

Радциг Антон Антонович

**Влияние железных дорог на
сельское хозяйство,
промышленность и торговлю**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
А72

А72 **Антон Антонович Р.**
Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю / Радциг
Антон Антонович – М.: Книга по Требованию, 2023. – 276 с.

ISBN 978-5-519-80236-9

ISBN 978-5-519-80236-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

помощи лошадей. О перевозкѣ пассажировъ не было тогда и рѣчи.

Здѣсь уместно вспомнить о тѣхъ затрудненіяхъ, съ какими были сопряжены путешествія въ началѣ нынѣшняго столѣтія. Даже въ Англіи переѣздъ изъ одного города въ другой былъ небезопасенъ. при томъ ѣзда въ 12 — 15 верстъ въ часъ считалась очень быстрою. Въ Америкѣ, говоритъ Мишель Шевалье, ¹⁾ путешественники принуждены были пользоваться общественными экипажами, причемъ нападенія на путешественниковъ составляли обычное явленіе. За отсутствіемъ шоссейныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ, приходилось ѣздить очень тихо, отъ 8 до 12 верстъ въ часъ. Даже въ Германіи, въ началѣ нынѣшняго столѣтія, было лишь нѣсколько поссейныхъ дорогъ, проѣздъ-же по грунтовымъ дорогамъ, стоилъ дорого и производился крайне медленно. О нашихъ грунтовыхъ большихъ трактахъ можно составить себѣ понятіе и сейчасъ, отѣхавъ отъ любой рѣчной пристани или желѣзнодорожной станціи и проѣхавъ 100 — 200 верстъ на лошадяхъ. Такія путешествія стоятъ въ 3—4 раза дороже, нежели по желѣзной дорогѣ и продолжительность проѣзда въ 5—6 разъ большая. Во Франціи и Австріи, до проведенія желѣзныхъ дорогъ, неудобства переѣздовъ были тѣ-же какъ и вездѣ.

Проѣздъ пассажира въ Англіи, до открытія главныхъ желѣзно-дорожныхъ линій, въ 1834 г. ²⁾ обходился въ 15 коп. кред. съ версты, тогда какъ въ настоящее время проѣздъ въ 3-мъ классѣ стоитъ около 2, 3 коп. кред., во 2-мъ классѣ около 4 к.

¹⁾ Lettres d'Amérique du Nord. p. M. Chevalier Bruxelles 1844.

²⁾ Die Eisenbahnen als öffentliche Verkehrseinrichtungen von J. F. Schreiber Wien 1887.

съ пассажира и версты. Какъ видно изъ этого, пассажирскій тарифъ въ Англіи много выше чѣмъ у насъ. Во Франціи переѣздъ на лошадахъ, до открытія желѣзныхъ дорогъ, стоилъ дешевле чѣмъ въ Англіи, но ѣзда совершалась еще медленнѣе. Въ Германіи путешествія на лошадахъ были доступны лишь людямъ съ большими средствами.

Въ описываемое нами время, т. е. въ 20-хъ годахъ нынѣшняго столѣтія, Георгомъ Стефенсономъ былъ устроенъ паровозъ, хотя очень примитивный, но двигавшійся по рельсамъ на небольшой дорогѣ, открытой для перевозки руды близъ Нью-Кастля.

Во время постройки желѣзной дороги отъ Ливерпуля въ Манчестеръ Стефенсонъ работалъ надъ усовершенствованіемъ своего перваго паровоза, что ему, послѣ большихъ трудовъ къ открытію дороги между двумя поименованными городами, вполне и удалось.

Предубѣжденія противъ желѣзныхъ дорогъ были такъ велики, что Ливерпульскимъ купцамъ лишь послѣ большихъ трудовъ къ 1825 году удалось пріобрѣсти необходимыя подъ проведеніе первой желѣзной дороги, земли. — Въ 1826 году билль о о постройкѣ желѣзной дороги отъ Ливерпуля въ Манчестеръ былъ подписанъ королемъ, а $\frac{4}{16}$ Сентября 1830 года первая дорога общаго пользованія, была открыта на всемъ протяженіи какъ для перевозки грузовъ, такъ равно и пассажировъ.

Доходъ отъ постройки первой лороги превзошелъ всѣ ожиданія и чистый доходъ достигъ сначала 8, потомъ 9 и затѣмъ 10⁰/о на затраченный капиталъ. Валовой доходъ отъ перевозки пассажировъ по предварительной смѣтѣ былъ принятъ въ 10.000 фунт. стерлинговъ, въ дѣйствительности же

доходъ, спустя 3 года по открытіи дороги, достигъ 101.829 фунт. стерлинг.: отъ перевозки товаровъ имѣлось въ виду получить 50 тысячъ фунт. стерлинговъ, доходъ-же составилъ 80.000 фунт. стерл.

Первые вагоны, ходившіе на дорогѣ Ливерпуль-Манчестеръ, конечно не были похожи на теперешніе, они напоминали скорѣе открытые вагоны конно-желѣзной дороги. Затѣмъ уже постепенно типы вагоновъ измѣнялись къ лучшему, пока не достигли теперешнихъ совершенныхъ формъ. Пассажирское движеніе на линіи Ливерпуль-Манчестеръ (45 верстъ) производилось въ 1½ часа, т. е. со скоростью 30 верстъ въ часъ. Въ настоящее время на пробѣгъ этого пути съ остановками на промежуточныхъ станціяхъ требуется не болѣе 45 минутъ. Точно также и всѣ товары, сданные вечеромъ, доставляются на домъ на слѣдующій день утромъ, причемъ товарные поѣзда отъ Ливерпуля въ Манчестеръ употребляютъ на этотъ поѣздъ не болѣе 1½--2 часовъ.

Блестящіе финансовыя результаты, достигнутые первою желѣзною дорогою въ Англіи, не замедлили убѣдить англичанъ въ необходимости дальнѣйшей постройки дорогъ и скоро вся Англія покрылась сѣтью рельсовыхъ путей. Къ тому-же, по мнѣнію Вебера, ¹⁾ всевозможныя условія физической и политической географіи соединились для того, чтобы превратить Англію въ колыбель желѣзно-дорожнаго дѣла, которое могло возникнуть исключительно въ этой странѣ, могло получить только здѣсь полное свое развитіе.

Характеръ англійскихъ сообщеній, говоритъ Веберъ, выразился съ самаго начала въ видѣ движенія

¹⁾ См. Географія желѣзно-дорожнаго дѣла. Журналъ Желѣзно-дорожное дѣло, за 1886 г.

на островъ съ густо сплоченнымъ обмѣномъ, изобиліемъ предметовъ потребленія и производства, дѣловитымъ, бережливымъ и богатымъ населеніемъ, съ сближенными географически пунктами производства и сбыта. Количество товарнаго движенія при этомъ чрезвычайно велико а разстоянія перевозки ограничены; большая часть грузовъ отправляется къ морю кратчайшимъ путемъ.

Цѣнность транспортовъ при перевозкѣ сухимъ путемъ, во многихъ случаяхъ, совершенно уступаетъ значенію быстрой доставки груза, охотно и дорого оплачиваемой.

Скорость сравнительно малыхъ но многочисленныхъ товарныхъ поѣздовъ поэтому въ Англіи лишь не много менѣе скорости пассажирскихъ поѣздовъ; существуютъ: хлопчатобумажные, каменноугольные, рудниковые и другіе скорые поѣзда. Еще явственнѣе выражается громадно высокая цѣнность времени въ пассажирскомъ движеніи, гдѣ стремленіе къ быстротѣ иногда достигаетъ почти непонятнаго на континентѣ, но тамъ вполне основательнаго, предѣла.

Потребность въ болѣе быстромъ и дешевомъ передвиженіи товаровъ въ Англіи была такъ велика, что тотчасъ послѣ открытія первой поѣздовала постройка цѣлой сѣти дорогъ, такъ что къ 1865 году общая длина всѣхъ дорогъ уже составляла около 20.000 верстъ; затѣмъ за послѣднія 30 лѣтъ постройка шла медленнѣе и къ 1894 году общее протяженіе составляло всего 31.541 верстъ ⁵⁾.

При громадной потребности въ дорогахъ, въ Англіи для ихъ постройки тотчасъ нашлись частные

⁵⁾ См. Statistical abstracts of the United Kingdom за 1871—1894 гг. London 1886—1895.

предприниматели, взявшіеся за постройку и эксплуатацію дорогъ безъ гарантіи правительства.

Примѣръ Англіи скоро нашелъ себѣ подражателей какъ въ Европѣ, такъ равно и въ Америкѣ: въ остальныхъ странахъ свѣта: въ Азіи, Африкѣ и Австраліи къ постройкѣ дорогъ приступили много позднѣе.

Прежде чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію постройки дорогъ на континентѣ Европы, мы полагаемъ интереснымъ привести здѣсь нѣкоторыя данныя о стоимости и работѣ желѣзныхъ дорогъ въ Англіи.

Въ 1834 году, по собраннымъ въ свое время въ Англіи статистическимъ даннымъ ⁶⁾, въ Соединенномъ королевствѣ путешественниковъ было всего около 30 милліоновъ человѣкъ, грузовъ за то-же время какъ водой, такъ и на лошадяхъ, и желѣзныхъ дорогахъ было перевезено около 1.400 милліоновъ пудовъ. Въ 1865 году по открытымъ для движенія къ тому времени 20.000 верстамъ, дорогами было перевезено пассажировъ 252 милліона и грузовъ всякихъ наименованій 7.104 милліона пудовъ. Перевозка пассажировъ увеличилась такимъ образомъ въ 8 разъ, товаровъ, беря въ соображеніе водную перевозку, въ 1865 году—въ еще большей степени.

За послѣднее время замѣчаются слѣдующія измѣненія: всего по желѣзнымъ дорогамъ нормальной колеи и по паровымъ городскимъ дорогамъ было перевезено пассажировъ по разовымъ билетамъ, не считая числа выданныхъ сезонныхъ билетовъ ⁷⁾:

⁶⁾ См. Schreiber. Wien. 1837.

⁷⁾ General Report of the Railways of the United Kingdom, for the year 1894. London 1895.

Года.	По дорогамъ нормальной колен.		По паровымъ городскимъ дорогамъ.	
	Число верстъ, открытыхъ для движенія.	Число миллио- новъ пассажи- ровъ.	Число верстъ, открытыхъ для движенія.	Число миллио- новъ пассажи- ровъ.
1880	27.053	604	555	173
1885	28.918	697	1.223	365
1890	30.282	818	1.430	526
1894	31.541	911	1.471	617

При населеніи въ 38.786.053 ⁸⁾ жителей (въ 1894 г.) было продано билетовъ всего около 1.528 миллионовъ, такъ что на каждого жителя въ Англіи приходилось около 40 поѣздокъ въ годъ, считая въ томъ числѣ стариковъ и дѣтей всякаго возраста.

Насколько велика была потребность въ Англіи въ желѣзныхъ дорогахъ, видно изъ того, что даже до открытія главныхъ желѣзно-дорожныхъ линій, англичанами, беря населеніе 1834 года, совершалось болѣе одной поѣздки на человѣка въ годъ. Быстрое передвиженіе дало населенію Англіи возможность совершать очень частыя поѣздки, несопряженные съ потерей времени и всякими неудобствами.

Лондонскій купецъ, имѣющій дѣло въ Бирмингамѣ, до постройки дороги тратилъ 10—12 часовъ на поѣздки въ одну сторону. Въ настоящее-же время выѣхавъ утромъ и совершивъ свои торговыя сдѣлки въ Бирмингамѣ, Лондонскій житель къ вечеру можетъ быть дома.

Перевозка грузовъ по англійскимъ дорогамъ по истинѣ изумительна.

За послѣднія 20 лѣтъ было перевезено: въ 1880 году—14.589 миллион. пудовъ, въ 1885 году—15.953 миллион. пудовъ, въ 1890 году—18.792 миллион. пудовъ, въ 1894 году—20.116 миллион. пудовъ; въ

⁸⁾ Statistical abstract of the United Kingdom 42-th Number.

этомъ числѣ было очень много каменнаго угля, руды и желѣза всякаго. Изъ 20 милліардовъ пудовъ, перевезенныхъ въ 1894 году, собственно на перевозку угля и желѣза падало 14,5 милліардовъ пудовъ, остальные 5,6 милліардовъ пудовъ составляли товары всякихъ наименованій.

Затраты на желѣзныя дороги въ Англіи были очень значительны вслѣдствіе дороговизны отчуждаемыхъ подъ желѣзныя дороги земель, вслѣдствіе прочности самой постройки и большаго числа паровозовъ и вагоновъ на дорогахъ.

Изъ открытыхъ для движенія въ 1894 году, 31.541 вер. желѣзныхъ дорогъ, половина имѣтъ 2—3—4 и даже 6 паръ рельсъ. Вслѣдствіе необходимости перевозить громадное число пассажировъ и благодаря усиленной перевозкѣ грузовъ, англичанамъ пришлось имѣть соотвѣтственный подвижной составъ.

Съ 1885 по 1894 годъ количество подвижнаго состава на англійскихъ дорогахъ измѣнилось слѣдующимъ образомъ:

Года.	Длина дорогъ верстъ.	Число парово- зовъ.	На 10 верстъ до- роги.	Число пассажир- скихъ вагоновъ.	На 10 верстъ до- роги.	Число багажныхъ вагоновъ.	На 10 верстъ до- роги.	Число товарныхъ вагоновъ.	На 10 верстъ до- роги.
1885	28918	15196	5,25	33568	11,84	12561	4,34	476326	164,71
1890	30282	16237	5,36	37068	12,24	13813	4,56	540578	178,51
1894	31541	18328	5,81	41500	13,16	16161	5,12	608079	200,86

Какъ видно изъ этихъ цифръ, англійская желѣзно-дорожная сѣть за 10 лѣтъ возросла очень мало, но за то численность подвижнаго состава на версту дороги увеличилась въ очень значительной степени. Увеличеніе замѣчается какъ въ числѣ локомотивовъ, такъ и въ числѣ пассажирскихъ, багажныхъ и то-

варныхъ вагоновъ. Англійскія дороги употребляютъ всѣ усилія, чтобы ускорить перевозки и чтобы достигнуть возможности, во всякое время, безъ задержки перевозить всѣ предъявляемые къ отправкамъ грузы.

Далѣе мы будемъ имѣть случай сравнивать численность подвижного состава на дорогахъ Соединеннаго Королевства съ таковымъ же на другихъ европейскихъ дорогахъ, здѣсь же приведемъ данныя о затратахъ на желѣзныя дороги въ Соединенномъ Королевствѣ.

Общія затраты на всю сѣть въ Англіи къ 1894 году составляли: 985,4 милліон. фунтовъ стерлинговъ или по курсу 9 руб. 40 коп. кред. за 1 фунтъ стерлинговъ около 9.263 милліон. рублей кред., что на версту открытаго пути съ подвижнымъ составомъ составляло по 293.670 рублей кред. Но не слѣдуетъ забывать, что половина дорогъ въ 2, 3, 4 и больше паръ рельсъ, при чемъ, какъ мы видѣли, дороги снабжены громаднымъ подвижнымъ составомъ.

Въ Англіи очень большихъ денегъ стоила покупка земель подъ дороги, такъ какъ желѣзно-дорожныя общества обязаны входить въ добровольныя соглашенія съ владѣльцами земель. Самая постройка полотна дороги сдѣлана очень прочно, почему поѣзда безъ всякаго риска могутъ ходить со скоростью 75 и даже 90 верстъ въ часъ. Тарифъ въ Англіи во многихъ случаяхъ выше, нежели у насъ, но за то быстрота доставки не оставляетъ желать ничего лучшаго. Существующіе спеціальныя поѣзда для перевозки мяса, молока, рыбы передвигаются по англійскимъ дорогамъ съ одинаковою скоростью съ курьерскими поѣздами.

Железно-дорожныя предприятия въ Англіи даютъ умеренный доходъ. Въ 1894 году общій валовой сборъ отъ перевозки пассажировъ и грузовъ составлялъ:

Отъ пассажирскаго движенія.	Отъ перевозки грузовъ.	Разнаго дохода дорогъ.	Всего.	На версту кред. руб.
Въ милліонахъ кредитныхъ рублей:				

343	408	42	793	25.142
-----	-----	----	-----	--------

Общіе расходы и расходы на версту пути составляли:

Ремонтъ и содержаніе пути.	Царовая сила, уголь, смазка паровозовъ.	Починка подвижнаго состава.	Расходы по службѣ движенія.	Общіе расходы.	Всего расходовъ	На версту кред. рублей.
Въ милліонахъ кредитныхъ рублей:						
71	118	37	138	80	444	14.077

Какъ видно изъ этихъ цифръ, чистый общій доходъ составлялъ въ 1894 году около 349 милліон. кредитныхъ рублей или на затраченный капиталъ въ 9.263 милліон. рублей, около 3,80% годовыхъ. Чистый доходъ на версту дороги былъ 11.065 руб.

Мы приводимъ среднія цифры для всего Соединеннаго Королевства и можемъ добавить, что въ Англіи есть дороги, приносящія 5 и больше % годовыхъ, но есть и такія, которыя не приносятъ никакого дохода.

Много слабѣе работаютъ дороги въ Ирландіи. Эксплоатаціонные расходы въ Соединенномъ Королевствѣ составляли 56% валоваго дохода.

Интересующихся болѣе подробными свѣдѣніями отсылаемъ къ подлинному англійскому отчету, здѣсь же можемъ еще добавить, что общій пробѣгъ пассажировскихъ поѣздовъ въ 1894 году составлялъ

около 270 милліоновъ верстъ, товарными поѣздами было пройдено 225 милліоновъ верстъ, смѣшанными— 5,5 милліоновъ верстъ, а всего всѣми поѣздами было пройдено свыше 500 милліоновъ верстъ.

Къ сожалѣнію въ Англійскихъ отчетахъ не имѣется данныхъ о среднемъ пробѣгѣ пассажировъ и грузовъ; всѣ расчеты у англичанъ составлены на поѣздомили, между тѣмъ какъ составы поѣздовъ могутъ быть очень различны.

Желѣзныя
дороги на
континентѣ
Европы.

Теперь перейдемъ къ разсмотрѣнію постройки дорогъ на континентѣ Европы, гдѣ при болѣе дорогой стоимости желѣза, необходимаго дорогамъ, постройка таковыхъ шла медленно, при томъ и условія какъ политическія такъ и торговыя были иныя, чѣмъ въ Англіи.

Баронъ Веберъ ⁹⁾ въ своемъ изслѣдованіи желѣзно-дорожнаго дѣла на всемъ свѣтѣ говоритъ о постройкѣ дорогъ на континентѣ Европы слѣдующее: „При своемъ переходѣ на европейскій континентъ желѣзно-дорожное дѣло нашло прежде всего политическія, а затѣмъ и физико-географическія условія, значительно измѣнившія сго задачу и фізіономію. Цѣлый рядъ государствъ, приблизительно одинаковой силы, расположился здѣсь безъ разъединяющихъ естественныхъ границъ и частью съ весьма различными культурными условіями; а рядомъ съ ними извѣстное число маленькихъ и среднихъ государствъ съ однородными и притомъ высокими культурными условіями.

На всемъ европейскомъ континентѣ желѣзная дорога, независимо отъ своихъ меркантильныхъ торговыхъ главныхъ цѣлей, превратилась въ сильное политико-военное средство воздѣйствія, которое по

⁹⁾ №№ 33 и 34 Желѣзно-дорожнаго дѣла за 1886 г.