

**Ф.А. Герстнер**

**О выгодах построения железной дороги из  
Санкт-Петербурга в Царское Село и  
Павловск**

УДК 93  
ББК 63.3  
Ф11

Ф11 **Ф.А. Герстнер**  
О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск / Ф.А. Герстнер – М.: Книга по Требованию, 2020. – 72 с.

**ISBN 978-5-518-08939-6**

**ISBN 978-5-518-08939-6**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2020  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2020

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.



земли съ спроектъ, возвести для крестьянъ, въ землѣ оныхъ, на указанномъ мѣстѣ, новаго на собственныи свой счетъ.

г. Если дорога проходить по землѣ частныхъ лицъ, пустопороженныи или заспроеннымъ, то объ успукахъ оныхъ пользующиися привилегією должны договариваться съ владельцами иррозлюбно; когда же они не сойдутся въ цѣнѣ, какъ владельцы пѣвѣ земель и спроектъ оовсыи успушныи не пожелаюиъ, тогда дѣло обращается къ порядку, установленному законами для отчужденія частной собственности на предметъ общественой пользы, и земля съ спроектѣ, или безъ оныхъ, отбираюиися у владельцевъ, съ вознагражденіемъ со стороны пользующагося привилегією по оцѣнкѣ, установленной образомъ провведенной. На сей конецъ, дабы не останавливать работы, ему дозволяется присутствовать къ онымъ, не ожидая окончанія оцѣнки, но помогивъ въ надлежащемъ присутствиии мѣсяцъ сумму наличныхъ денегъ, равную цѣнѣ, платимой за подобныи участки въ окрестностяхъ; по окончаніи же оцѣнки оиъ обязанъ внести всю эту сумму, какая по оной сдѣлается будещъ, за заемомъ той, которая прежде оцѣнки была имъ внесена въ преимущественное мѣсто.

д. Въ отношеніи къ имѣніямъ удѣльнаго вѣдомства наблюдаются тѣ же правила, какія оею привилегією для имуществъ частныхъ лицъ постановлены.

е. Владѣльцу привилегіи дозволяется на площади 100 сажень въ обѣ стороны оиъ желѣзной сго дороги возводить складочныи магазины, жилые дома для сослуживцевъ при дорогѣ мѣдай, конюшни, сараи, кузницы, выпажныи мастерскія и вообще всякаго рода спроектъ, собственно для желѣзной дороги необходимыи, но не для другой какой либо цѣли. Въ приобритеніи земель подъ сии спроектъ на упомянутомъ 100 саженномъ пространствѣ оиъ пользуется тѣми же правами, какія выше для приобритенія земли подъ самую дорогу ему предоставлены.

ж. Всякое отчужденіе частной собственности для желѣзныхъ дорогъ и ихъ принадлежностей будещъ допускаемо, на правилахъ вышезложенныхъ, только во время самой постройки оныхъ въ каждомъ мѣсяцѣ; по окончаніи постройки, земля, въ концѣ владѣлецъ привилегіи можетъ встрѣчаться дальнѣйшую надобность, приобращаются имъ не иначе, какъ по добровольнымъ сдѣлкамъ.

---

## ВСТУПЛЕНІЕ.

Въ теченіе послѣднихъ десяти лѣтъ, ни одинъ предметъ механической Механики не занималъ столь сильно всеобщаго вниманія въ просвѣщенныхъ Государствахъ, какъ учрежденіе желѣзныхъ дорогъ. Хотя дороги сии еще съ 1680 года успроены были въ свѣрпыхъ Графствахъ Англіи для перевозки каменнаго угля, но это изобрѣтеніе, подобно многимъ другимъ, оставалось въ младенчествѣ, пока потребность времени не побудила людей обратишь свои старанія и способности на усовершеніе сего важнаго предмета.

Тысяцелѣтія прошекли со времени сотворенія мира, а торговля все еще производилась медленно изъ одного края свѣта въ другой, по дурнымъ дорогамъ, по которымъ часто невозможно было проѣзжать, и въ каждой странѣ составляла монополію немногихъ. Съ поспешнымъ распроспраненіемъ образованности и торговля освобождалась отъ узъ, ее стѣснившихъ, стала двигаться быстрѣе, оборотъ капиталовъ усилился, монополіи прекратились, и въ выгодахъ торговли приняли участіе гораздо большее число людей. Англичане и Американцы первые признали, что наступая жизнь торговли состоитъ въ возможно быстромъ и частомъ оборотѣ капиталовъ, и что слѣдственно не только дешевыя, но и быстрыя сообщенія составляютъ безусловную необходимость для процвѣтанія торговли. Такимъ образомъ произошли желѣзныя дороги: онѣ не суть выдумка одного какого либо лица, но слѣдствіе необходимости, которую нынѣ бесполезно было бы оспаривать.

Какія неисчислимыя выгоды должны произойти отъ повсемѣстнаго введенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи для земледѣлія, горныхъ заводовъ, мануфактуръ, внутрешней и внѣшней торговли, и вообще для благосостоянія всѣхъ классовъ жителей, это пойметъ всякой образованный человѣкъ, которому хотя нѣсколько извѣстны благотворительныя послѣдствія отъ облегченія снѣмъ способомъ сообщеній въ другихъ земляхъ. Будучи убѣжденъ въ справедливости сего мнѣнія, я со времени прибытія моего въ Россію, въ Августѣ 1834 года, объѣзжалъ многія Губерніи, отъ С. Петербурга почти до Урала, собиралъ повсюду статистическія свѣдѣнія, и сравнивалъ оныя съ подобными свѣдѣніями о земледѣліи, горномъ дѣлѣ, фабрикахъ и торговлѣ тѣхъ Государствъ, съ которыми Россія имѣетъ наиболѣе сношеній. Я посѣщалъ Англію въ 1822, 1827 и 1829 годахъ, и съ величайшимъ стараніемъ изучалъ новѣйшіе успѣхи Механики и строительнаго искусства; въ теченіе послѣднихъ двадцати лѣтъ пребывалъ я и по всѣхъ другихъ Европейскихъ Государствахъ и думаю, что могу судить довольно правильно: посему нынѣ позволюсь сказать свое мнѣніе, что построеніе желѣзной дороги изъ Петербурга въ Москву и оттуда до Волги въ Нижній Новгородъ необходимо для благосостоянія большой части Россійской Имперіи. Я вмѣстѣ съ тѣмъ убѣжденъ, что другая желѣзная дорога изъ Москвы въ Одессу или Таганрогъ неминуемо должна послѣдовать для пользы того края.

Нынѣ еще не время издавать въ свѣтъ сочиненіе мое о пользѣ, доставляемой желѣзными дорогами вообще, и о выгодахъ, какихъ въ особенностн должно ожидать отъ таковой дороги изъ Петербурга въ Москву и Нижній Новгородъ; и не перестаю собирать въ Россіи статистическія свѣдѣнія, и соотношествоющія имъ заграничныя. Получивъ дозволеніе Правительства, осенью 1835 года произвелъ я лично нивелировку на протяженіи 802 верстъ, частію по Московскому шоссе, частію внѣ оного, по вѣроятному направленію Московской желѣзной дороги, а приглашенными мною изъ чужихъ краевъ инженерами нивелировано сверхъ того еще нѣсколько сотъ верстъ; по сочиненіе мое по сему предмету будетъ сообщено публикѣ со временемъ,

когда предварительныя работы мои пополнятся. Между тѣмъ, соотвѣтственно первой моей запискѣ, поданной Государю Императору 6 Января 1835, желая убѣдить въ пользу и возможности поспроенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, я предложилъ поспроить сперва подлѣ Петербурга двѣ желѣзныя дороги, одну въ Царское Село (съ продолженіемъ въ Павловскъ), другую въ Петергофъ (съ продолженіемъ въ Ораниенбаумъ).

Его Императорскому Величеству благоугодно было Всемилостивѣйше даровать мнѣ исключительное дозволеніе на составленіе Компаніи на акціяхъ для поспроенія сихъ дорогъ. Такъ какъ всѣ приготовительныя работы для дороги въ Царское Село, съ продолженіемъ оной чрезъ часть Павловскаго парка, уже кончены, и поспроеніе сей дороги можетъ быть немедленно начато и, если не встрѣнится какія либо препятствія, кончено къ Октябрю 1836 года, то я на первый разъ составляю Компанію для поспроенія желѣзной дороги въ Царское Село и Павловскъ. По изгоовленіи подробныхъ плановъ для дороги въ Петергофъ, осенью сего 1836 года составился Компанія и для иной дороги. Такимъ образомъ Русская публика будетъ имѣть самый удобный случай, испытать справедливость моихъ увѣреній, и я надѣюсь снискать довѣренность на счетъ поспроенія испольской желѣзной дороги въ 1100 верстъ изъ Петербурга въ Нижній Новгородъ. Основывая такимъ образомъ право мое на довѣренность въ Россіи на удачу двухъ означенныхъ небольшихъ желѣзныхъ дорогъ, я ласкаю себя надеждою, что старанія мои и постоянство въ продолженіе полутора года о введеніи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, многолѣтняя опытность въ поспроеніи оныхъ, на первый случай доставятъ мнѣ полную довѣренность публики на счетъ небольшой дороги въ Царское Село и Павловскъ. Ничто на свѣтѣ не можетъ имѣть успѣха безъ довѣренности: она есть основаніе процвѣпанія всѣхъ обществъ. Посему, кто не довѣряетъ совершенно моимъ предложеніямъ и работамъ, тѣхъ я прошу не вступать въ Компанію, мною составляемую.

Въ настоящемъ краткомъ сочиненіи намѣренъ я познакомить публику съ значительнѣйшими желѣзными дорогами, за границею поспроенными или теперь еще строящимися, и результатами опытовъ оныхъ для публики и акціонеровъ; за тѣмъ слѣдуетъ описаніе и смѣта желѣзной дороги изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ, опредѣленіе времени окончанія дороги, образъ пользованія оною, скорость ѣзды по ней, предложеніе таксы за провозъ, мнѣніе мое о потребности желѣзной дороги въ Царское Село и Павловскъ, о вѣроятномъ провозѣ по ней и сборѣ, вычисленіе чистой прибыли или дивиденда акцій, наконецъ нѣкоторыя необходимыя замѣчанія касательно исполненія предпріятія.

С. Петербургъ, 31 Января 1836.

*Сочинитель.*

# О Г Л А В Л Е Н І Е.

Стран.

Существующія или еще спроектированныя желѣзныя дороги въ чужихъ краяхъ.....	9
А. Желѣзныя дороги въ Англія.....	9
В. — — — во Франція.....	12
С. — — — въ Бельгія.....	14
D. — — — въ Германія.....	14
Е. — — — въ Сѣверной Америкѣ.....	16
Описаніе желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	19
Слѣдствія расходовъ на постройку желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	21
Срокъ постройки желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	27
Продолжительность перевозовъ по дорогѣ.....	29
Таксы за провозъ по желѣзнымъ дорогамъ въ чужихъ краяхъ.....	30
— — — — по желѣзной дорогѣ изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	32
Сообщеніе по желѣзнымъ дорогамъ въ чужихъ краяхъ.....	33
Потребности желѣзной дороги въ Царское Село и Павловскъ для жителей С. Петербурга.....	36
Вѣроятный провозъ по желѣзной дорогѣ изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ и сборъ по оной.....	39
Пропорція общаго сбора къ чистой прибылю отъ желѣзныхъ дорогъ въ чужихъ краяхъ.....	44
Обозрѣніе расходовъ по Ливерпуль-Манчестерской желѣзной дорогѣ.....	45
Обозрѣніе расходовъ по Лионъ-Сент-Этьенской желѣзной дорогѣ.....	46
Обозрѣніе расходовъ по Будвейсъ-Линцской желѣзной дорогѣ.....	47
Сравненіе прибылей отъ провоза пассажировъ съ прибылью отъ провоза товаровъ.....	52
Чистая прибыль отъ желѣзной дороги изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	54
Отношенія инженеровъ при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ чужихъ краяхъ.....	58
Отношенія издателя сего сочиненія къ Компаніи акціонеровъ.....	59
Окончательныя соображенія. — Вспомогъ на будущее.....	64
Прибавленіе.....	66
Воспикса Компанія Царско-Сельской желѣзной дороги.....	68
Извлеченіе изъ Положенія объ учрежденіи Общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С. Петербурга до Царскаго Села съ продолженіемъ до Павловска.....	69

## СУЩЕСТВУЮЩІЯ ИЛИ ЕЩЕ СТРОЯЩІЯСЯ ЖЕЛѢЗ- НЫЯ ДОРОГИ ВЪ ЧУЖИХЪ КРАЯХЪ.

### А. ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ АНГЛІИ.

Первая большая желѣзная дорога въ Англіи для провоза пассажировъ и товаровъ построена между городами Стокпономъ и Дарлингтономъ. Она начата въ 1822 году, и часть ея открыта 4-го Октября 1825. До учрежденія этой дороги, между обоими городами ходили еженедѣльно только двѣ почтовые кареты, которыя большею частію опирались порожніи; когда же по желѣзной дорогѣ одна лошадь могла везти дилижансъ съ 18 сѣдоками по 14 верстѣ въ часъ, и такимъ образомъ можно было ѣздить гораздо дешевле, удобнѣе и скорѣе прежняго, тогда число проезжихъ возрасло до 50 и 60,000 челомъ въ годъ; количество перевозимыхъ товаровъ увеличилось въ такой же соразмѣрности. Дорога построена была сначала съ одинаковыми рельсами или колеями; но вскорѣ оказалась необходимость въ двойныхъ, и прибыль акціонеровъ возрасла до того, что акціи въ 100 ф. ст. продаются теперь на Лондонской биржѣ по 298 ф. ст. \*) Подробнѣйшее описаніе сей дороги завлекло бы слишкомъ далеко; я ограничусь замѣчаніемъ, что описаніе оплывшихъ желѣзныхъ дорогъ въ Англіи и все, касающееся до построенія сихъ дорогъ, каретъ, рельсовъ и пр., помѣщено въ изданномъ мною Руководствѣ къ Механикѣ. \*\*)

\*) Всѣ численныя показанія въ настоящемъ сочиненіи официальные или замѣшываемы изъ достоверныхъ печатныхъ источниковъ, которые я готовъ сообщить всѣмъ, принимающимъ ближайшее участіе въ семъ дѣлѣ.

\*\*) Сіе Руководство къ Механикѣ содержишь въ себѣ, на 228 листахъ и 109 листахъ чертежей, описаніе и вычисленіе вѣснѣйшихъ машинъ, употребленныхъ въ спрощельномъ искусствѣ, горныхъ и заводскомъ производствѣ и на фабрикахъ, равнообразно описаніе замѣчательнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ, каналовъ, цѣпныхъ мостовъ и пр. Машины и построения своимъ видомъ преимущественно на водахъ въ Англіи, и изображены такъ, что можно построить любую машину. Въ Германіи сочиненіе сіе было принято такъ благосклонно, что первое изданіе въ 2000 экземпляровъ было разобрано вскорѣ по выходѣ, и потребовалось второе. Въ Журналѣ: *Heidelberger Jahrbücher der Literatur*, Septemberheft, 1831, сказано о семъ сочиненіи слѣдующее: „До изданія оваго, Г-нъ Гершперъ въ 1822, 1827 и 1829 годахъ ѣздилъ въ Англію, для изученія тамъ построенія машинъ: это безъ сомнѣнія лучшая школа практической Механики. Между прочимъ сообщается охъ весьма почтима и подробныя описанія нѣкоторыхъ важныхъ производствъ искусства въ Англіи, которыя большею частію подобно было узнавать изъ Англіискыхъ, весьма дорогихъ сочиненій, или собственнымъ осмотромъ на мѣстѣ, вѣснѣ почтима. Въ настоящей первой части всѣ предметы вообще изложены практически, и при большей части задачъ предлагаемыя правила сравнены съ результатами опытовъ, произведенныхъ въ большомъ размѣрѣ... — Полныя владѣльцы сего сочиненія, по 12) р. асс., можно получить въ С. Петербургѣ у книгопродавца Грееа и Врѣеа, въ Москвѣ у Далцера, Сегена и Ширлева, въ Казани у Нессома, въ Остзейскихъ Губерніяхъ и въ Варшавѣ во всѣхъ книжныхъ лавкахъ.

Въ 1826 году заложена въ Англіи вторая желѣзная дорога для всеобщаго употребленія, между Манчестеромъ и Ливерпулемъ, хотя между этими городами были два канала, въ хорошемъ состояніи, и одна большая дорога. Компания акціонеровъ построила эту дорогу, почти по прямой линіи въ 45 верстѣ длины, съ двойными колеями. Для избѣжанія объѣзда около города Ливерпуля, и дабы публикѣ удобно было приходилъ къ дорогѣ, ее провели подъ городомъ тремя подземными ходами, или туннелями, съ нѣсколькими входами. Дальше проложена дорога чрезъ долины, углубляющіяся на 70 футовъ, на каменныхъ мостахъ; она проходитъ чрезъ болота, глубиною отъ 10 до 35 футовъ и просырающіяся на нѣсколько верстъ; во многихъ мѣстахъ надобно было проламывать скалы футовъ на 70. Первоначальная смѣта составлена была въ 400,000 ф. ст.; но опчаспи смѣта сія оказалась недоспапочною, опчаспи предпріятіе распроспранено, и по 31 Декабря 1835 издержки возрасли до 1,195,156 ф. 13 шил. 9 пен. или 27½ милл. руб. асс.; не смотря на то, дорога со времени открытія ея давала 9½, а нынѣ даетъ 10½ дивиденда, а акціи поднялись со 100 на 195.

По этой дорогѣ перевозятъ теперь ежегодно болѣе 500,000 пассажировъ, 13½ мил. пудъ товаровъ, 6½ милл. пудъ каменнаго угля и отъ 2 до 300,000 головъ скота, овецъ, свиней и п. п. Изъ поданныхъ Парламенту донесеній явствуетъ, что до построенія дороги проѣзжало изъ одного города въ другой не болѣе 450 человекъ въ день; теперь проѣзжаютъ втрое болѣе. Причина заключается единственно въ томъ, что прежде надобно было на проѣздъ по шоссе 4 часа, а теперь въ паровой каретѣ только 1½ часа (30 верстѣ въ часъ), и сверхъ того проѣздъ спойтѣ въ половину менѣе. Товары шли прежде по каналамъ два и три, а теперь перевозятся въ два часа; они также опправляются въ паровыхъ повозкахъ, и болѣею частію по ночамъ. Экспажі путешественниковъ, желающихъ ѣхать въ diligencѣ, возятся на особыхъ ходахъ. 8-го Мая 1834 перевезень изъ Манчестера въ Ливерпуль (45 верстѣ) цѣлый полкъ въ 2 часа. Три года тому назадъ былъ закладъ, что шукъ хлопчатой бумаги будеть доставлень изъ Ливерпуля въ Манчестеръ, очищенъ, выпрядень, скомбаны и окрашенъ, и обратно привезень въ Ливерпуль въ головомъ сиптѣ — и все это въ 24 часа. Закладъ былъ выигранъ, и при семъ случаѣ паровая карета сдѣлала каждый переѣздъ въ 45 верстѣ въ часъ. Вотъ до чего дошла въ Англіи промышленность, и какъ умѣютъ тамъ пользоваться временемъ!

Чрезвычайный успѣхъ этой дороги, доставляющей столь хорошую прибыль, не смотря на огромныя издержки, побудилъ приступитъ къ построенію многихъ другихъ большихъ дорогъ. Изъ спроектихся теперь самая важная желѣзная дорога изъ Лондона въ Бирмингамъ, которая должна соперничеспвоватъ съ тремя существующими, весьма хорошо содержимыми каналами; она имѣеть 111½ Англ. милл. (167½ верстѣ) въ длину, съ 11 туннелями, и на постройку собрано по подписѣ 2½ милл. ф. ст. (57 милл. руб.); за каждую акцію во 100 ф. ст. внесено теперь по 45 ф. ст., которые продаются уже на Лондонской биржѣ по 97 ф. ст.

Другая желѣзная дорога изъ Бирмингама въ Варрингтонъ, называемая grand junction railway, почти такой же длины, но капиталъ просырается только до 1,040,000 ф. ст.; за внесенные на акцію 30 ф. ст. даютъ на Лондонской биржѣ 55 ф. ст.

Для перелыней спроецдеися дороги изъ Лондона въ Соулгамптонъ, въ 76 Англ. миль (114½ версты), собрано по подпискѣ 1 милл. ф. ст.; акціи стоить 50 ф. ст., и на каждую внесено по сіе время только по 10 ф. ст., но онѣ продаются на биржѣ по 7 ф. 10 шил., поттому, что не надѣются большаго сообщенія по этой дорогѣ; не смотря на то, построеніе оной дѣлательно продолжается. Когда кончится дорога въ Соулгамптонъ и построится желѣзная дорога изъ Гавра въ Парижъ, тогда можно будетъ ѣхать въ 24 часа изъ Лондона въ Парижъ, полагая 12 часовъ на переѣздъ изъ Соулгамптона въ Гавръ на пароходѣ.

Замѣчательнѣйшею изъ желѣзныхъ дорогъ въ Англіи должно, вѣроятно, назвать дорогу изъ Лондона въ Деншфордъ и Гринвичъ, которая строится не смотря на пароходство по Темзѣ. Дорога сія начинается отъ новаго Лондонскаго моста, и въ всемъ пропаяженіи своемъ въ 3½ Англ. мили (5½ версты) лежитъ на каменныхъ сводахъ въ 22 фута вышины, подъ которыми открыто сообщеніе для жителей чрезвычайно населенной части Лондона. Число арокъ сводовъ проектируется почти до 1000, изъ коихъ теперь кончено болѣе двухъ претей; остальные будутъ гоповы чрезъ нѣсколько мѣсяцевъ. Около 100 сводовъ останутся открытыми для прохода, а прочіе 900 образуются въ кладовыя и магазины, которые будутъ отдаваться въ наемъ. Построеніе сей замѣчательной дороги въ 5½ версты съ двойными колеями и покупкою земель должно стоить по сметѣ 400,000 ф. ст. (9 милл. р. асс.), которые собраны на акціи въ 20 ф. ст.; теперь эти акціи ходятъ на Лондонской биржѣ по 30 ф. 10 шил.

Изъ числа гоповыхъ уже желѣзныхъ дорогъ должно упомянуть еще о дорогѣ между Дублиномъ и Кингстоунскимъ портомъ; она открыта 17-го Декабря 1834, и въ первые три мѣсяца, по 17-е Марта 1835, прошло по ней:

въ каретахъ 1. разряда,	по 1 шил. съ человека,	10,008 человекъ
„ „ 2. „ „	8 пенсовъ „	72,148 „
„ „ 3. „ „	6 пенсовъ „	94,961 „
		177,117 человекъ

При такомъ множествѣ проѣзжихъ, не случилось ни одного несчастнаго приключенія. Въ теченіе перваго года со времени открытія дороги, прошло по ней 1,061,618 человекъ, кромѣ подписавшихся на цѣлый годъ. Вскорѣ по ея открытіи, въ Ирландскихъ Журналахъ писали, что вѣрно никто уже не захочетъ прайтаться на ходьбу пѣшкомъ, ибо носка обуви и платья и потеря времени обойдутся гораздо дороже, нежели проѣздъ по желѣзной дорогѣ.

Впрочемъ не должно думать, чтобы всѣ построенныя въ Англіи желѣзныя дороги соотвѣтствовали ожиданіямъ. Изъ неудавшихся дорогъ можно преимущественно назвать Кромфордскую (Cromford and High Peak railway), въ 33 Англ. мили длиною. Дорога сія соединяетъ каналы Кромфордскій и Пикъ-Форестскій; надъ уровнемъ перваго возвышается она на 995 футовъ, а надъ уровнемъ втораго на 741 футовъ; вся дорога со-

стоятъ частію изъ горизонтальныхъ или почти горизонтальныхъ пропѣженій, и изъ 10 лежащихъ между ними наклонныхъ площадей, изъ коихъ одна имѣетъ 266 футовъ вертикальной вышины и возвышенія 1: 7½. Въ Февралѣ 1827 года Директоры дороги пожелали узнать мое мнѣніе о семъ предпріятіи; я отвѣчалъ о немъ невыгодно, и къ великому неудовольствію акціонеровъ объявлялъ, что оно не можетъ имѣть успѣха. Между тѣмъ построено было уже такъ много, что нельзя было сдѣлать значительной перемѣны; поему весь собранный по подпискѣ капиталъ 160,000 ф. ст. (3½ милл. руб.) былъ истраченъ, но успѣхъ столь мало соотвѣтствовалъ ожиданію, что акціи не имѣютъ теперь ни какой цѣны. Впрочемъ такой случай опіюде не лишаетъ Англичанъ бодрости, что достаточно явствуетъ изъ выше исчисленныхъ новыхъ предпріятій.

Большое участіе, принимаемое въ Англіи въ построеніи желѣзныхъ дорогъ, оказывается преимущественно изъ числа биллей, принятыхъ по сему предмету Парламентомъ; въ 1828 году одобрено 10 биллей;

„ 1829	„	„	9	„
„ 1830	„	„	8	„
„ 1831	„	„	7	„
„ 1832	„	„	8	„
„ 1833	„	„	11	„
„ 1834	„	„	14	„

Въ 1835 году предложено Парламенту еще гораздо болѣе биллей о желѣзныхъ дорогахъ, а въ настоящемъ собраніи Парламента (1836) поданы прошенія о дозволеніи построить 58 желѣзныхъ дорогъ, на которыя нужно капитала 28,224,000 ф. ст. (645 м. р. асс.). Длина сихъ дорогъ составляетъ нѣсколько тысячъ верстъ. На построеніе всѣхъ производящихся теперь въ Англіи желѣзныхъ дорогъ требуется капитала болѣе 9 милл. ф. ст. (болѣе 205 милл. р. асс.). По исчисленію, помѣщенному во многихъ Ангійскихъ газетахъ, издержки на нынѣ строящіяся и на вновь предполагаемыя желѣзныя дороги должны простираются до 50 милл. ф. ст. (1143 милл. р. асс.)

Съ Мая 1835 года издается въ Лондонѣ особенный Журналъ: Railway - Magazine, въ которомъ помѣщаются отчеты о всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Англіи.

## **В. ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВО ФРАНЦІИ.**

Кромѣ нѣсколькихъ небольшихъ дорогъ, во Франціи по сіе время построены и открыты только три слѣдующія большія желѣзныя дороги: изъ Сентъ-Этьеня къ Лоарѣ въ 21,285 мепровъ, отсюда же къ Лионѣ въ 58,000 мепровъ, и изъ Андресьѣ въ Роаннъ въ 68,000 мепровъ; вся длина ихъ составляетъ 147,285 мепровъ или 136 верстъ. Дороги сія построены тремя Компаніями, но всѣ соединяются между собою.

Важнѣйшая изъ нихъ есть дорога изъ Сент-Этьеня въ Лионъ, которая строилась въ слѣдствіе Королевскаго повелѣнія отъ 7-го Іюня 1826; она почти во всю длину съ двойными колеями и съ 10 туннелами. Въ 1829 году Предсѣдатель Компаніи акціонеровъ потребовалъ мнѣнія моего на счетъ построенія сей дороги: тогда собрано было подпискою 10 милл. франковъ, на 2000 акціи по 5000 фр.—Осмотрѣвъ построенную уже часть дороги, я объявлялъ, что работы произведены весьма несовершенно и потребуются значительныхъ расходовъ на поддержаніе; въ то же время представлялъ я исчисленіе въ 15 до 16 мил. фр. Хотя Французскіе инженеры сильно оспаривали мое мнѣніе, однако же оно оказалось справедливымъ; по послѣднему отчету Дирекціи, расходы на покупку земель, все построеніе, обзаведеніе повозками и управленіе по 31-е Октябрю 1835 составили уже 14,759,478 фр. 16 сант., и покрывались 2,200 акціей въ 5000 фр. и двумя займами въ 3,800,000 фр. Въ теченіе года по 31-е Октябрю 1835, по дорогѣ прошло 190,577 пассажировъ, перевезено 433,179 тоннъ или 26½ милл. пудовъ, большею частью угля, и собрано доходу 2,574,643 фр. 33 сант., а расходы въ то же время составили огромную сумму въ 1,854,891 фр. 70 сант. Дирекція Компаніи основывая выдачу дивиденда для окончанія постройки, начатой въ 1826 году. Эпохѣ прижизнь и Кромфордская дорога могутъ служить доказательствомъ, сколь необходимыми положительными, основательными познаніями для составленія проекта и для самаго построенія желѣзной дороги.

Во Франціи строились еще желѣзныя дороги изъ Эпиналя къ Бургонскому каналу въ 28,000 мепровъ, изъ Парижа въ Сен-Жерменъ; для построенія дороги изъ Парижа въ Лилль уже составила Компанія съ капиталомъ въ 25 милл. фр., а для дороги изъ Але въ Бокеръ чрезъ Нивъ, въ 70,000 мепровъ, сдѣланы всѣ приготовления. Для дорогъ изъ Парижа въ Туръ и Орлеанъ изгоняются по порученію Правительства проекты; и колоссальное предпріятіе желѣзной дороги изъ Спразбурга въ Парижъ можетъ быть будетъ приведено въ исполненіе.

Всѣ эти дороги строились Компаніями акціонеровъ. Для построенія дороги изъ Парижа въ Гавръ и Диепъ, въ 74 мѣ, Правительство предложило свое участіе вносить 12 милл. фр. въ дополненіе къ 48 милл., вносимымъ акціонерами; оно будетъ получать проценты свои изъ прибыли только съ того времени, когда дивидендъ акціонеровъ составитъ болѣе 5%. Палата депутатовъ справедливо оцѣнила важность сей линіи, ибо дойдя со временемъ до Рейна и до устьевъ Роны, она составитъ первое звено большой цѣли, долженствующей соединить между собою всѣ части стараго свѣта. Посредствомъ желѣзной дороги изъ Парижа въ Гавръ и пароходовъ, которые уже ходятъ по Бельпу и Нѣмецкому морю, и скоро будутъ ходить по Средиземному и Черному морямъ, путешествію можно будетъ изъ Петербурга отправиться чрезъ Любекъ, Гамбургъ, Гавръ, Парижъ, Лионъ въ Марсель, оттуда коснуться Ливорны, Римской Области, Неаполя, Сициліи, Іонійскихъ острововъ, Авинь и Смирны, и въ 16-тый день сего путешествія прибыть въ Константинополь.

Къ этому должно присовокупить, что во Франціи ожидаютъ изданія закона о беспошлинномъ ввозѣ Англійскихъ шинъ, ибо доказано, что Французскіе заводы не въ состояніи удовлетворить потребности.

## ***С. ЖЕЛЕЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ БЕЛЬГИИ.***

По повелѣнію Короля 18 го Декабря 1833 года, Бельгійской Палатѣ предсавишелей предложень былъ законъ о поспроеніи на казенный счетъ системы желѣзныхъ дорогъ для соединенія главныхъ городовъ. Палата согласилась на отпускъ на сей предметъ 52 милл. фр., и немедленно приступлено къ поспроенію дороги изъ Брюсселя въ Мехельнъ. Эта дорога имѣеть 21,700 метровъ (20½ верстъ) длины, съ одинакими колеями, и открыта 5-го Мая 1835; по ней непрерывно перевозятся пассажиры паровыми машинами. При составленіи проекта дороги рассчитывали, что проѣзжихъ будетъ ежегодно до 100,000 человекъ; но въ первые 86 дней по открытіи дороги проѣхало уже 163,532 человекъ, и поному вычислили, что весь капиталъ, употребленный на поспроеніе дороги, возвратится въ теченіе 4 или 5 лѣтъ. Сей блестящій успѣхъ послужилъ поводомъ, въ исходѣ 1835 года, къ составленію Компаніи для поспроенія желѣзной дороги изъ Гох-Флени въ Нидеръ-Флени. Число желающихъ участвовать въ Компаніи было такъ велико, что 22 Декабря 1835 года уже собрано было по подпискѣ 677 милл. фр., и внесено 67 милл. частію наличными, частію акціями на другія предпріятія по курсу ихъ, между тѣмъ, какъ на эту дорогу приключилось выдать только 800 акцій.

Дорога изъ Мехельна въ Антверпенъ открыта въ Апрѣлѣ 1856; работы по достроенію къ Прусской границѣ производятся со всею дѣятельностію.

## ***Д. ЖЕЛЕЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ ГЕРМАНИИ.***

Въ Германіи поспроеніе первой желѣзной дороги предпринято было мною, и на это получена отъ Австрійскаго Императора Франца I привилегія на мое имя 7 Сентября 1824. Дорога проведена изъ Будвейса въ Богеміи до Линца въ Верхней Австріи на протяженіи 120½ верстъ, и стоила 1,654,322 гульдена 7 крейцеровъ (3.759,823 р. асс.). Горы, чрезъ которыя она проложена, со стороны Молдавы имѣють 1076 англ. футовъ вертикальной вышоты, а со стороны Дуная 1507 ф. Первая 50½ верстъ этой дороги поспроена съ 1824 по 1828 годъ, а вся дорога открыта 1-го Августа 1832. Цѣль сей дороги была слѣдующая:

1.) Перевозить по ней соль, которая съ незапамятныхъ временъ доставлялась по шоссе изъ Маупгаузена и Линца въ большіе казенные магазины въ Будвейсѣ. Количество перевозимой соли простиралось ежегодно до 400,000 центнеровъ, и полагали, что Правительствено сохранить прежній способъ доставки, существовавшій уже въскольکو столѣтій. Повелѣніемъ отъ 30 Марта 1828, покойный Императоръ Францъ I предоставилъ Компаніи начать перевозку соли съ 1-го Апрѣля 1829, впередъ на 6 лѣтъ, по цѣнѣ только 5½ ниже той, какая берется за перевозку по шоссе. Компанія, существовавшая въ 1829 году 909,755 гульд. 30 кр. и кончившая на эту сумму половину дороги, получила отъ перевозки соли съ 1 Апрѣля по конецъ Ноября 1829 г. 38,273 гульд. 64 кр. чистой прибыли, что при половинѣ дороги составлено 6½ ½, а со всей дороги по поспроенію оной вѣрно 10½ въ годъ на капиталъ. Но поному неожиданно уславлена свободная продажа соли, казенные магазины въ Будвейсѣ уничтожены, часть соли стали привозить въ Богемію другими путями, и нынѣ по желѣзной дорогѣ перево-