

Ф. Герстнер

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

УДК 93
ББК 63.3
Ф11

Ф11 **Ф. Герстнер**
О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск / Ф. Герстнер – М.: Книга по Требованию, 2021. – 74 с.

ISBN 978-5-458-52448-3

Инженер Ф.А. фон Герстнер дает обоснование выгоды строительства Царскосельской железной. Приводит в пример другие страны, которые уже имеют железные дороги. Подробно описывает строящуюся Царскосельскую железную дорогу, сроки строительства, расходы на строительство, приводит примерные таксы за перевозки, предполагаемые доходы от этой дороги.

ISBN 978-5-458-52448-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

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.

ИЗВЕЩЕНІЕ

ИЗЪ ПИСЬМА

ЕГО СІЯТЕЛЬНОСТИ Г-на ПРЕДСѢДАТЕЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВѢТА

ГРАФА Н. Н. НОВОСИЛЬЦОВА,

отъ 21-го Декабря 1835 года.

Его Величество Государь Императоръ Высочайше соизволилъ даровать Австрійскому Дворянину Ф. А. фонъ Герспнеру исключительное дозволеніе на составленіе Компаніи акціонеровъ для построенія желѣзныхъ дорогъ изъ Санктпетербурга въ Царское Село и Петергофъ. На сей конецъ предоставлено ему обнародовать, какъ въ Россіи, такъ и за границею, приглашеніе къ вступленію въ сію Компанію, со включеніемъ слѣдующихъ, Его Императорскимъ Величествомъ предписанныхъ условій:

1. Всякъ желающій вступить въ Компанію обязывается при подпискѣ внести 5-ю часть подписной суммы въ одинъ изъ торговыхъ домовъ, означенныхъ на сей конецъ Герспнеромъ.

2. Компанія составится по собраніи всего капитала, нужнаго на построеніе желѣзной дороги, т. е. когда пятая часть будетъ внесена наличными, а на остальные четыре части подпишутся вкладчики. Пока не будутъ собраны вклады и подписки, привилегія не можетъ быть испрашиваема ни отъ имени Дворянина Герспнера, ни отъ имени Компаніи.

3. Его Императорское Величество, желая по возможности способствовать Компаніи въ исполненіи предпріятія, Высочайше соизволилъ даровать оной предвѣрительно слѣдующія преимущества, съ дозволеніемъ Дворянину Герспнеру упомянуть объ оныхъ въ программѣ:

- a) Компаніи предоставляется исключительное право на построеніе желѣзныхъ дорогъ изъ С. Петербурга въ Царское Село и Петергофъ, по предварительномъ представленіи плана, на которомъ бы видно было направленіе дороги, и по испрошеніи отъ Правительства утвержденія онаго. Въ теченіи 10 лѣтъ со дня обнародованія привилегіи, никто иной не будетъ имѣть права строить желѣзныя дороги между помянутыми мѣстами. По истеченіи 10 лѣтъ, желѣзная дорога пребудетъ собственностію Компаніи.
- b) Построеніе двухъ желѣзныхъ дорогъ будетъ пользоваться всѣми преимуществами казенныхъ работъ, и Компаніи предоставляется право пріобрѣтать нужныя подъ дорогу земли на основаніи правилъ, изложенныхъ въ особой запискѣ.
- c) Компанія обязывается покупать нужное для построенія дорогъ желѣзо въ Россіи, если Русскіе заводчики согласятся поставлять оное, потребной доброты и формы, не болѣе 15 $\frac{1}{2}$ дороже Англійскаго съ доставкою въ С. Петербургъ; по-

сему Компанія посредствомъ газетъ предваришь Русскихъ заводчиковъ о количествѣ и качествѣ нужнаго ей желѣза. Если же ни одинъ Русскій заводчикъ не приметъ на себя поставки съ надбавкою 15% противъ цѣны Англійскаго желѣза, то Компанія имѣеть право выписывать оное изъ Англїи беспошлинно, съ соблюденіемъ прїимомъ: 1) чтобы количество привозимаго желѣза не превышало потребности означенныхъ въ привилегїи двухъ дорогъ, и чтобы на каждую парцію нослѣдовало разрѣшенїе Министра Финансовъ; 2) чтобы желѣзо сіе въ Россїи не было обрацаемо въ продажу, ни же на какое либо другое употребленїе, кромѣ дорогъ; 3) въ случаѣ уничтоженїя дорогъ, по какимъ либо непредвидѣннымъ обстоятельствомъ, все выписанное изъ Англїи желѣзо должно быть обратно вывезено за границу на счетъ Компанїи.

d) Во все продолженїе привилегїи, желѣзныя дороги не подвергаются ни какимъ налогамъ или сборамъ.

e) Поскольку желѣзныя дороги оппюдь не препятствуютъ проѣзду по прежнимъ шоссе, и всякъ воленъ по произволу и впредь ѣздить по онымъ, то учрежденїемъ Компанїи предоставляется опредѣлить по собственному усмотрѣнїю условїя проѣзда и провоза товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ.

4. Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизвоилъ, чтобы программа учрежденїя Компанїи до напечатанїя была представлена на одобренїе Правительсва.

5. Если въ теченїе года со времени обнародованїя сей программы не будетъ собрана пятая часть нужнаго на предпрїятїе капитала наличными, а остальная по подпискѣ, то даруемое нынѣ Герцгерцогинѣ исключительное дозволенїе на составленїе Компанїи прекратится. Равноѣрно, если предполагаемыя двѣ желѣзныя дороги не будутъ построены въ теченїе двухъ лѣтъ со дня обнародованїя привилегїи, то сія послѣдняя также пресѣчется.

ПРАВИЛА ДЛЯ ОБРАЩЕНІЯ ПОДЪ ЖЕЛѢЗНУЮ ДОРОГУ ЗЕМЕЛЬ, ВЪ КОТОРЫХЪ ВСТРѢТИТСЯ ДЛЯ ОНОЙ НЕОБХОДИМОСТЬ.

а. Если желѣзная дорога проводится по пустопорожнимъ и ни кѣмъ не занятымъ казеннымъ землямъ, то земля для сей дороги и для заведенїй, при ней необходимыхъ, уступается безъ всякой платы.

б. Гдѣ понадобится земли, состоящїя во владѣнїи казенныхъ крестьянъ, тамъ земля уступается равноѣрно безъ платы, а Правительство принимаетъ на себя опвесити крестьянамъ другїя земли и вознаградишь ихъ за всѣ убытки, которые чрезъ сей обмѣнъ понесены будутъ.

в. Когда желѣзная дорога встрѣтитъ дома или хозяйственныя заведенїя казенныхъ крестьянъ, то владѣлецъ привилегїи обязанъ, не приступая еще къ раз-

люди съхъ спроекій, возвести для крестьянъ, въ зачатъ оныхъ, на улаживанъ ихъ, новыя на собственныи свой земли.

г. Если дорога проведена по землямъ частныхъ лицъ, купнопорочными или заспроенными, то объ успукахъ оныхъ пользующиися привилегією должны договариваться съ владельцами ирочными; когда же они не сойдутся въ цѣнѣ, для владельцев пѣкъ земель в спроекій оныхъ успушныи не пожелаюиъ, тогда для обращения къ порядку, установленному закономъ для отчужденія частной собственности на предметѣ общественной пользы, и земля съ спроеиеніемъ, или безъ оныхъ, отбираются у владельцевъ, съ вознагражденіемъ со стороны пользующагоса привилегією по оцѣнкѣ, установленной образомъ произведенной. На сей конецъ, дабы не останавливать работъ, ему дозволяется приступать къ онымъ, не ожидая окончанія оцѣнки, но можливъ въ надлежачемъ присутствующемъ мѣстѣ сумму наличныхъ денегъ, равную цѣнѣ, платимой за подобные участки въ окрестностяхъ; по окончаніи же оцѣнки онъ обязанъ внести всю ту сумму, кака по оной слѣдуетъ будеть, за закономъ той, которая прежде оцѣнки была имъ внесена въ присутственное мѣсто.

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

е. Владѣльцу привилегіи дозволяется на площади 100 сажанъ въ объ широкости оной желѣзной его дороги возводить складочныя магазины, живые дома для сослуживца при дорогѣ мѣдай, конюшни, сараи, куницы, экипажныя мастерскія и вообще всякаго рода спроеиія, собственно для желѣзной дороги необходимыя, но не для другой какой либо цѣли. Въ приобрищеніи земель подъ сѣ спроеиія на упомянутомъ 100 сажанномъ пространствѣ онъ пользуется тѣми же правами, какія выше для приобрищенія земли подъ самую дорогу ему предоставлены.

ж. Всякое отчужденіе частной собственности для желѣзныхъ дорогъ и ихъ принадлежностей будеть допускаемо, на правилахъ вышеоуженныхъ, только во время самой шосиройки оныхъ въ каждомъ мѣстѣ; по окончаніи шосиройки, земля, въ концѣ владѣлецъ привилегіи можетъ испытать дальнѣйшую надобность, приобрищаться имъ не иначе, какъ по добровольнымъ сдѣлкамъ.

ВСТУПЛЕНІЕ.

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

Тысяцелѣтія пропекли 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 постепеннымъ распространеніемъ образованности и торговля освобождалась отъ узъ, ее пугавшихъ, спала двигалась быспрѣе, оборотъ капиталовъ усилился, монополіи прекратились, и въ выгодахъ торговли приняли участие гораздо большее число людей. Англичане и Американцы первые признали, что настоящая жизнь торговли состоитъ въ возможно быспрѣе и частомъ оборотѣ капиталовъ, и что слѣдственно не только дешевыя, но и быспрѣя ообщенія 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, внутренней и внешней торговли, и вообще для благосостоянія всѣхъ классовъ жителей, это пойметъ всякой образованный человекъ, которому хотя нѣсколько извѣстны благотельныя послѣдствія отъ облегченія снѣмъ сношеній въ другихъ земляхъ. Будучи убѣжденъ въ справедливости сего мнѣнія, я со времени прибытія моего въ Россію, въ Августѣ 1834 года, объѣздилъ 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 спараніемъ изучалъ новѣйшіе успѣхи Механики и строительнаго искусства; въ теченіе послѣднихъ двадцати лѣтъ перебывалъ я и во всѣхъ другихъ Европейскихъ Государствахъ и думаю, что могу судить довольно правильно: посему мнѣ позволительно 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 имѣю 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 особенности должно ожидать отъ таковой дороги изъ Петербурга въ Москву и Нижній Новгородъ; я не перестану собирать въ Россіи статистическія свѣдѣнія, и сопоставляющія имъ заграничныя. Получивъ дозволеніе Правительства, осенью 1835 года произвелъ я лично нивелировку на протяженіи 802 верстъ, частью по Московскому шоссе, частью внѣ оного, по вѣрному направленію Московской желѣзной дороги, а приглашенными мною изъ чужихъ краевъ инженерами нивелировано сверхъ того еще нѣсколько сотъ верстъ; но 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 убедиться въ пользѣ и возможности построения желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, я предложилъ построить сперва подлѣ Пестербурга двѣ желѣзныя дороги, одну въ Царское Село (съ продолженіемъ въ Павловскъ), другую въ Пестергофъ (съ продолженіемъ въ Ораниенбаумъ).

Его Императорскому Величеству благоугодно было Всемилосивѣйше даровать мнѣ исключительное дозволеніе на составленіе Компаніи на акціяхъ для построения сихъ дорогъ. Такъ какъ всѣ приготовительныя работы для дороги въ Царское Село, съ продолженіемъ оной чрезъ часть Павловскаго парка, уже кончены, и построеніе сей дороги можетъ быть немедленно начато и, если не встрѣнятся какія либо препятствія, кончено къ Октябрю 1836 года, то я на первый разъ составляю Компанію для построения желѣзной дороги въ Царское Село и Павловскъ. По изготовленіи подробныхъ плановъ для дороги въ Пестергофъ, осенью сего 1836 года составился Компанія и для второй дороги. Такимъ образомъ Русская публика будетъ имѣть самый удобный случай, испытать справедливость моихъ увѣреній, и я надѣюсь снискавъ довѣренность на счетъ построения исполнинской желѣзной дороги въ 1100 верстъ изъ Пестербурга 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 посвятство въ продолженіе полутора года о введеніи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, многолѣтняя опытность въ построении 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 процвѣтанія 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 построенными или теперь еще строящимися, и результатами оныхъ для публики и акціонеровъ; за тѣмъ слѣдуетъ описаніе и смѣта желѣзной дороги изъ Пестербурга въ Царское Село и Павловскъ, опредѣленіе времени окончанія дороги, образъ пользованія оною, скоростъ ѣзды по ней, предложеніе таксы за провозъ, мнѣніе мое о потребностяхъ 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. Пестербургъ, 31 Января 1836.

Сочинитель.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Страп.

Существующія или еще спроящіяся желѣзныя дороги въ чужихъ краяхъ.....	9
А. Желѣзныя дороги въ Англія.....	9
В. — — — во Франція.....	12
С. — — — въ Бельгія.....	14
D. — — — въ Германія.....	14
E. — — — въ Сѣверной Америкѣ.....	16
Описаніе желѣзной дороги изъ С. Пешербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	19
Слѣдствія расходовъ на постройку желѣзной дороги изъ С. Пешербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	21
Срокъ постройки желѣзной дороги изъ С. Пешербурга 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. Пешербурга въ Царское Село и Павловскъ.	32
Сообщеніе по желѣзнымъ дорогамъ въ чужихъ краяхъ.....	33
Потребность желѣзной дороги въ Царское Село и Павловскъ для жителей С. Пешербурга.	56
Взрощенный-проѣздъ по желѣзной дорогѣ изъ Пешербурга въ Царское Село и Павловскъ и сборъ по оной.....	59
Пропорція общаго сбора къ чистой прибылю отъ желѣзныхъ дорогъ въ чужихъ краяхъ.	44
Обозрѣніе расходовъ по Ливерпуль-Манчестерской желѣзной дорогѣ.....	45
Обозрѣніе расходовъ по Ліонъ-Сейп-Эшьенской желѣзной дорогѣ..	46
Обозрѣніе расходовъ по Будвейсъ-Линцской желѣзной дорогѣ.....	47
Сравненіе прибыли отъ провоза пассажировъ съ прибылю отъ провоза товаровъ.....	52
Числая прибыль отъ желѣзной дороги изъ Пешербурга 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. — Взглядъ на будущее.....	64
Прибавленіе.....	66
Восписка Компанія Царско-Сельской желѣзной дороги.....	68
Извлеченіе изъ Положенія объ учрежденіи Общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С. Пешербурга до Царскаго Села съ продолженіемъ до Павловска.	69

СУЩЕСТВУЮЩІЯ ИЛИ ЕЩЕ СТРОЯЩІЯСЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ ЧУЖИХЪ КРАЯХЪ.

А. ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ АНГЛІИ.

Первая большая желѣзная дорога въ Англіи для провоза пассажировъ и товаровъ построена между городами Спокшономъ и Дарлингшономъ. Она начала 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 частью опшивались порожня; когда же по желѣзной дороге 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 человекъ въ годъ; количество перевозимыхъ товаровъ увеличилось въ такой же соразмѣрности. Дорога построена была сначала съ одинаковыми рельсами или колеями; но скорѣе 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 отличнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ въ Англіи и все, касающееся до построенія сихъ дорогъ, каретъ, рельсовъ и пр., помѣщено въ изданномъ мною Руководствѣ къ Механикѣ. **)

*) Въ численныхъ показаніяхъ въ настоящемъ сочиненіи официальные или заимствованные изъ достоверныхъ печатныхъ источниковъ, которые я готовъ сообщить всѣмъ, принимающимъ ближайшее участіе въ семъ дѣлѣ.

***) Сіе Руководство къ Механикѣ содержитъ въ себѣ, на 226 листахъ и 109 листахъ чертежей, описаніе и вычисленіе важнѣйшихъ машинъ, употребленныхъ въ сирочисельномъ искусствѣ, горномъ и заводскомъ производствѣ и въ фабрикахъ, равнообразно описаніе замѣчательнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ, каналовъ, цѣпныхъ носовъ и пр. Машины и построенія описаны преимущественно на поѣздахъ 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 скорѣе по выходѣ, и потребовалось второе. Въ Журналѣ: Heidelbergger Jahrbücher der Literatur, Septemberheft, 1831, сказано о семъ сочиненіи слѣдующее: „До изданія оного, Г-нъ Гершнеръ въ 1822, 1827 и 1829 годахъ ѣздилъ въ Англію, для изученія тамъ построенія машинъ: это безъ сомнѣнія лучшая школа практической Механики. Между прочимъ сообщается отъ весьма почтенна и подробнаго описанія многихъ важныхъ произведеній искусства въ Англіи, которыя большею частью надобно было узнавать изъ Англійскихъ, весьма дорогихъ сочиненій, или собственными осмотрами на мѣстѣ, вѣкъ почтенымъ. Въ настоящей первой части всѣ предметы вообще изложены практическимъ, и при большей части задачъ предлагаемыя правила сравнены съ результатами опытовъ, произведенныхъ въ большомъ размѣрѣ...— Полные экземпляры сего сочиненія, по 120 р. асс., можно получать въ С. Петербургѣ у книгопродавца Грееа и Вржеа, въ Москвѣ у Эдцлера, Семена и Ширлева, въ Казани у Несоина, 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 хорошихъ состояніяхъ и одна большая дорога. Компанія акціонеровъ построила эту дорогу, почти по прямой линіи въ 45 верстъ длины, съ двойными колеями. Для избежанія объѣзда около города Ливерпуля, и дабы гужовымъ удобно было приходиться къ дорогѣ, ее провели подъ городомъ прѣмя 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 просиравшіяся на нѣсколько верстъ; во многихъ мѣстахъ надобно было проламывать скалы футовъ на 70. Первоначальная сѣтка составлена была въ 400,000 ф. сп.; но отчасти сѣтка сія оказалась недоспапочною, отчасти предпріятіе распространено, 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 перевозятся теперь ежегодно болѣе 500,000 пассажировъ, 13¼ милл. пудъ товаровъ, 6¼ милл. пудъ каменнаго угля и отъ 2 до 300,000 головъ скота, овецъ, свиней и п. п. Изъ поданныхъ Парламенту донесеній явствуетъ, что до построения дороги проѣзжало изъ одного города въ другой не болѣе 450 человекъ въ день; теперь проѣзжанъ въпросе болѣе. Причина заключается единственно въ томъ, что прежде надобно было на проѣздъ по шоссе 4 часа, а теперь въ паровой каретѣ только 1¼ часа (30 верстъ въ часъ), и сверхъ того проѣздъ стоитъ въ половину менѣе. Товары шли прежде по каналамъ дня два и три, а теперь перевозятся въ два часа; они также отправляются въ паровыхъ повозкахъ, и большею частію по ночамъ. Экипажи путешественниковъ, нежелающихъ ѣхать въ дилижансѣ, возятся на особыхъ ходахъ. 8-го Мая 1834 перевезенъ изъ Манчестера въ Ливерпуль (45 верстъ) цѣлый полкъ въ 2 часа. Три года тому назадъ бился объ закладъ, что блокъ хлопчатой бумаги будетъ доставленъ изъ Ливерпуля въ Манчестеръ, очищенъ, выпряденъ, сработанъ и окрашенъ, и обратно привезенъ въ Ливерпуль въ гошовомъ сипцѣ — и все это въ 24 часа. Закладъ былъ выигранъ, и при семъ случаѣ паровая карета сдѣлала каждый переѣздъ въ 45 верстъ 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 приступить къ построению многихъ другихъ большихъ дорогъ. Изъ строящихся теперь самая важная желѣзная дорога изъ Лондона въ Бирмингамъ, которая должна соперничать съ прѣмя существующими, весьма хорошо содержимыми каналами; она имѣетъ 111¼ Англ. милл. (167¼ версты) въ длину, съ 11 туннелями, и на проектировку собрано по подпискамъ 2¼ милл. ф. сп. (57 милл. руб.); за каждую акцію во 100 ф. сп. внесено теперь по 45 ф. сп., которые продаются уже на Лондонской биржѣ по 97 ф. сп.

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

Для переправы открывшейся дороги изъ Лондона въ Соутгемптонъ, въ 76 Англ. миль (144½ версты), собрано по подпискѣ 1 милл. ф. сп.; акціи стоятъ 50 ф. ст., и на каждую внесено по сіе время только по 10 ф. сп., но онѣ продаются на биржѣ по 7 ф. 10 шил., потому, что не надѣются большого сообщенія по этой дорогѣ; не смотря на то, постройка оной дѣлается продолжаться. Когда кончится дорога въ Соутгемптонъ и построится желѣзная дорога изъ Гавра въ Парижъ, тогда можно будетъ ѣхать въ 24 часа изъ Лондона въ Парижъ, полагая 12 часовъ на переездъ изъ Соутгемптона въ Гавръ на пароходѣ.

Замѣчательнѣйшею изъ желѣзныхъ дорогъ въ Англіи должно, кажется, назвать дорогу изъ Лондона въ Депшфордъ и Гринвичъ, которая строится не смотря на пароходство по Темзѣ. Дорога сія начинается отъ новаго Лондонскаго моста, и на всемъ протяженіи своемъ въ 3½ Англ. мили (5½ версты) лежитъ на каменныхъ сводахъ въ 22 футовъ вышины, подъ которыми открыто сообщеніе для жителей чрезвычайно населенной части Лондона. Число этихъ сводовъ проектируется почти до 1000, изъ коихъ теперь кончено болѣе двухъ третей; остальные будутъ готовы чрезъ нѣсколько мѣсяцевъ. Около 100 сводовъ останутся открытыми для прохода, а прочіе 900 обрабатываются въ кладовыя и магазины, которые будутъ отдаваться въ наемъ. Постройка сей замѣчательной дороги въ 5½ версты съ двойными колеями и покупкою земель должно стоить по сметѣ 400,000 ф. сп. (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 готовыхъ 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 человѣка,	10,008	человѣкъ.
»	»	2.	»	8 пенсовъ	» 72,148
»	»	3.	»	6 пенсовъ	» 94,961
					177,117
					человѣкъ

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

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

стоить часпю изъ горизонтальныхъ или почти горизонтальныхъ пропяхеній, и изъ 10 лежащихъ между ними наклонныхъ площадей, изъ коихъ одна имѣеть 266 футовъ верпикальной вышины и возвышенія 1: 7½. Въ Февраль 1827 года Директоры дороги пожелаали узнать мое мнѣнїе о семъ предпрїятїи; я опозвался о немъ невыгодно, и къ великому неудовольствїю акціонеровъ объявилъ, 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 споль мало соопвѣпспвовалъ ожиданїю, что акціи не имѣютъ теперь ни какой цѣны. Впрочемъ такой случай опнюдь не лишаетъ Англичанъ бодрости, что доспапочно явспвуетъ изъ выше исчисленныхъ новыхъ предпрїятїи.

Великое участїе, принимаемое въ Англіи въ построенїи 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 собранїи Парламента (1836) поданы прошенїя о дозволенїи построить 58 желѣзныхъ дорогъ, на копорыя нужно капиталъ 28,224,000 ф. ст. (645 м. р. асс.). Длина сихъ дорогъ составляетъ нѣсколько тысячъ верспъ. На построение всѣхъ производящихся теперь въ Англіи желѣзныхъ дорогъ пребуется капиталъ болѣе 9 милл. ф. ст. (болѣе 205 милл. р. асс.). По исчисленїю, помѣщенному во многихъ Англїйскихъ газетахъ, издержки на нынѣ спроящаяся и на вновь предполагаемая желѣзныя дороги должны прспшраться до 50 милл. ф. ст. (1143 милл. р. асс.)

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

В. ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВО ФРАНЦІИ.

Кромѣ нѣсколькихъ небольшихъ дорогъ, во Франціи по сіе время опстроены и опкрыты только при слѣдующїи большїи желѣзныя дороги: изъ Сент-Эпьяна къ Лоарѣ въ 21,285 мепровъ, опшуда же въ Ліонъ въ 58,000 мепровъ, и изъ Андресь въ Роаннъ въ 68,000 мепровъ; вся длина ихъ составляетъ 147,285 мепровъ или 138 верспъ. Дороги сія построены према Компанїями, но всѣ соединяются между собою.