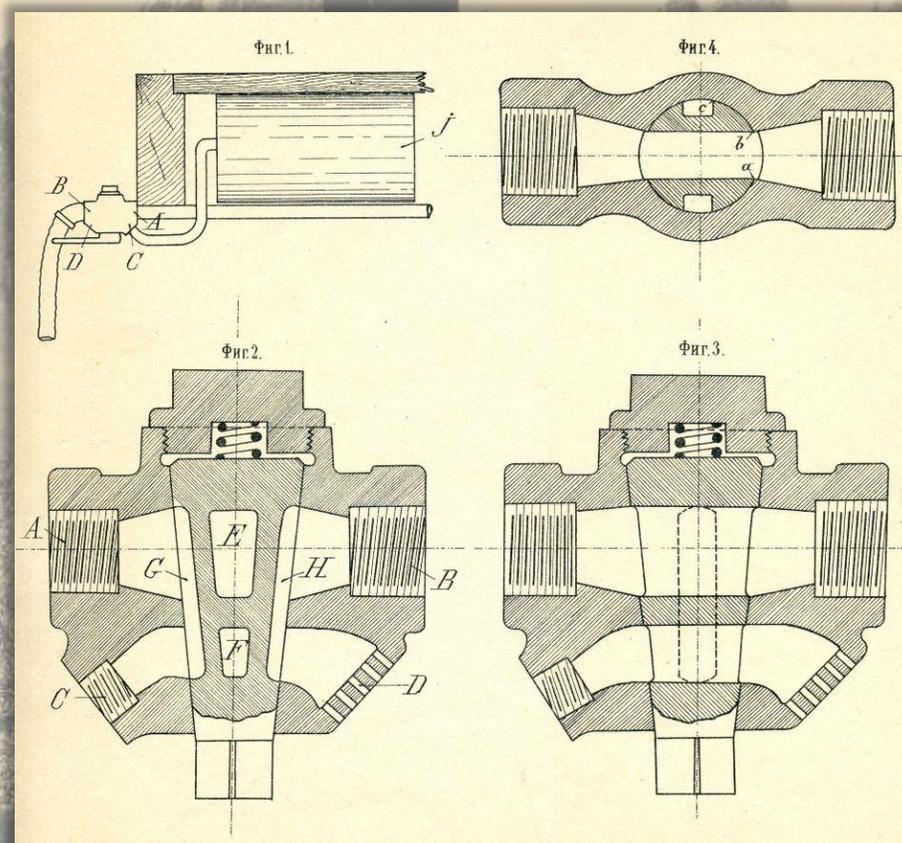
промежуточного крана для воздушных тормозовъ.

Къ привилегіи студента Томскаго технологическаго института **М. Капелюшникова**,
въ г. Томскѣ, заявленной 9 Января 1907 года (охран. св. № 31259).

Къ привилегіи студента Томскаго технологическаго института **М. Капелюшникова**.

№17578.

«Существующіе промежуточные краны имеют тот недостаток, что при закрывании крана у какого либо вагона или у тендера паровоза, все следующие за этим краном не могут быть заторможены по желанію машиниста. Машинист же при существующем устройстве промежуточных кранов остается неосведомленным о закрытии крана и потому не может предупредить возможную катастрофу. Предлагаемое устройство имеет целью сделать невозможным тайное от машиниста закрытие крана, так как при этом весь поезд затормозится и тем дастся сигнал поездной прислуге о неправильном положеніи крана...»

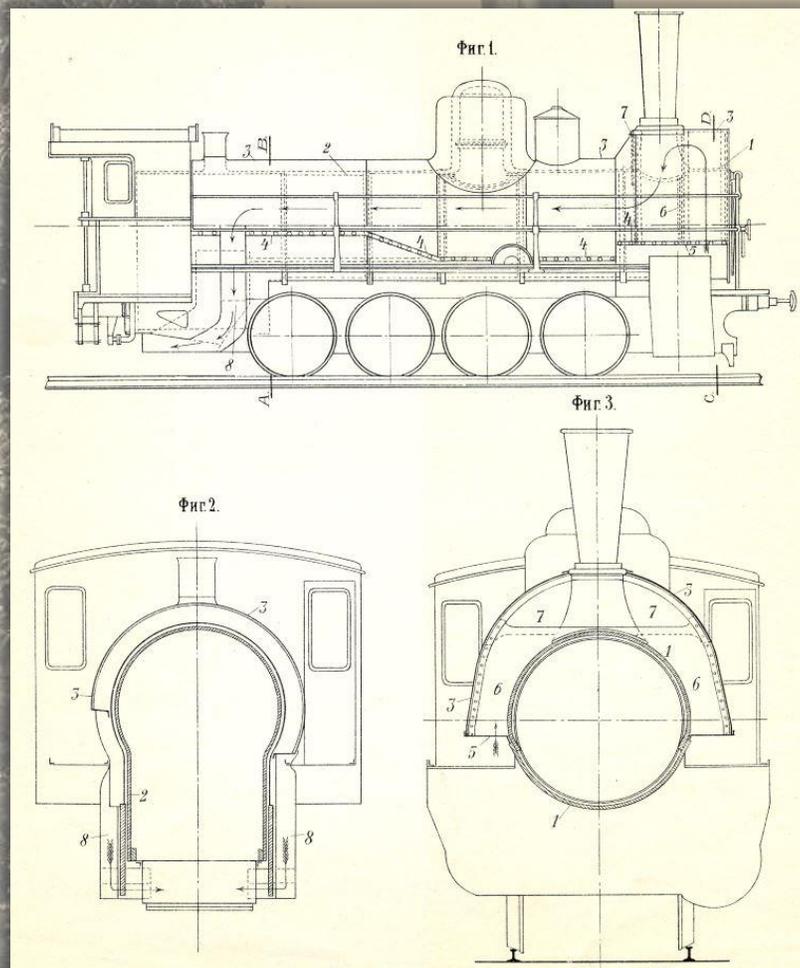


Къ привилегіи инженеръ-технолога С. БОГАШЕВА.
№20521.

О П И С А Н І Е

приспособленія для подогрева воздуха, входящаго въ топку паровознаго котла.

Къ привилегіи инженеръ-технолога С. Богашева, въ г. Томскѣ, заявленной 3 Августа 1910 года (охр. св. № 44653).



«В настоящее время в обыкновенных паровозах наружный воздух поступает прямо в топку без всякаго предварительнаго подогревания, последствием чего является значительный расход топлива, особенно в холодное время года. Кроме того паровозный котел и особенно передняя топка (дымовая камера) через свою наружную поверхность теряют много теплоты, которая вовсе не утилизируется.

Настоящее изобретение имеет целью устранить указанные недостатки путем устройства дополнительной обшивки на известном расстоянии от наружной поверхности передней топки и парового котла, с тем, чтобы атмосферный воздух, необходимый для горения, проходя с передней части локомотива под наружную обшивку и там нагреваясь, поступал в поддувало уже в подогретом виде...»

О П И С А Н И Е

способа предохраненія отъ гніенія шпалъ, столбовъ и т. под. издѣлій изъ
дерева.

Къ привилегіи механика **И. Кожевникова**, въ г. Томскѣ, заявленной 17 Февраля
1909 года (охр. св. № 38579).

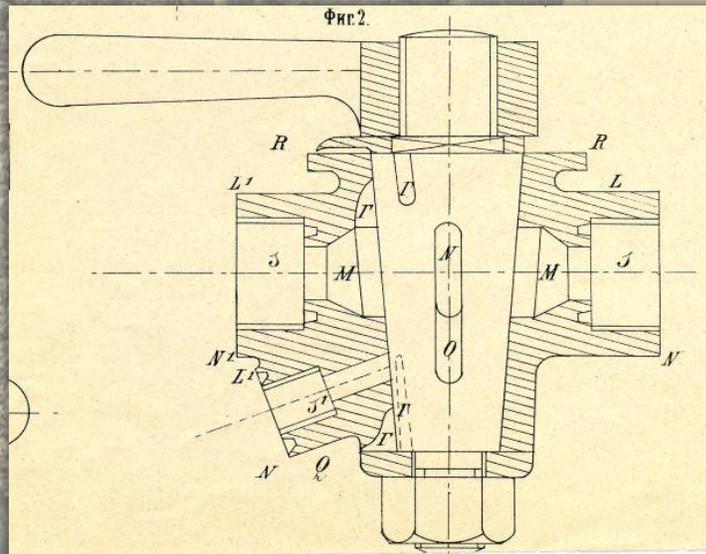
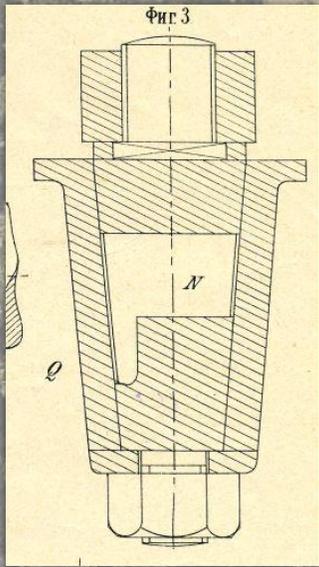
«Сущность предлагаемаго способа предохранения от гниения шпал, столбов и т. под. изделий из дерева заключается в том, что изделие снабжают металлическою оболочкою, плотно облегающею все его части и заделываемою герметически с оставлением лишь небольшого отверстия, и подвергают в паровой камере или т. под. в течение 2 – 3 часов действию температуры в 100 – 110 градусов Ц., после чего отверстие оболочки герметически закупоривают. Таким образом не только уничтожаются все агенты гниения, т.е. грибки, плесень и гнилостные бактерии, но и прекращается их дальнейший доступ к стерилизованному дереву, благодаря тому, что дерево еще до стерилизации заключается в непроницаемую, герметически закупориваемую оболочку и стерилизуется уже в оболочке. Такое стерилизованное дерево в герметической оболочке теоретически никогда не загниет...»

Группа III.

№ 21721.

31 Мая 1912 г.

Къ привилегіи студента Томскаго Технологическаго Института Императора Николая II Г. СОКОЛОВА.



О П И С А Н І Е

пневматической сцепной муфты.

Къ привилегіи студента Томскаго Технологическаго Института Императора Николая II
Г. Соколова, въ г. Томскѣ, заявленной 15 Юня 1910 года (охр. св. № 44101).

«Пневматическая сцепная муфта характеризуется совокупным применением плоских или конических дисков, колец, снабженных каналами, подводящими сжатый воздух, поршнем и краном, управляющим действием муфты ...»

О П И С А Н И Е

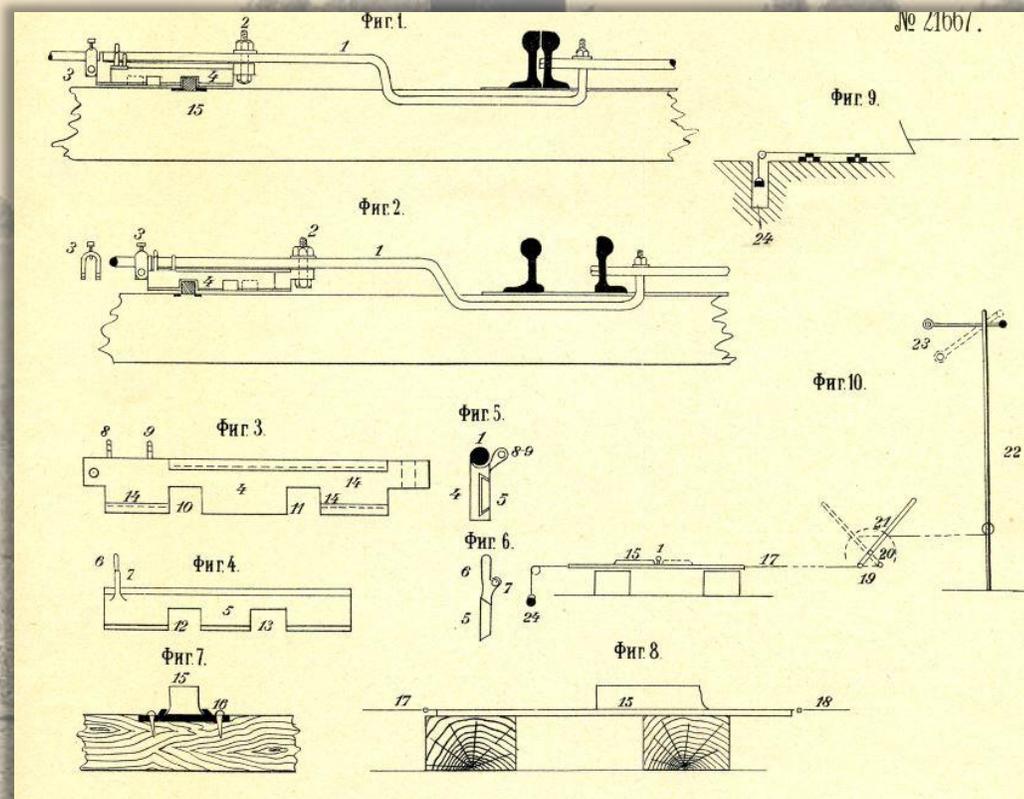
припособления для правильной установки железнодорожных стрелокъ.

Къ привилегіи крестьянина Г. Баркарева (онъ же Баркаръ), на станціи Чулымская, Сибирской жел. дор., заявленной 31 Августа 1910 года (охр. св. № 44896).

«Приспособление для правильной установки железнодорожных стрелок, характеризующееся совокупным применением: а) планки 4, укрепленной болтом 2 и хомутом 3 к переводящей стрелку тяге 1 и снабженной вырезами 10, 11 и пазами для подвижной в ней планки 5, запираемой при посредстве ушка 7 и замка к одному из ушков 8, 9 планки 4 и имеющей вырезы 12, 13 поочередно совпадающие с вырезами 10, 11 планки 4, и б) задвижки 15, входящей в вырезы планки 4 и соединенной гибкой передачей 17-18 с грузом 24 и семафорной рукоятью 20.»

Къ привилегіи крестьянина Г. БАРКАРЕВА (онъ же БАРКАРЪ).

№ 21667.



Гр. XI/
Классъ 20 е.



№ 26371.

ПРИВИЛЕГІЯ,

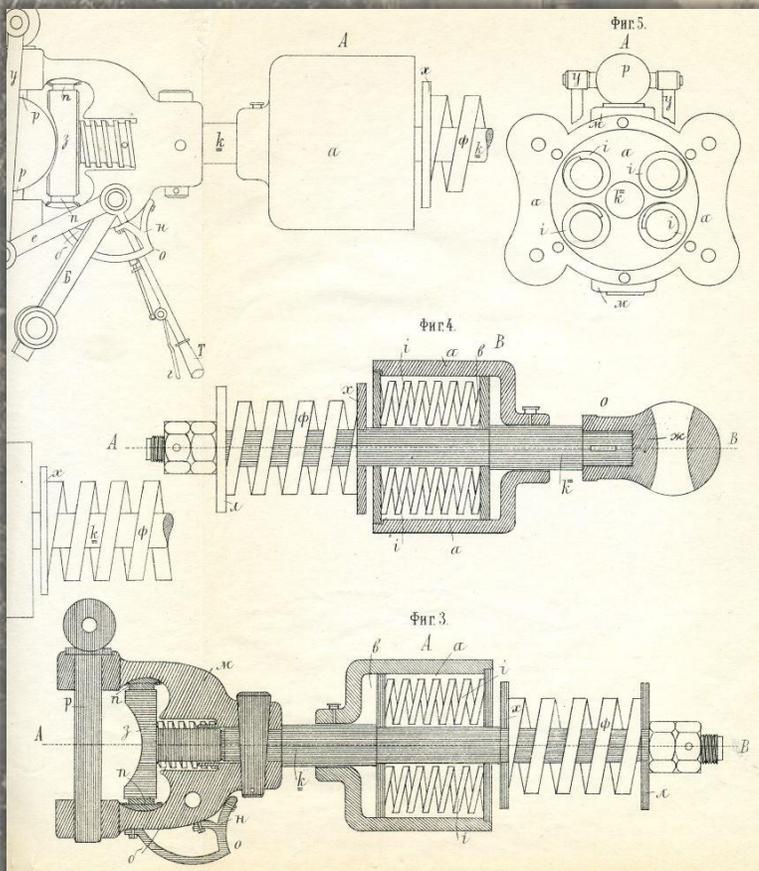
выданная 29 Марта 1914 года.

Къ привилегіи техника **В. Ю. ПЕЛЯКА.**
№ 26371.

О П И С А Н І Е

автоматическаго сцепнаго прибора для желѣзнодорожныхъ вагоновъ.

Къ привилегіи техника **В. Ю. Пеляка**, въ г. Омскѣ, заявленной 9 Апрѣля 1912 года (охран. св. № 52436).



«Предлагаемый сцепной прибор состоит из станка, в котором находятся ударные пружины, служащая для устранения толчков как во время прицепки вагонов, так и во время хода поезда...

...Сквозная проушина шаровой головки «ж» служит как для свободного падения шкворня «р» в момент сцепки двух частей прибора, так и для свободных поворотов поездного состава на кривых путях, на подъемах и уклонах без нарушения в чем-нибудь произведенной сцепки...»



Источники

Фонд читального зала № 7 патентной информации ГПНТБ СО РАН

ГПНТБ СО РАН

Отдел поддержки технологий и инноваций

Составитель:

Филь Юлия Владимировна

© ГПНТБ СО РАН, 2026 г.

ОПТИ

<http://www.spsl.nsc.ru> г. Новосибирск, ул. Восход, 15
Тел. +7 383 373 16 54, 373 06 41 E-MAIL: patent@spsl.nsc.ru