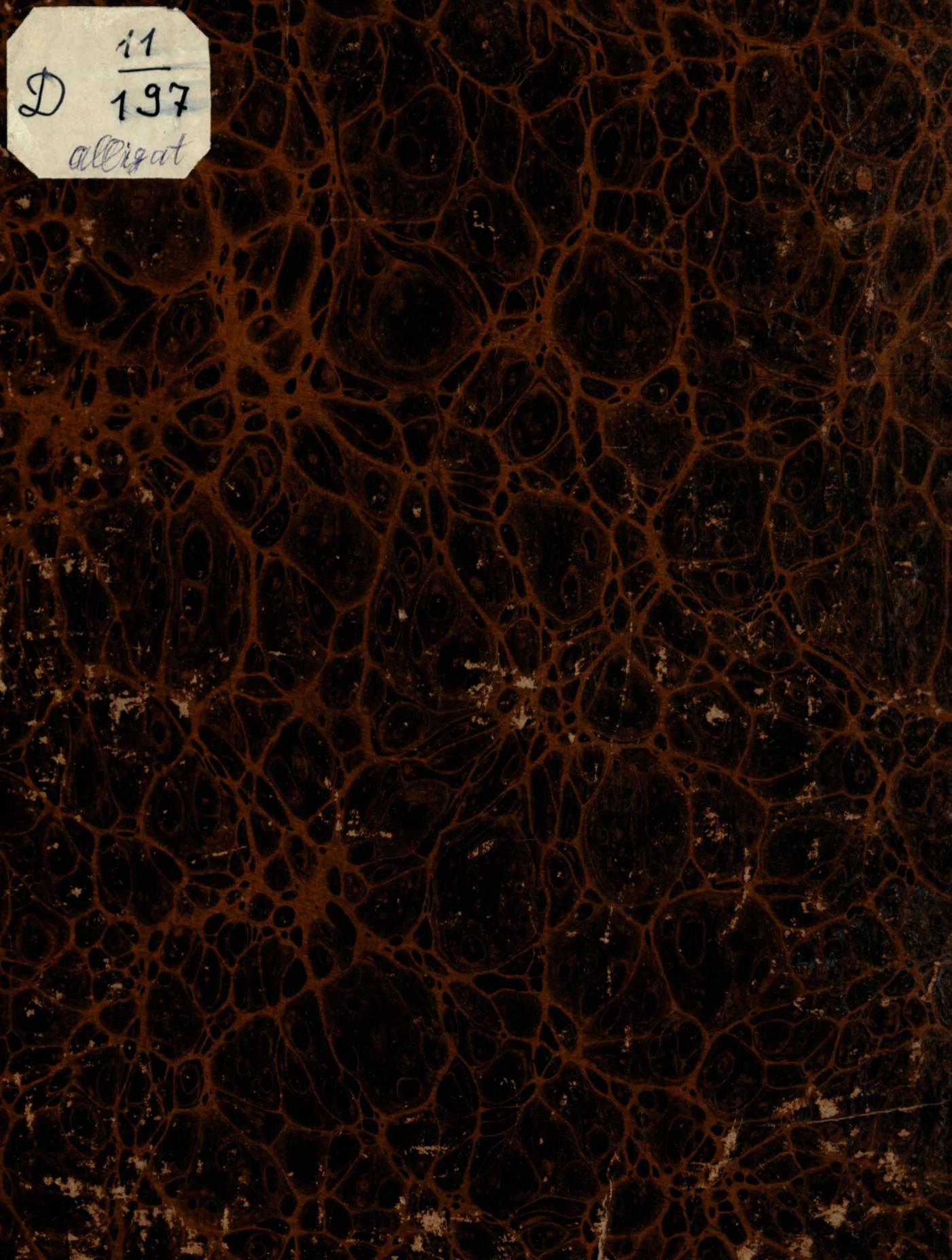


D 11
197
alligat

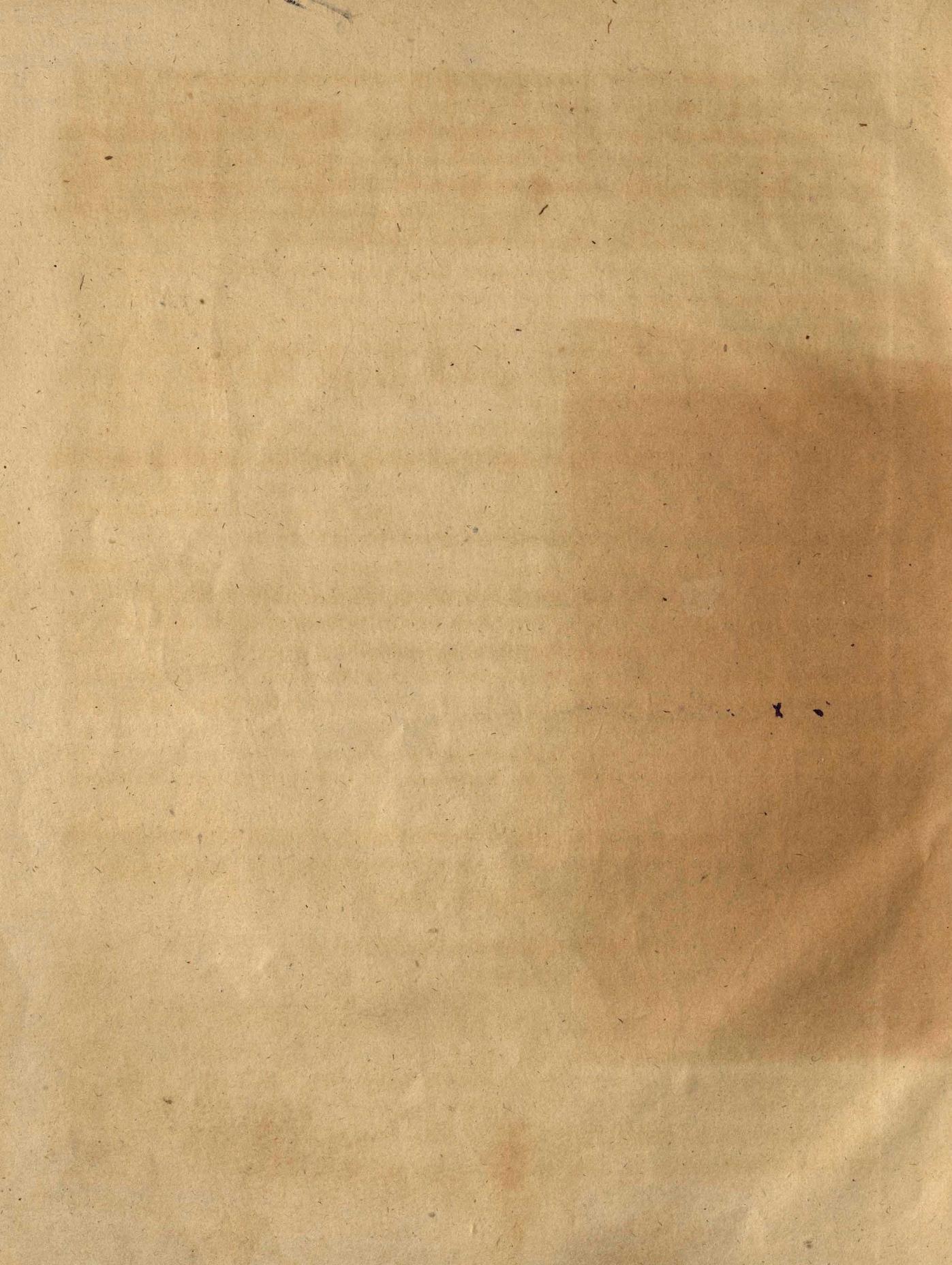


D. 11
197

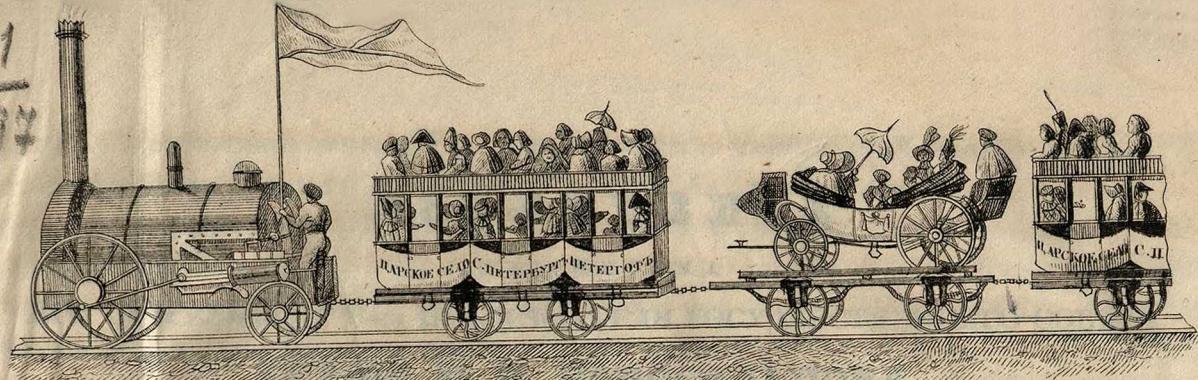
Cum allig.

15/11/19

3



D 11
194



О ВЫГОДАХЪ ПОСТРОЕНИЯ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ ИЗЪ САНКТПЕТЕРВУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ,

ВЫСОЧАЙШЕ ПРИВИЛЕГИРОВАНОЮ

ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ

КОМПАНИЕЮ.

Сочинение

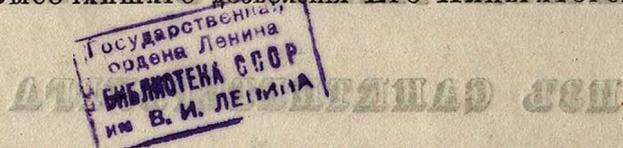
Ф. А. фон Герстнера.

САНКТПЕТЕРВУРГЪ,

ПЕЧАТАНО ПРИ ИМПЕРАТОРСКОЙ АКАДЕМИИ НАУКЪ.

ГХАДОПІЯ О

Печатано съ Высочайшаго дозволенія Его Императорскаго Величества.



THE HABJOCHE CEDAR HABJOCHE CEDAR

ОНОЛАМЫНДЫЛЫК КИЙАРСЫЛЫ

THE HANDBOOK OF PRACTICAL ELECTROLOGY

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Сие сочинение раздается въ С. Петербургѣ бездепечено въ слѣдующихъ вѣснахъ:

Въ квартире Сочинителя, въ домѣ купца Дирсена № 131 (12), на углу Сполярной и 3-й Мѣщанской; въ конторѣ Дирсена и Комп. въ томъ же домѣ; въ большой Морской, близъ Почтампа, у Г-на Коммерціи Совѣтника В. Крамера, въ собственномъ домѣ подъ № 100; въ конторѣ И. К. Плишса, на Васильевскомъ Островѣ, на углу 5-й линіи по большой Невѣ; въ книжныхъ лавкахъ Греффа, на Адмиралтейской площади, и Брифа, въ большой Морской.

Кромъ того:

Въ Москвѣ, въ конторѣ Г-на Эрнста Шульца и сыновей, и въ книжныхъ лавкахъ Эльцинера, Семена и Ширяева.

Въ Ригѣ, въ конторѣ Г-на Ф. В. Гасселькуса, и въ книжныхъ лавкахъ Э. Францена и И. Дейнера.

Въ Дерптѣ, въ книжной лавкѣ Э. Францена.

Въ Ревелѣ, въ книжной лавкѣ Г.

Въ Митавѣ, въ книжной лавкѣ Г. А. Рей

Въ Варшавѣ, въ конторѣ Г-на Гиршендорфа



ИЗВЛЕЧЕНИЕ

ЕГО СИЯТЕЛЬСТВА Г-на ПРЕДСЪДАТЕЛЯ ГОСУДАРСТВЕННАГО СОВЪТА

ГРАФА Н. Н. НОВОСИЛЬЦОВА,

отъ 21-го Декабря 1835 года.

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

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

2. Компаниія составится по собраніи всего капитала, нужнаго на построеніе желѣзной дороги, т. е. когда пятая часть будеъ внесена наличными, а на оставшіе четыре части подписшутся вкладчики. Пока не будуть собраны вклады и подписки, привилегія не можетъ быть испрашиваема ни отъ имени Дворянина Герспнера, ни отъ имени Компаниіи.

3. Его Императорское Величество, желаю по возможности способствовать Компаниіи въ исполненіи предпріятія, Высочайше соизволилъ даровать оной предварительно слѣдующія преимущества, съ дозволеніемъ Дворянину Герспнеру упомянутъ объ оныхъ въ программѣ:

а) Компаниія предоставлена исключительное право на построеніе желѣзныхъ дорогъ изъ С. Петербурга въ Царское Село и Петергофъ, по предварительномъ представленіи плана, на которомъ бы видно было направление 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 испеченіи 10 лѣтъ, желѣзная дорога пребудетъ собственностью Компаниіи.

б) Построеніе двухъ желѣзныхъ дорогъ будеъ пользоваться всѣми преимуществами казенныхъ работъ, и Компаниія предоставлена право пріобрѣтать нужныя подъ дорогу земли на основаніи правиль, изложенныхъ въ особой запискѣ.

с) Компаниія обязывается покупать нужное для построенія дорогъ желѣзо въ Россіи, если Русскіе заводчики согласятся поставлять оное, потребной добромы и формы, не болѣе 15% дороже Англійскаго съ доставкою въ С. Петербургъ; по-

сему Компания посредствомъ газетъ предваритъ Русскихъ заводчиковъ о количествѣ и качествѣ нужнаго ей желѣза. Если же ни одинъ Русскій заводчикъ не приметъ на себя поставки съ надбавкою 15% прописъ цѣны Англійскаго желѣза, то Компания имѣетъ право выписывать оное изъ Англіи безпошлино, съ соблюденіемъ припомъ: 1) чтобы количеству привозимаго желѣза не превышало потребности означенныхъ въ привилегіи двухъ дорогъ, и чтобы на каждую партию послѣдовало разрешеніе Министра Финансовъ; 2) чтобы желѣзо сіе въ Россіи не было обращаемо въ продажу, ниже на какое либо другое употребленіе, кромѣ дорогъ; 3) въ случаѣ уничтоженія дорогъ, по какимъ либо не предвидѣннымъ обстоятельствамъ, все выписанное изъ Англіи желѣзо должно быть обратно вывезено за границу на счетъ Компаниі.

- a) Во все продолженіе привилегіи, желѣзныя дороги не подвергаются ни какимъ налогамъ или сборамъ.
- e) Поелику желѣзныя дороги отнюдь не препятствуютъ проѣзду по прежнимъ шоссе, и всякий воленъ по произволу и впредъ вѣзти по онымъ, то учредителямъ Компаниі предоспавляется опредѣлить по собственному усмотрѣнію условія проѣзда и провоза товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ.

4. Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ, чтобы программа учрежденія Компаниі до напечатанія была представлена на одобреніе Правительства.

5. Если въ печеніе года со времени обнародованія сей программы не будетъ собрана пятая часть нужнаго на предпріятіе капитала наличными, а остаточная по подпискѣ, то даруемое нынѣ Герстнеру исключительное дозволеніе на составленіе Компаниі прекратится. Равномѣрно, если предполагаемыя двѣ желѣзныя дороги не будутъ построены въ печеніе двухъ лѣтъ со дня обнародованія привилегіи, то сія послѣдняя также престанетъ

ПРАВИЛА ДЛЯ ОБРАЩЕНИЯ ПОДЪ ЖЕЛѢЗНУЮ ДОРОГУ ЗЕМЕЛЬ, ВЪ КОТОРЫХЪ ВСТРѢТИТСЯ ДЛЯ ОНОЙ НАДОБНОСТЬ.

а. Если желѣзная дорога проводится по пустопорожнимъ и ни кѣмъ не занятymъ казенными землями, то земля для сей дороги и для заведеній, при ней необходимыхъ, уступается безъ всякой платы.

б. Гдѣ понадобится земли, состоящія во владѣніи казенныхъ крестьянъ, таинъ земля уступается равномѣрно безъ платы, а Правительство принимаетъ на себя опроведеніе крестьянамъ другія земли и вознаградить ихъ за всѣ убытки, которые чрезъ сей обменъ понесены будуть.

в. Когда желѣзная дорога вспрѣтилъ дома или хозяйственныя заведенія казенныхъ крестьянъ, то владѣлецъ привилегіи обязанъ, не приступая еще къ раз-

лемъ сихъ спроеній, возвесли для крестьянъ въ замѣнъ оныхъ, на указанномъ мѣстѣ, новыя на собственій свой счѣпъ оныхъ, и въ землиъ частныхъ лицъ, пустопорожнимъ или засыпаннымъ, то обѣ уступкѣ оныхъ пользующіяся привилегію должны договариваться съ владельцами миролюбно; когда же они не сойдутся въ цѣнѣ, или владельцы пѣхъ земель и спроеній совсѣмъ уступить не пожелаютъ, тогда дѣло обращается къ порядку, установленному законами для отчужденія частной собственности на предметы общественной пользы, и земли съ спроеніемъ, или безъ оныхъ, отбираются у владельцевъ, съ вознагражденіемъ со стороны пользующагося привилегію по оцѣнкѣ, узаконеннымъ образомъ произведенной. На сей конецъ, дабы не останавливать работъ, ему дозволяется приступать къ онымъ, не ожидая окончанія оцѣнки, но положивъ въ надеждающемъ присущественномъ мѣстѣ сумму наличныхъ денегъ, равную цѣнѣ, платимой за подобные участки въ окрестностяхъ; по окончаніи же оцѣнки онъ обязанъ внести всю ту сумму, какая по оной слѣдовала будеъ, за зачепомъ той, которая прежде оцѣнки была имъ внесена въ присущественное мѣсто.

д. Въ отношеніи къ имѣніямъ уѣзднаго вѣдомства наблюдаются тѣ же правила, какія сего привилегію для имуществъ частныхъ лицъ постановлены.

е. Владѣльцу привилегіи дозволяется на площади 100 саженъ въ обѣ стороны отъ желѣзной его дороги возводить складочные магазины, жилые дома для сосѣдящихъ при дорогѣ людей, конюшни, сараи, кузницы, экипажныя мастерскія и вообще всякаго рода спроенія, собственно для желѣзной дороги необходимыя, но не для другой какой либо цѣли. Въ пріобрѣтеніи земель подъ сіи спроенія на упомянутомъ 100 саженномъ проспранствѣ онъ пользуется тѣми же правами, какія выше для пріобрѣтенія земли подъ самую дорогу ему предоставлены.

ж. Всякое отчужденіе частной собственности для желѣзныхъ дорогъ и ихъ принадлежностей будеъ допускаемо, на правилахъ вышеизложенныхъ, только во время самой постройки оныхъ въ каждомъ мѣстѣ; по окончаніи постройки, земли, въ коихъ владѣльцу привилегіи можетъ вспрѣтиль дальнѣйшую надобность, пріобрѣтаются имъ не иначе, какъ по добровольнымъ сдѣлкамъ.

ВСТУПЛЕНИЕ.

Въ печеніе послѣднихъ десѧти лѣтъ, ии одинъ предметъ технической Механики не занималъ столь сильно всеобщаго вниманія въ просвѣщенныхъ Государствахъ, какъ учрежденіе желѣзныхъ дорогъ. Хотя дороги сіи 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 обратить свои спаранія 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 пяготившихъ, стала двигаться быстрѣе, оборотъ капиталовъ усилился, монополіи прекратились, и въ выгодахъ торговли приняли участіе гораздо большее число людей. Англичане и Американцы первые признали, что настоящая жизнь торговли состоитъ въ возможно быстромъ и частомъ оборотѣ капиталовъ, и что слѣдствіено не только дешевыя, но и быстрая 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 безполезно было бы оспаривать.

Какія неисчислимые 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 поймѣть всякой образованной человѣкъ, которому хотя нѣсколько извѣстны благодѣтельныя послѣдствія отъ облегченія симъ способомъ сообщеній въ другихъ земляхъ. Будучи убѣжденъ въ справедливости сего мнѣнія, я со времени прибытия моего въ Россію, въ Августѣ 1834 года, объѣздилъ многія Губерніи, отъ С. Петербурга пошли до Урала, собирая повсюду спатицкія свѣдѣнія, и сравнивалъ оныя съ подобными свѣдѣніями о земледѣліи, горномъ дѣлѣ, фабрикахъ и торговль пѣхъ Государствъ, съ которыми Россія имѣеть наиболѣе сношеній. Я посѣщалъ Англію въ 1822, 1827 и 1829 годахъ, и съ величайшимъ стараніемъ изучалъ новѣйшіе успѣхи Механики и строительного 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 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 особенности должно ожидать отъ такой дороги изъ Петербурга въ Москву и Нижній Новгородъ; я не переписаю сбирая въ Россіи спатицкія свѣдѣнія, и соотвѣтствующія имъ заграничныя. Получивъ дозволеніе Правительства, осенью 1835 года произвелъ я лично нивелировку на промяженіи 802 верстъ, частію по Московскому шоссе, частію въ онаго, по вѣроятному направлению Московской желѣзной дороги, а приглашенными мною изъ чужихъ краевъ инженерами нивелировано сверхъ того еще нѣсколько сопѣверстъ; но сочиненіе мое по сему предмету будетъ сообщено публикѣ со временемъ,

когда предварительные работы мои пополняются. Между темъ, соопѣтственno первой моей запискѣ, поданной Государю Императору 6 Января 1835, желая убѣдить въ пользу и возможности построения желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, я предложилъ построить сперва подъ Петербурга двѣ желѣзныя дороги, одну въ Царское Село (съ продолженіемъ въ Павловскъ), другую въ Петергофъ (съ продолженіемъ въ Ораніенбаумъ).

Его Императорскому Величеству благоугодно было Всемилостивѣше даровать мнѣ исключительное дозволеніе на составленіе Компаниіи на акціяхъ для построения сихъ дорогъ. Такъ какъ всѣ приготовительные 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 встрѣтится какая либо препятствія, кончено къ Октябрю 1836 года, то я на первый разъ составляю Компанию для построения желѣзной дороги въ Царское Село и Павловскъ. По изготавленіи подробныхъ плановъ для дороги въ Петергофъ, осенью сего 1836 года составившися Компания и для этой дороги. Такимъ образомъ Русская публика будетъ имѣть самый удобный случай, испытать справедливость моихъ увѣреній, и я надѣюсь снискать довѣренность на счетъ построения исполнинской желѣзной дороги въ 1100 верстъ изъ Петербурга въ Нижній Новгородъ. Основывая такимъ образомъ право мое на довѣренность въ Россіи на удачъ двухъ означенныхъ небольшихъ желѣзныхъ дорогъ, я ласкаю себя надеждою, что спарапія мои и постюянство въ продолженіе полутора года о введеніи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, многолѣтняя опытность въ построеніи 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 Компанию, мною составляемую.

Въ настоящемъ краткомъ сочиненіи намѣренъ я познакомить публику съ значительными желѣзными дорогами, за границею построенныхъ или теперь еще спроектированныхъ, и результатами опыта оныхъ для публики и акціонеровъ; за темъ слѣдуетъ описание и сметка желѣзной дороги изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ, опредѣленіе времени окончанія дороги, образъ пользованія оною, скоростьѣзды по ней, предложеніе таクсы за провозъ, мнѣніе мое о потребности желѣзной дороги въ Царское Село и Павловскъ, о вѣроятномъ проѣздѣ по ней и сборѣ, вычисление чистой прибыли или дивиденда акцій, наконецъ нѣкоторыя необходимыя замѣчанія касательно исполненія предпріятія.

С. Петербургъ, 31 Января 1836.

Согласитель.

Описаниемъ и оценкою изъѣзда въ 1822 г. въ Франціи и въ Германии. — Составлено въ 1823 г. въ Торонто. — Титулъ въ французскомъ языке: «Описание изъѣзда въ Франціи и Германию въ 1822 г.» — Титулъ въ немецкомъ языке: «Описание изъѣзда въ Франціи и Германию въ 1822 г.» — Титулъ въ английскомъ языке: «Description of a Journey through France and Germany in 1822.» — Титулъ въ русскомъ языке: «Описание изъѣзда въ Франціи и Германию въ 1822 г.»

Стран.

Существующія или еще спроекція желѣзныя дороги въ чужихъ краяхъ.....	9
A. Желѣзныя дороги въ Англіи.....	9
B. — — — — во Франціи.....	12
C. — — — — въ Бельгії.....	14
D. — — — — въ Германіи.....	14
E. — — — — въ Сѣверной Америкѣ.....	16
Описание желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	19
Смета расходовъ на построеніе желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	21
Срокъ построенія желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	27
Продолжительность перѣздовъ 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
Потребность желѣзной дороги въ Царское Село и Павловскъ для жителей С. Петербурга.....	36
Вѣроятный проездъ по желѣзной дорогѣ изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ и сборъ по оной.....	39
Пропорція общаго сбора къ чистой прибыли отъ желѣзныхъ дорогъ въ чужихъ краяхъ.....	44
Обозрѣніе расходовъ по Ливерпуль-Манчестерской желѣзной дорогѣ.....	45
Обозрѣніе расходовъ по Ліонъ-Сен-Этьенской желѣзной дорогѣ.....	46
Обозрѣніе расходовъ по Будвейсь-Линцской желѣзной дорогѣ.....	47
Сравненіе прибыли отъ провоза пассажировъ съ прибылью отъ провоза товаровъ.....	52
Чистая прибыль отъ желѣзной дороги изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	54
Опиншенія инженеровъ при построеніи желѣзныхъ дорогъ въ чужихъ краяхъ.....	58
Опиншенія издателя сего сочиненія къ Компаниіи акціонеровъ.....	59
Окончательныя соображенія. — Взглядъ на будущее.....	64
Прибавленіе	66
Росписка Компаниіи Царско-Сельской желѣзной дороги.....	68
Извлечеіе изъ Положенія объ учрежденіи Общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С. Петербурга до Царскаго Села съ продолженіемъ до Павловска.	69

—этихъ описаний подъ видомъ писемъ изъ Англии и Германии, а также изъ Франции и Италии.

СУЩЕСТВУЮЩІЯ ИЛИ ЕЩЕ СТРОЯЩІЯСЯ ЖЕЛЬЗ- НЫЯ ДОРОГИ ВЪ ЧУЖИХЪ КРАЯХЪ.

А. ЖЕЛЬЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ АНГЛИИ.

Первая большая желѣзная дорога въ Англіи для провоза пассажировъ и грузовъ построена между городами Стоктономъ 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 почтовыя кареты, которыя большою частью отправлялись порожнія; когда же по желѣзной дорогѣ одна лошадь могла везти дилижансъ съ 18 сѣдоками по 14 верстъ въ часъ, и такимъ образомъ можно былоѣздить гораздо дешевле, удобнѣе и скорѣе прежняго, тогда число проѣзжихъ возрасло до 50 и 60,000 человѣкъ въ годъ; количество перевозимыхъ грузовъ 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. сп. продаются теперь на Лондонской биржѣ по 298 ф. сп. *) Подробнѣйшее описание сей дороги застало бы слишкомъ далеко; я ограничусь замѣчаніемъ, что описание отличнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ въ Англіи и все, касающееся до построенія сихъ дорогъ, каретъ, рельсовъ и пр., помѣщено въ изданіи мною Руководствѣ къ Механикѣ. **)

*) Всѣ численныя показанія въ настоящемъ сочиненіи офиціальныя или заимствованы изъ досѣдовърныхъ 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, описание и вычисление важнѣйшихъ машинъ, употребляемыхъ въ спроцессѣ искусствѣ, горномъ и заводскомъ производствѣ и на фабрикахъ, равноѣрно описание замѣчательнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ, каналовъ, цѣпныхъ мостовъ и пр. Машины и построенія сняты мною преимущественно на поѣздахъ въ Англію, и изображены такъ, что можно построить любую машину. Въ Германии сочиненіе сіе было принято такъ благосклонно, что первое изданіе въ 2000 экземпляровъ было разобрано вскорѣ по выходѣ, и потребовалось впослѣдствіи. Въ Журналѣ: Heidelbergser Jahrbücher der Literatur, Septemberheft, 1821, сказано о семъ сочиненіи слѣдующее: „До изданія олаго, Г-нъ Гершнеръ въ 1822, 1827 и 1829 годахъѣздилъ въ Англію, для изученія тамъ построенія машинъ: это безъ сомнѣнія лучшая школа практической Механики. Между прочимъ сообщаю опись весьма точная и подробная описанія многихъ важныхъ произведеній искусствѣ въ Англіи, которыя большою частью надобно было узнавать изъ Англійскихъ, весьма дорогихъ сочиненій, или собственнымъ осмотромъ на мѣстѣ, иначе точными. Въ настоящей первой части всѣ предметы вообще изложены практическіи, и при большей части задачъ предлагаемыя правила сравнены съ результатами опытовъ, произведенныхъ въ большомъ размѣрѣ, — Полные экземпляры сего сочиненія, по 12 р. асс., можно получать въ С.-Петербургѣ у книгопродавцевъ Грефа и Брифа, въ Москвѣ у Эльцпера, Семена и Ширлева, въ Казани у Нессина, въ Оспізейскихъ Губерніяхъ и въ Варшавѣ во всѣхъ книжныхъ лавкахъ.

Въ 1826 году заложена въ Англії впоряда жѣлѣзная дорога для всеобщаго употребленія, между Манчестеромъ и Ливерпулемъ, хотя между сими городами были два канала въ хорошемъ состояніи и одна большая дорога. Компания акціонеровъ построила эту дорогу, почти по прямой линіи въ 45 верстъ длины, съ двойными колеями. Для избѣжанія обѣзда около города Ливерпуля, и дабы публике удобно было приходить къ дорогѣ, ее провели подъ городомъ премя подземными ходами, или туннелями, съ нѣсколькими входами. Далѣе проложена дорога чрезъ долины, углубляющіяся на 70 футовъ, на каменныхъ мостахъ; она проходила чрезъ болота, глубиною отъ 10 до 35 футовъ и проспирающіяся на нѣсколько верстъ; во многихъ мѣстахъ надобно было проламывать скалы фунтовъ на 70. Первоначальная сѣмьта составлена была въ 400,000 ф. ст.; но отчастіи сѣмьта сія оказалась недостаточною, отчастіи предпріятие распространено, и по 31 Декабря 1835 издержки возрасли до 1,195,156 ф. 13 шил. 9 пен. или $27\frac{1}{3}$ милл. руб. асс.; не смотря на то, дорога со времени открытия ея давала $9\frac{1}{2}\%$, а нынѣ даетъ $10\frac{1}{2}\%$ дивиденда, а акціи поднялись со 100 на 195.

По этой дорогѣ перевозяще пітеръ ежегодно болѣе 500,000 пассажировъ, $13\frac{1}{2}$ мил. пудъ товаровъ, $6\frac{1}{2}$ милл. пудъ каменного угля и отъ 2 до 300,000 головъ скота, овецъ, свиней и т. п. Изъ поданныхъ Парламенту донесеній явствуетъ, что до построенія дороги проѣзжало изъ одного города въ другой не болѣе 450 человѣкъ въ день; пітеръ проѣзжаетъ впрочемъ болѣе. Причина заключается единственно въ томъ, что прежде надобно было на проѣздъ по шоссе 4 часа, а пітеръ въ паровой карете только $1\frac{1}{2}$ часа (30 верстъ въ часъ), и сверхъ того проѣздъ спорить въ половину менѣе. Товары шли прежде по каналамъ дня два и три, а пітеръ перевозятся въ два часа; они также опправляются въ паровыхъ повозкахъ, и большою частію по ночамъ. Экипажи путешественниковъ, не желающихъ ѿхань въ дилижансъ, возятся на особыхъ ходахъ. 8-го Мая 1834 перевезенъ изъ Манчестера въ Ливерпуль (45 верстъ) цѣлый полкъ въ 2 часа. Три года тому* назадъ бились обѣ закладъ, что шокъ хлопчатой бумаги буде доставленъ изъ Ливерпуля въ Манчестеръ, очищенъ, выпряденъ, сопканъ и окрашенъ, и обратно привезенъ въ Ливерпуль въ готовомъ синѣ — и все это въ 24 часа. Закладъ быль выигранъ, и при семъ случаѣ паровая карета сдѣлала каждый переходъ въ 45 верстъ въ часъ. Вопрь до чего дошла въ Англії промышленность, и какъ умѣють памъ пользоваться временемъ!

Чрезвычайный успѣхъ этой дороги, доставляющей споль хорошую прибыль, не смотря на огромныя издержки, побудилъ приступить къ построенію многихъ другихъ большихъ дорогъ. Изъ спроектихъ пітеръ самая важная жѣлѣзная дорога изъ Лондона въ Бирмингамъ, которая должна соперничествовать съ премя существующими, весьма хорошо содержимыми каналами; она имѣеть $111\frac{1}{4}$ Англ. милл. ($167\frac{1}{2}$ версты) въ длину, съ 11 туннелями, и на постройку собрано по подпискѣ $24\frac{1}{2}$ милл. ф. ст. (57 милл. руб.); за каждую акцію во 100 ф. ст. внесено пітеръ по 45 ф. ст., которые продаются уже на Лондонской биржѣ по 97 ф. ст.

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

Для третией спроящайся дороги изъ Лондона въ Соунгамптонъ, въ 76 Англ. миль (114½ версты), собрано по подпискѣ 1 милл. ф. сп.; акціи спояти 50 ф. сп., 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 большаго сообщенія по этой дорогѣ; не смотря на то, поспроеніе оной дѣятельно продолжается. Когда кончится дорога въ Соунгамптонъ и построится желѣзная дорога изъ Гавра въ Парижъ, тогда можно будеТЬ ѣздить въ 24 часа изъ Лондона въ Парижъ, полагая 12 часовъ на переѣздъ изъ Соунгамптона въ Гавръ на пароходѣ.

Замѣчательнѣйшою изъ желѣзныхъ дорогъ въ Англіи должно, кажется, назвать дорогу изъ Лондона въ Депішфордъ и Гринвичъ, которая спроишися не смотря на пароходство по Темзѣ. Дорога сія начинается отъ новаго Лондонскаго моста, и на всемъ пропиженіи своеемъ 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 эпихъ сводовъ проспирается почти до 1000, изъ коихъ теперь кончено болѣе двухъ третей; остальные будуть готовы чрезъ нѣсколько мѣсяцевъ. Около 100 сводовъ останутся открытыми для прохода, а прочіе 900 обрамляются въ кладовыя и магазины, которые будутъ отдаваться въ наемъ. Построеніе сей замѣчательной дороги въ 5½ версты съ двойными колеями и покупкою земель должно споить по смѣтѣ 400,000 ф. сп. (9 милл. р. acc.), которые собраны на акціи въ 20 ф. сп.; 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, проѣхало 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 проѣзжихъ, не случилось ни одного несчастнаго приключенія. Въ печеніе первого года со времени открытия дороги, проѣхало по ней 1,061,618 человѣкъ, кромѣ подписавшихся на цѣлый годъ. Вскорѣ по ея открытии, въ Ирландскихъ Журналахъ писали, что вѣрно никто уже не захочетъ пратиться на ходьбу пѣшкомъ, ибо носка обуви и платья и поптеря времени обойдутся гораздо дороже, нежели проѣздъ по желѣзной дорогѣ.

Впрочемъ не должно думать, чтобы всѣ построенные 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-Форесцій; надъ уровнемъ первого возвышаеется она на 995 футовъ, а надъ уровнемъ впораго на 741 футъ; вся дорога со-

стопить частію изъ горизонтальныхъ или почти горизонтальныхъ пропиженій, и изъ 10 лежащихъ между ними наклонныхъ площадей, изъ коихъ одна имѣеть 266 фунтовъ вертикальной вышины и возвышенія 1: $7\frac{1}{2}$. Въ Февралѣ 1827 года Директоры дороги пожелали узнать мое мнѣніе о семъ предпріятіи; я отозвался о немъ невыгодно, и къ великому неудовольствію акціонеровъ объявилъ, что оно не можетъ имѣть успѣха. Между тѣмъ построено было уже такъ много, что нельзѧ было сдѣлать значительной перемѣны; посему весь собранный по подпискѣ капиталъ 160,000 ф. сп. (5 $\frac{2}{3}$ милл. руб.) былъ испраченъ, но успѣхъ столь мало соотвѣтствовалъ ожиданію, что акціи не имѣютъ теперь ни какой цѣны. Впрочемъ такою случай опинодѣ не лишаетъ Англичанъ бодрости, что достаточно явствуетъ изъ выше исчисленныхъ новыхъ предпріятій.

Великое участіе, принимающее 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 наспоящемъ собраніи Парламента (1836) поданы прошенія о дозволеніи построить 58 желѣзныхъ дорогъ, на которыя нужно капитала 28,224,000 ф. сп. (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. сп. (болѣе 205 милл. р. асс.). По исчисленію, помещенному во многихъ Англійскихъ газетахъ, издержки на нынѣ спроящіяся и на вновь предполагаемыя желѣзныя дороги должны проспираться до 50 милл. ф. сп. (1143 милл. р. асс.)

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

B. ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВО ФРАНЦІИ.

Кромѣ нѣсколькихъ небольшихъ дорогъ, во Франціи по сіе время описаны и открыты только при слѣдующія большія желѣзныя дороги: изъ Сент-Этьеня къ Лоарѣ въ 21,285 метровъ, оттуда же въ Ліонъ въ 58,000 метровъ, и изъ Андрезье въ Роаннъ въ 68,000 метровъ; вся длина ихъ составляетъ 147,285 метровъ или 138 верстъ. Дороги сіи построены премя Компаніями, но всѣ соединяются между собою.

Важнѣйшая изъ нихъ есть дорога изъ Сен-Эпъеня въ Ліонъ, копорая спроітся въ слѣдствіе Королевскаго повелѣнія отъ 7-го Іюня 1826; она почти во всю длину съ двойными колеями и съ 10 туннелями. Въ 1829 году Предсѣдатель Компаниіи акціонеровъ потребовалъ мнѣнія моего на счетъ построенія сей дороги: тогда собрано было подписано 10 милл. франковъ, на 2000 акцій по 5000 фр.—Осмотрѣвъ построенную уже часть дороги, я объявилъ, что работы произведены весьма несовершенно и потребуютъ значительныхъ расходовъ на поддержаніе; въ то же время представилъ я исчисление въ 15 до 16 мил. фр. Хотя Французскіе инженеры сильно оспоривали мое мнѣніе, однако же оно оказалось справедливымъ; по послѣднему опечатку Дирекціи, расходы на покупку земель, все построеніе, обзаведеніе товозами и управление по 31-е Октября 1835 соспавляли уже 14,759,478 фр. 16 сант., и покрывались 2,200 акцій въ 5000 фр. и двумя займами въ 3,800,000 фр. Въ печеніе года по 31-е Октября 1835, по дорогѣ проѣхало 190,377 пассажировъ, перевезено 433,179 тоннъ или $26\frac{1}{2}$ милл. пудовъ, большею частию угля, и собрано доходу 2,574,645 фр. 33 сант., а расходы въ то же время соспавили огромную сумму въ 1,854,891 фр. 70 сант. Дирекція Компаниіи остановила выдачу дивиденда для окончанія постройки, начатой въ 1826 году. Этотъ примѣръ и Кромфордская дорога могутъ служить доказательствомъ, сколь необходимы положительныя, основательныя познанія для составленія проекта и для самаго построенія желѣзной дороги.

Во Франціи спроітся еще желѣзныя дороги изъ Эпиналя къ Бургонскому каналу въ 28,000 метровъ, изъ Парижа въ Сен-Жерменъ; для построенія дороги изъ Парижа въ Лілль уже соспавилась Компания съ капиталомъ въ 25 милл. фр., а для дороги изъ Але въ Бокеръ чрезъ Нимъ, въ 70,000 метровъ, сдѣланы всѣ приготовленія. Для дорогъ изъ Парижа въ Туръ и Орлеанъ изготавливаются по порученію Правительства проекти; и колоссальное предпріятіе желѣзной дороги изъ Спразбурга въ Парижъ можетъ быть будить приведено въ исполненіе.

Всѣ эти дороги спроітся Компаниими акціонеровъ. Для построенія дороги изъ Парижа въ Гавръ и Діеппъ, въ 74льѣ, Правительство предложило свое участіе вносомъ 12 милл. фр. въ дополненіе къ 48 милл., вносимымъ акціонерами; оно будетъ получать проценты свои изъ прибыли только съ того времени, когда дивидендъ акціонеровъ соспавитъ болѣе 5%. Палата депутатовъ справедливо оцѣнила важность сей линіи, ибо дойдя со временемъ до Рейна и до устьевъ Роны, она соспавитъ первое звено большой цѣпи, долженствующей соединить между собою всѣ части спараго свѣта. Посредствомъ желѣзной дороги изъ Парижа въ Гавръ и пароходовъ, копорые уже ходятъ по Бельшу и Нѣмецкому морю, и скоро будуть ходить по Средиземному и Черному морямъ, путешесственнику можно будить изъ Петербурга отправиться чрезъ Любекъ, Гамбургъ, Гавръ, Парижъ, Ліонъ въ Марсель, оттуда коснуться Ливорны, Римской Области, Неаполя, Сициліи, Гонійскихъ оспрововъ, Аенъ и Смирны, и въ 16-ый день сего путешесствія прибыть въ Константинополь.

Къ этому должно присоединить, что во Франціи ожидаются изданія закона о безпошлиномъ ввозѣ Англійскихъ шинъ, ибо доказано, что Французскіе заводы не въ состояніи удовлетворить потребности.

С. ЖЕЛЪЗНЫЯ ДОРОГИ БЪ БЕЛЬГИИ.

По повелѣнію Короля 18 го Декабря 1833 года, Бельгійской Палатѣ представилѣ предложеній быть законъ о построеніи на казенный счетъ системы желѣзныхъ дорогъ для соединенія главныхъ городовъ. Палата согласилась на отпускъ на сей предметъ 52 милл. фр., и немедленно приступлено къ построенію 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 безпрерывно перевозятся пассажиры паровыми машинами. При составлѣніи проекта дороги расчитывали, что проѣзжихъ будееть ежегодно до 100,000 человѣкъ; но въ первые 86 дней по открытии дороги проѣхало уже 163,532 человѣка, и потому вычислили, что весь капиталъ, употребленный на построеніе дороги, возвратится въ теченіе 4 или 5 лѣтъ. Сей блестательный успѣхъ послужилъ поводомъ, въ исходѣ 1835 года, къ составленію Компаниіи для построенія желѣзной дороги изъ Гох-Флени въ Нидеръ-Флени. Число желавшихъ участковать въ Компаниіи 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 предприятия по курсу ихъ, между тѣмъ, какъ на эту дорогу приходилось выдать только 800 акцій.

Дорога изъ Мехельна въ Антверпенъ откроется въ Апрѣль 1836; работы по дорогѣ къ Прусской границѣ производятся со всею дѣятельностью.

Д. ЖЕЛЪЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ ГЕРМАНИИ.

Въ Германіи построеніе первой желѣзной дороги предпринято было мною, и на это получена отъ Австрийскаго Императора Франца I привилегія на мое имя 7 Сентября 1824. Дорога проведена изъ Будвейса въ Богеміи до Линца въ Верхней Австрии на пропиаженіи 120½ верстъ, и стоила 1,654,522 гульдена 7 крейцеровъ (3.759,825 р. асс.). Горы, чрезъ которыя она проложена, со спороны Молдавы имѣютъ 1076 англ. футовъ вертикальной вышины, а со спороны Дуная 1507 ф. Первый 58½ верстъ этой дороги построилъ я 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 Маушгаузена и Линца въ большиѣ казенные магазины въ Будвейсъ. Количество перевозимой соли проеніялось ежегодно до 400,000 центнеровъ, и полагали, что Правительство сохранить прежній способъ доставки, существовавшій уже несколько столѣтій. Повелѣніемъ отъ 30 Марта 1828, покойный Императоръ Францъ I представилъ Компаниіи начать перевозку соли съ 1-го Апрѣля 1829, впредь на 6 лѣтъ, по цѣнѣ только 5% ниже той, какая берется за перевозку по шоссе. Компания, употребившая 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. 38,275 гульд. 54 кр. чистой прибыли, что при половинѣ дороги составляется 6½ %, а со всей дороги постройкѣ оной вѣрно 10% въ годъ на капиталъ. Но потому неожиданно уставновлена свободная продажа соли, казенные магазины въ Будвейсъ уничтожены, часть соли спали привозить въ Богемію другими путями, и нынѣ по желѣзной дорогѣ перевоз-

зимся въ годъ только около 200,000 центнеровъ или почти вполовину менѣе, нежели и прежде по офиціальнѣмъ свѣдѣніямъ.

2) Второю цѣлію сей дороги было соединеніе Молдавы съ Дунаемъ. Всѣ товары, копорые доставляються изъ Гамбурга по Эльбѣ и вверхъ по Молдавѣ, не далѣе Праги, предполагалось провозить водою до начала дороги въ Будвейсъ, и опипуда по дорогѣ до Линца на Дунай. Надѣялись, что на желѣзную дорогу обратится болѣе полу-милліона Австрийскихъ центнеровъ товаровъ. Успройство судоходства по Молдавѣ и Эльбѣ, какъ и на всѣхъ рѣкахъ въ Австрии, производится на счетъ казны, и за то взимаются значительныя пошлины; посему можно было ожидать, что Австрийское Правительство успранитъ препятствія въ плаваніи отъ Богемско-Саксонской границы до Будвейса, тѣмъ болѣе, что это предположеніе принято было за правило въ всѣхъ офиціальныхъ сужденіяхъ. Не смотря на уменьшеніе провоза, произшедшее отъ свободной продажи соли, дорога была кончена и открыта 1-го Августа 1832. Но смысла для успройства судоходства сдѣлана Правительствомъ только въ 1835 году, отъ Саксонской границы до Праги въ 231,000 гульд., отъ Праги до Будвейса въ 148 000 гульд.; однако же нашли нужнымъ, сей въ соразмѣрною маловажный расходъ (861,364 руб.) распредѣлить на 10 лѣтъ! — Слѣдствіено не ранѣе 1845 года исполнится условіе, на копоромъ собственно основывалось построеніе желѣзной дороги, конченной уже въ Августѣ 1832, т. е. 13 лѣтъ ранѣе. По сіе время еще ни одного золотника товаровъ не привозится водою изъ Гамбурга до Будвейса, и дорога лишається до 1845 года половины заработка; слѣдствіено она принадлежитъ къ числу тѣхъ, копорыя имѣютъ наименьшее количество провоза.

По обнародованнымъ свѣдѣніямъ, въ печеніе 34 мѣсяцевъ съ 1-го Марта 1833 по 31 Декабря 1835, перевезено по ней только 1,208,246 Австрийскихъ центнеровъ, или по 121,645 пудовъ въ мѣсяцъ. Въ 1834 году проѣхало пассажировъ только 2379, въ 1835 году 5887. Чистой прибыли въ 34 мѣсяца, какъ отъ провоза, такъ и отъ начапой Компаніею торговли солью, получено только 234,252 гульд. 27 кр., что соспавляется не болѣе 5 процентовъ на капиталъ въ годъ. Изъ этой прибыли откладывалась однако же часть на погашеніе займовъ и на новыя постройки.

Сіе изложеніе обспоятельства, при копорыхъ построена первая желѣзная дорога въ Австрии, должно убѣдить всякаго, что построеніе желѣзныхъ дорогъ Компаніями акціонеровъ не можетъ быть выгодно самъ, гдѣ расчены основываются только на провозѣ казенныхъ транспортовъ, или гдѣ вѣда по дорогѣ зависитъ отъ успройства судоходства или отъ другихъ построекъ, копорыя еще должны быть произведены на счетъ казны. Въ такомъ случаѣ болѣе всего подвергается порицанію спроишель дороги, ибо большая часть публики, особенно за границею, гдѣ неизвѣстны всѣ обспоятельства дѣла, обвиняется его въ томъ, что акціи не даютъ хорошаго дивиденда.

Сообразивъ по справедливости всѣ обспоятельства, отъ копорыхъ произошло малое сообщеніе по желѣзной дорогѣ, Австрийская Компанія еще въ 1832 году испрашивала впорой привилегіи на продолженіе дороги отъ Линца до Гмундена,

и притомъ вдоль судоходной рѣки Травы. Сія привилегія дарована ей 18 Июня штого же года, и дорога въ 1835 году доведена до Ламбаха, а въ Апрѣль 1836 кончиться до Гмундена. Вся желѣзная дорога отъ Будвейса до Гмундена составить шакъмъ образомъ непрерывную линію въ 26 Нѣмецкихъ миль или 182 версты.

Въ Австрии составилась уже и впоря Компанія для построенія желѣзной дороги изъ Вѣны въ Тарновъ, въ Галиціи, около 500 верстъ; цѣль сей дороги состоитъ преимущественно въ облегченіи доставки хлѣба, соли и рогатаго скота въ Вѣну; работы начнутся весною 1836 года, и Правительство дозволило Компаніи употребить для оныхъ 30,000 человѣкъ войска.

Желѣзная дорога изъ Лейпцига въ Дрезденъ, по обнародованнымъ свѣдѣніямъ, основывалась на расчѣтѣ ежегоднаго провоза 45,000 пассажировъ и 400,000 центнеровъ товаровъ. Тамошняя просвѣщенная публика приняла сплошь живое участіе въ семь предпріяїй, чѣмъ $1\frac{1}{2}$ мил. шалеровъ ($5\frac{1}{8}$ мил. руб.) собраны были по подпискѣ въ нѣсколько часовъ. Саксонское Правительство даровало Компаніи многія важныя преимущества, и сверхъ того дозволило выпустить на пол-милліона шалеровъ безпроцентныхъ билетовъ для окончанія постройки.

8-го Декабря 1835 года открыта желѣзная дорога между Нюрибергомъ и Фюртшомъ, въ $11\frac{1}{2}$ версты. Не смотря на необыкновенное множества выпавшаго зимою снѣга, по 31-е Декабря проѣхало по ней 24,343 пассажира, а съ 1-го по 29-ое Января 1836 года 20,984 человѣка; слѣдствіено въ первые 53 дня было 45,327 пассажировъ, хотя населеніе обоихъ городовъ проспираетъ не выше 51,000 человѣкъ. Въ слѣдствіе этого акціи поднялись со 100 на 210.

18-го Сентября 1835 происходило въ Эльберфельдѣ первое общее собраніе акціонеровъ желѣзной дороги между Эльберфельдомъ и Дюссельдорфомъ, для построенія коей уже собрано было подпискою около 700,000 шалеровъ ($2\frac{1}{4}$ милл. р. асс.). Желѣзная дорога отъ Бельгійской границы до Кельна, существующая спошь 1,600,000 шалеровъ, безъ сомнѣнія состоится. Во многихъ другихъ мѣстахъ также составились Компаніи для построенія желѣзныхъ дорогъ, и если повсюду господствующій духъ предпримчивости продолжится еще лѣтъ десять, то не одна Англія, но также Германія и Франція избюородятся съплюю желѣзныхъ дорогъ, которыя соединятъ между собою главнѣйшіе города.

Лѣтомъ 1835 года началось въ Лейпцигѣ изданіе особеннаго Журнала: Eisenbahn-Journal, назначенаго преимущественно для сообщенія свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Германіи.

E. ЖЕЛѢЗНЫЕ ДОРОГИ ВЪ СѢВЕРНОЙ АМЕРИКѢ.

Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты суть настоящее опечествованіе желѣзныхъ дорогъ. Въ 1835 году обнародовано отъ Конгресса слѣдующее обозрѣніе дорогъ, какъ спроектированныхъ, такъ и проектированныхъ:

	Конченыхъ дорогъ:	Предполагаемыхъ:
Въ Штатѣ: Массачусетсъ	5	4
Родъ-Эйлендъ	—	2
Нью-Йоркъ	6	25
Нью-Жерзей	5	1
Пенсильвания	15	67
Делаваръ	2	—
Мерилендъ	2	2
Виргинія	2	5
Съверная Каролина	3	3
Южная Каролина	1	—
Георгія	1	2
Алабама	2	1
Миссисипи	—	2
Луизіана	1	1
Кентукки	1	—
Огіо	—	12
Індіана	—	8
Ілліноісъ	—	1
Колумбія	—	1
	46	137

Сіе значительное число желѣзныхъ дорогъ въ Съверной Америкѣ послужило поводомъ къ изданію въ Нью-Йоркѣ, съ 1-го Января 1832, особенного Журнала: *American Railroad Journal*; каждую недѣлю выходяще два листа мелкой печати, которые не содержать въ себѣ почти ничего иного, кроме извѣстій о пламошныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Описание оныхъ находиться сверхъ того въ новѣйшемъ спасищескіемъ сочиненіи *Пілткіна*. Понятіе о сихъ дорогахъ даже въ краткихъ очеркахъ слишкомъ бы распространено настоящее небольшое сочиненіе. По осмотрѣніи главнѣйшихъ изъ нихъ, намѣренъ я описать ихъ въ обширнѣйшемъ сочиненіи, которое полагаю издать для доказанія необходимости желѣзной дороги изъ С. Петербурга чрезъ Москву въ Нижній Новгородъ; между тѣмъ для Петербургской публики не безъ занимательности будуть нѣкоторыя свѣдѣнія.

Въ Съверной Каролинѣ еще въ 1830 году начато построеніе желѣзной дороги изъ Петербурга въ Вельдонъ-на-рѣкѣ Ронокѣ; въ 1832 году головы были 45 верстъ, а въ слѣдующемъ поспѣла и вся дорога въ 89 верстъ.

Величайшая изъ существующихъ по сіе время желѣзныхъ дорогъ находиться въ Южной Каролинѣ; она построена изъ Чарлстона въ Гамбургъ, на рѣкѣ Саваннѣ, пропливъ Августы, длиною въ $135\frac{1}{4}$ Англ. миль или 204 версты. Построеніе началось въ 1830 году, и вся дорога открыта въ 1833.

Изъ строящихся дорогъ самая большая есть Балтиморская (Baltimore and Ohio Railroad), идущая отъ Балтимора чрезъ Штатъ Мериландъ мимо городовъ Фредерикстуна и Вашингтона къ рѣкѣ Огіо, неподалеку отъ Питтсбурга, и проспирается на 330 Англ. миль (498 верстъ). Построеніе начато 4 Июля 1828, но было остановлено на долгое время по причинѣ спора съ Компаніею Чесапикскаго и Огіоскаго канала; однако же къ 1 Декабря 1834 кончена и открыта линія въ 124 версты, споившая 3 милл. долларовъ (15 милл. руб.) Теперь работы производятся съ большою дѣятельностью, и надѣются привести къ окончанію всѣ 498 верстъ въ иѣсколько лѣтъ; попромъ предполагается продолжать дорогу по ту сторону Огіо, отъ города Августы до рѣки Теннессе на 230 Англ. миль (347 верстъ), и такимъ образомъ составившися непрерывная линія почти въ 850 верстъ.

Междудорогами Филадельфию и Нью-Йоркомъ построена желѣзная дорога на 60 Англ. миляхъ (90½ верстъ). Во многихъ мѣстахъ открыты меныши дороги и спроектированы гораздо больши.

Къ эпому должно присовокупить замѣчаніе, что постановленіемъ Сената и Палаты представителей во всѣ Штаты Союза разрешенъ безпошлины ввозъ потребнаго количества желѣза для построенія желѣзныхъ дорогъ. Этимъ объясняется, для чего на желѣзныхъ заводахъ въ Англіи въ Декабрѣ 1835 года заказано болѣе 200,000 тоннъ (12½ милл. пудовъ) шинъ: большая часть сего количества назначалась въ Америку.

Питкинъ увѣряетъ въ своемъ сочиненіи, что пропиленіе всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, горючихъ къ 1-му Января 1835 или близкихъ къ окончанію, составляло 1600 Англ. миль (2,443 верстъ), и что онъ споили 50 милл. долл. (150 милл. руб.). Изъ сего количества приходится на Пенсильванію 418 миль и болѣе 7 милл. долларовъ. Каналы и желѣзныя дороги, построенные въ Соединенныхъ Штатахъ съ 1817 по 1834 годъ, или близкіе къ окончанію, споили не менѣе 94 милл. долларовъ, и въ эпоху королевское время Штаты уплатили болѣе 120 милл. долларовъ (600 милл. руб.) государственного долга! Послѣ такихъ численныхъ доказательствъ можно ли отказать Американцамъ въ названіи: the money making people (народъ, творящій деньги)? Они безспорно заслуживають это название преимущественно предъ всѣми народами.

Тѣ же самые выгоды, какія Американцы извлекаютъ изъ желѣзныхъ дорогъ въ простирающихся владѣніяхъ Союза, могутъ быть удѣломъ и неизмѣримой Россійской Имперіи. Въ эпому, весьма важномъ народномъ дѣлѣ не должно терять времени. Желѣзная дорога изъ Петербурга въ Царское Село должна поспѣть въ 1836 году; ее надобно открыть для всеобщаго употребленія зимою съ 1836 на 1837 годъ, дабы по возможности разрѣшить сомнѣнія на счетъ вліянія климата. Дорога въ Петергофъ также должна поспѣть ко дню Петергофскаго праздника, 1-го Июля 1838. Въ томъ же году можно будетъ начать дорогу въ Москву, длиною около 600 верстъ, и открыть чрезъ 6 лѣтъ для всеобщаго употребленія.

ОПИСАНИЕ ЖЕЛЬЗНОЙ ДОРОГИ ИЗЪ С. ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

Для этой дороги произвель я самъ нивелировку со всею подробностию. На основании моихъ изслѣдований, предлагаю я начать желѣзную дорогу отъ лѣваго берега Фонпанки, во 170 саженяхъ отъ Обухова моста, съ площади, находящейся между Введенскимъ каналомъ и Фонпанкою. Площадь сія имѣеть 48 саженъ длины и 37 ширины, и въ пріобрѣтеніи оной не настоитъ ни какого затрудненія, ибо на ней построены только деревянныя бани. Этнай площади пока доспешно для мѣста сбора и отправленія пассажировъ; когда же въ послѣдствіи сообщеніе усилился и построится желѣзная дорога въ Петергофъ, тогда можно будеТЬ избрать мѣсто пообшире. Такъ какъ городскую черту положено отнести до спроящихся уже на Лиговкѣ пріумфальныхъ воротъ, то желѣзная дорога будеТЬ начинаться почти въ центрѣ города, чѣмъ доспавитъ ей значительное преимущество предъ другими, которыя обыкновенно начинаются за городомъ, какъ на примѣръ Брюссельская и Ліонская.

Отъ поминутной площади на Фонпанкѣ, дорога пойдетъ наравнѣ съ улицею вдоль Введенского канала до Обводнаго; на энтомъ промеженіи иѣчего откупанія. Построеніе дороги наравнѣ съ горизонтомъ улицы также не представляетъ затрудненія, ибо то же самое сдѣлано въ Ливерпуль, Стокгольмъ и другихъ городахъ Англіи. Въ Будейсѣ провель я дорогу по премъ улицамъ до соляныхъ магазиновъ; въ Линцѣ проходить она чрезъ городъ и чрезъ мости на Дунай, тѣдъ и день и ночь бываєтъ большое движение народа; слѣдствіемъ и здѣсь такое же проложеніе дороги не можетъ встрѣтить препятствій: надобно будеТЬ только наблюдать, чтобы паровыя машины по желѣзной дорогѣ ходили не слишкомъ скоро по городу, для избѣжанія несчастій.

Чрезъ Обводный каналъ надобно будеТЬ построить мостъ, отъ котораго дорога, послѣ небольшаго поворота на 170 саженяхъ, пойдетъ по совершенно прямой линіи въ 24 версты на храмъ Аполлона въ Павловскомъ паркѣ, до мѣста близъ оранжерей, назначенаго Его Императорскими Высочествомъ Великимъ Княземъ МИХАИЛОМЪ ПАВЛОВИЧЕМЪ.

Возвышенія на энтай линіи, кроме моста чрезъ Лиговскій каналъ, представляютъ только на двухъ пунктахъ, именно: Московское шоссе, чрезъ которое дорога перейдетъ также въ уровень, и на концѣ дороги въ Павловскомъ паркѣ. Сіи пункты и устрапеніе необходимости срывать возвышенія, по причинѣ занесенія снѣгомъ, опредѣляютъ повышенія:

Проложеніе желѣзной дороги.	Длиа.	Повышеніе въ саженяхъ.	Отношеніе повышенія къ длии.
Отъ берега Фонпанки до Лиговскаго моста	2 версты 160 саж.	2,5	1 : 504
Отъ Лиговскаго моста до Московского шоссе	10 — — 110	3,8	1 : 1345
Отъ Московского шоссе до Царскаго Села	9 — — 250	5,9	1 : 800
Отъ Царскаго Села до храма Аполлона въ Павловскомъ паркѣ.	5 — — 250	0,4	1 : 4575
и того	25 верстъ 250	12,4	Среднее повышеніе 1 : 1028

Если съ эгою дорогою сравнишь профиль шоссе отъ Обухова моста до воротъ Павловскаго парка, то окажется, что шоссе двумя верстами длиннѣе желѣзной дороги. Подъ Пулковымъ вспрѣчаются по шоссе въ двухъ мѣстахъ возвышенія 1: 20, между тѣмъ, какъ по желѣзной дорогѣ самое большое повышеніе соспавляется 1: 504, слѣдственновъ 25 разъ менѣе; шоссе подъ Пулковымъ поднимается на $25\frac{1}{2}$ сажени, и у моста въ Кузминѣ опять опускается на $14\frac{1}{2}$ сажени; въ Царскомъ Селѣ поднимается оно до 30 саженъ, и опять до воротъ Павловскаго парка опять понижается на $13\frac{1}{2}$ сажень; посему надобно совершенно безполезно подниматься на высоту сперва 11 сажень, и попоть $16\frac{1}{2}$ сажень; на желѣзной же дорогѣ никогда не пропадаешь высота, на которую по ней будущъ вѣзжать. Изъ сего слѣдуетъ, что по предлагаемой мною линіи даже обыкновенное шоссе представило бы чрезвычайную выгоду въ отношеніи употребляемой силы, а при желѣзной дорогѣ выгоды сія еще болѣе. Должно сознаться, что по незначительному среднему повышенію дороги 1 : 1028 и по совершенно прямому направленію линіи въ 24 версты, Царскосельская дорога будешь одна изъ совершенѣйшихъ, и несть сомнѣнія, что при употребленіи силы паровъ можно будешь дѣлать переѣздъ отъ Обухова моста до Царскаго Села въ 35 минутъ, а до Павловска въ 40 минутъ; паровой машинѣ можно будешь ходить безъ остановки, ибо по незначительности повышенія дороги не будешь надобности наливаться водою на пути.

Будучи проведена по сей линіи, дорога еще опстоитъ на пол-версты отъ нижней части Царскаго Села; но такъ какъ оно стоятъ на скатѣ горы, коей вышина у Дворца соспавляется 30 саженъ, то желѣзной дороги ни въ какомъ случаѣ нельзя пропустить черезъ самый городъ. Если бы дорога подошла къ нему ближе противъ предлагаемой линіи только на 80 сажень, то попала бы въ ущелѣе, $2\frac{1}{2}$ сажень глубиною и на версту длины, которое зимою можетъ быть занесено снѣгомъ. Настоящая же дорога будешь во всю длину свою лежать на насыпи, коей средняя вышина проспирается до $9\frac{1}{2}$ фунтовъ; слѣдственno по ней вѣрно можно будешь вѣздитъ всю зиму, особенно если сила паровъ употребится и для очищенія отъ снѣга. Для удобства же Царскосельскихъ жителей или гуляющихъ, пассажиры будущъ провозимы отъ дороги въ городъ въ омнибусахъ, а въ послѣдствіи, если выгоды публики того потребуютъ, построится и побочная дорога вдоль Царскосельского бульвара, дабы всякъ могъ выходить, гдѣ ему нужно.

Касательно пріобрѣтенія земель подъ дорогу надобно замѣтить, что въ самомъ городѣ, до Обводнаго канала, кромѣ площади близъ Фонпанки, ничего не оспаивается болѣе опкупать. Между Обводнымъ каналомъ и Лиговкою дорога должна проходить, на 550 саженяхъ, чрезъ огороды семи частныхъ лицъ, которые надобно будешь опкупить; между Лиговкою и концомъ дороги въ Павловскомъ паркѣ, на 23 верстахъ 90 саженяхъ, почти всѣ земли казенные или удѣльныя; первый по привилегіи предспавляютъся Компаниѣ безденежно, а пріобрѣтеніе впорыхъ безъ сомнѣнія не встрѣтишь препятствій. Такъ какъ по всей линіи не нужно сламывать ни одного строенія, то по всей справедливости можно сказать, что еще не было построено ни одной желѣзной дороги, копорая бы представляла столь мало затрудненій касательно пріобрѣтенія земель.

Въ этомъ и заключается причина, почему я предполагаю построить сперва желѣзную дорогу въ Царское Село, а попомъ въ Петергофъ: на послѣдней придется пересѣчь весьма многія земли частныхъ лицъ и вѣроятно сломать иѣсколько дачь. Сдѣлать это теперь было бы вѣроятно не такъ легко; но это затрудненіе устранилось, когда успѣхъ Царскосельской дороги убѣдилъ владѣльцевъ въ пользу подобнаго учрежденія. И въ Англіи владѣльцы земель сначала пропивились построению желѣзныхъ дорогъ; теперь они сами болѣе всѣхъ поощряютъ подобныя предпріятія, и всячески хлопочутъ о томъ, чтобы дороги проходили чрезъ ихъ земли.

По означенной главной линіи надобно откупить земли непремѣнно для двойной дороги, т. е. одной для проѣзда изъ Петербурга въ Царское Село, а другой для возвращенія пушки; но на первый разъ доспѣтно построить дорогу съ одинакими колеями, какъ изъ Брюсселя въ Мехельнъ. Лѣтомъ можно будетъ отправляться изъ Петербурга чрезъ каждые 2 часа, въ 8, 10, 12 часовъ утра, 2, 4, 6, 8 и 10 часовъ по полудни, или 8 разъ въ день, а изъ Царскаго Села также 8 разъ въ день, въ 7, 9, 11 часовъ утра, въ часъ, 3, 5, 7 и 9 часовъ по полудни, или еще разъ позже. Если сообщеніе усилился до того, что одинакой дороги будетъ недостаточно, тогда не трудно будетъ пристроить еще колеи.

Кромѣ главной дороги, которая коснется только нижней части Царскаго Села, вѣроятно будетъ построена, какъ сказано, еще побочная дорога вокругъ города, дабы всякъ могъ сходить, гдѣ ему нужно. Направленіе сей побочной дороги должно сообразоваться съ потребностями публики; это надобно будетъ опредѣлить по свѣдѣніямъ, собраннымъ на мѣстѣ. На первый случай полагаю я только на главную дорогу $25\frac{1}{2}$ верстъ, и на четыре обѣзда 1 версту; следовательно по моему проекту придется построить одинаковую дорогу въ $26\frac{1}{2}$ верстъ ($17\frac{3}{4}$ Англ. или около 4 Нѣмец. миль).

СМЪТА РАСХОДОВЪ НА ПОСТРОЕНИЕ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ ИЗЪ С. ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

Расходы на построеніе всякой желѣзной дороги зависятъ единственно отъ свойства мѣстоположенія, по которому она должна пролегать, и отъ цѣны рабочихъ и матеріаловъ, существующей вблизи дороги. Если бы мы счали исчислять расходы на построеніе Царскосельской дороги, принявъ за основаніе, чего стоила дорога изъ Манчестера въ Ливерпуль, и сдѣлавъ пропорцію по числу верстъ (такое исчисление составлено въ одномъ сочиненіи, недавно изданномъ о семъ предметѣ въ Петербургѣ), то въ Англіи назвали бы это безмыслиемъ (nonsense).

Нижеслѣдующая сѣмьша основана на результатахъ моей нивелировки и руб. асс.
на съѣдѣніяхъ, по возможности достовѣрныхъ, о цѣнѣ подобныхъ работъ въ
здѣшней сторонѣ. Сѣмьша сія раздѣляется на не сколько частей.

1. Покупка земель по утвержденной Правительствомъ линіи дороги
имѣеть быть производима на основаніи Высочайшаго Указа 7 Июня 1833, въ
которомъ заключаются правила определенія частной собственности для об-
щественныхъ цѣлей. Какъ сказано выше, нужно определить для дороги отъ
Фонпанки до Павловска во первыхъ площадь между Фонпанкою и Введенскимъ
каналомъ, за пять сажень огородовъ на пропаженіи 550 сажень до Лиговки.
Большая часть оспальной дороги идеть по казеннымъ землямъ, уступаемымъ
безденежно, и по удѣльнымъ, состоящимъ изъ лѣсу, выгоновъ и невоздѣлан-
ной почвы, коихъ покупка не можетъ причинить значительныхъ издержекъ;
наконецъ дорога на маломъ пропаженіи пересѣкаетъ земли Нѣмецкихъ коло-
нистовъ, и припомъ именно такія, которыхъ также имѣютъ маловажную
цѣну. По всемъ собраннымъ съѣдѣніямъ о цѣнности земель подъ Петербур-
гомъ, я полагаю, что на выкупъ помянутыхъ земель пельзя положить
болѣе.

500,000

2. Приготовительные работы, именно: построение двухъ высокихъ
каланчей на Лиговкѣ и на концѣ дороги въ Павловскому парку для нарѣзки
прямой линіи въ 24 версты, идущей большою частию по лѣсамъ; постановка
знаковъ по линіи; выкопаніе рва для означенія средины всей дороги; вырубка
лѣса и опрѣзка оного въ спорону; проложеніе дорогъ чрезъ болоти-
стія мѣста и постройка временныхъ мостовъ для подвоза материаловъ;
построеніе временныхъ же деревянныхъ домовъ для спроишелей; покупка
планокъ, гвоздей и веревокъ для профилировки, и другіе подобные расходы.

30,000

3. Построеніе насыпи. Верхняя ширина насыпи желѣзной дороги со-
ставляеть $2\frac{1}{2}$ сажени, въ откосѣ $1: 1\frac{1}{2}$. Чтобы дорогу сколько можно менѣе
заносило снѣгомъ, ее надобно класть по большей части длины на насыпи,
коей среднюю вышину полагаю я между Лиговскимъ каналомъ и переѣздомъ
чрезъ Московское шоссе въ 10 фунтовъ, а оттуда до вѣзда въ Павловскій
паркъ въ 9 фунтовъ. По подробному вычисленію, вся земляная работа соста-
вить 71,000 кубическихъ саженъ. Нужная для насыпи земля имѣеть быть
вырѣзана по споронамъ, но не болѣе, какъ на сажень глубины, и припомъ
такъ, чтобы повсюду по возможности обращаемо было вниманіе на спокѣ вода-
ды. Это должно быть соблюдено преимущественно для того, чтобы въ послѣ-
дствіи, когда по обѣимъ споронамъ дороги построится дачи, не скоплялась
около нихъ вода, но могла спекань, сколько допускаетъ наклонность мѣсто-
положенія. Такъ, какъ средній поперечный разрѣзъ насыпи составляеть $6\frac{1}{2}$
квадратныхъ саженъ, то подвозить землю придется со споронъ не далѣе,

И того

330,000

Состав

880,000

100,000

Транспорти

руб. асс.

330,000

какъ на 10 сажень. По существующимъ здѣсь цѣнамъ, и если употребить ниже показанныя средства къ пониженію оныхъ, можно положить по 4 р. за куб. сажень; посему расходы на всю земляную работу составятъ . . .

284,000

4. **Мосты.** По шоссе изъ Петербурга до Павловска вспрѣчаются 24 моста, половина на сводахъ или на каменной разбуткѣ, а половина деревянныхъ. Чтобы для желѣзной дороги построить мосты каменные, на это потребовалось бы два года времени и надобно бы было спроектировать уже теперь такой ширины, какая потребна для двойной дороги; слѣдствіено издержки были бы весьма значительны. По симъ причинамъ мосты виѣ города будуть построены деревянные; только мостъ чрезъ Обводный каналъ, долженствующій по причинѣ судоходства иметь 9 сажень длины, требуется каменной разбутки. Въ 1835 году построены такой мостъ чрезъ Обводный каналъ по Петергофской дорогѣ, на каменной разбуткѣ и деревянныхъ сводахъ, и стоилъ 95,463 р. 69½ коп.; посему я сплюю нашъ мостъ въ 95,500 р. За городомъ, гдѣ дорога должна проходить чрезъ пѣ ѿ воды, какъ и шоссе, нужно построить 23 деревянныхъ моста, большою частію въ одну или двѣ сажени длины. На материалы съ подвозомъ, построеніе и осмоленіе каждого моста можно полагать по 1,500 р.; слѣдствіено 24 моста будуть стоить

130,000

5. **Деревянные перекладины.** На первое время, пока насыпи еще не окрѣпнутъ надлежащимъ образомъ, шины вездѣ укрѣпляются на деревянныхъ перекладинахъ. Если они чрезъ нѣсколько лѣтъ стніють, то можно замѣнить ихъ новыми балками, какъ это дѣлается на большей части желѣзныхъ дорогъ въ Америкѣ, или укрѣпить шины на каменныхъ подушкахъ. По дорогѣ въ Царское Село употреблены будуть сначала деревянные перекладины, въ 5 фунтахъ одна опѣ другой, или по 1,167 на версту. Сосновое бревно 1½ сажень длины, 7 вершковъ въ поперечникѣ, обписанное съ двухъ пропилу положенныхъ споронъ и скругленное съ другихъ двухъ, и со всѣхъ четырехъ дважды осмоленное, споить съ доспаккою 4 р., слѣдствіено 30,917 бревенъ для 26½ верстъ.

123,668

6. **Фашины.** Перемѣны въ поверхности земли во время паянія снѣговъ весною, или пученіе, происходяще большою частію опѣ того, что содержащаяся въ землѣ сырость не определяется надлежащимъ образомъ до наступленія морозовъ; когда же земля опинается, то поверхность оной разширяется; слѣдствіено шины желѣзной дороги каждую весну на недѣлю или на двѣ

Итого

867,668

	руб. асс.
Транспорть	867,668
были бы болѣе или менѣе выводимы изъ своего положенія, и каждый годъ нужно было бы поправлять ихъ. Самое простое и дешевое средство для опправления сего неудобства состоитъ въ накладкѣ фашинника подъ поверхность земли, поперегъ насыпи. Между каждыми двумя перекладинами нужно кладти по крайней мѣрѣ по одной связкѣ, въ фунтъ въ поперечникѣ и въ $2\frac{1}{2}$ сажени длины, а гдѣ земля глинистая, по двѣ и даже по три одну на другую. Я полагаю на каждую версту по 1,500 связокъ фашинника, слѣдственno на $26\frac{1}{2}$ верстъ 39,750 связокъ. Связка въ $2\frac{1}{2}$ сажени длины и въ фунтъ въ поперечникѣ съ доставкою стоить 1 р., слѣдственno всъ	39,750
7. Каменная настилка и бученіе. Чтобы по возможности опправить дождевую воду съ поверхности насыпи, и въ особенности опть перекладинъ, подъ каждую перекладину и около нея насыпаются каменія и бутъ; между шинами на дорогу наваливается щебень на 4 дюйма. На Царкосельскомъ шоссе кубич. сажень камня пластился по 55 р., а битаго камня, кусками опть 1 до $1\frac{1}{4}$ дюйма, куб. саж. по 87 р. По причинѣ высокой цѣны сего матеріала надобно употреблять его съ болѣшою бережливостію; посему я полагаю на погонную сажень только по $\frac{1}{5}$ куб. сажени, а на $26\frac{1}{2}$ верстъ 1,525 куб. сажень, въ тѣмъ числѣ 1000 куб. саж. камня по 55 р., и 325 куб. саж. битаго камня по 87 р. Сіи 1,525 куб. саж. надобно навозить на земляную насыпь, разсыпать и упрамбовать, на чѣто полагаю я по 9 руб. за куб. сажень. Посему каменный и бутовый матеріалъ съ работою обойдется въ	95,200
8. Желѣзныя шины. 3 фунта новѣйшихъ шинъ, назначенныхъ для ъезды паровыхъ машинъ, вѣсятъ ровно 60 Англ. фунтовъ; слѣдственno на каждую версту одинакой дороги нужно $62\frac{1}{2}$ тонны или 3,880 пудовъ шинъ. По предложению Старфорда Девиса и Комп. въ Бристоль, опть 1-го Октября 1835, Англ. тонну шину могутъ они поставить по 8 ф. ст. 10 шилл. съ погрузкою на корабль въ Ньюпорть; провозъ опшуда въ Петербургъ обойдется опть 10 до 20 шилл. съ тонны. По газетнымъ извѣстіямъ, съ Октября 1835 цѣна желѣза въ Англіи поднялась 2 ф. ст. на тонну; слѣдственno теперь надобно кладти по 10 ф. ст. 10 шил. за тонну. Поелику въ Англ. тоннѣ содержится $62\frac{1}{5}$ пуда, а по настоящему курсу по $10\frac{1}{2}$ пенса за рубль асс. фунтъ сперлингъ стоить 22 р. 86 к. асс., то пудъ полосованныхъ шинъ обойдется въ Петербургъ по 4 р. 14 к., полагая за провозъ среднюю цѣну по 15 шилл. — Слѣдовательно на версту одинакой дороги надобно шинъ 3,880 пудовъ на 16,063 р., а на всю дорогу въ $26\frac{1}{2}$ верстъ 1,656 $\frac{1}{4}$ тонны или 102,820 пудовъ, на	425,675
9. Чугунныя подушки по 22 Англ. фунта шпунка, или 2,533 шпунки на версту, вѣсомъ въ 23 Англ. тонны или 1,425 пуда. Цѣна въ Ньюпорть, въ Октябрѣ 1835, состояла 6 $\frac{1}{2}$ ф. ст., теперь $8\frac{1}{2}$ ф. ст., и за провозъ по 15 шил.	1,428,293
И того	

		Руб. Асс.
101,117,4	транспорти	1,428,293
за тонну, следственno по настоящему курсу съ доставкою въ Петербургъ по 3 р. 41 коп. пудъ. Это составить 4,852 р. на версту, а на всю дорогу въ 26½ верстъ 609½ тоннъ или 37,709½ пудовъ	128,589	
10. Языки и среднія шпушки для разъездовъ, частію изъ кованаго жельза, частію чугунные; жельзныя шпушки для въездныхъ воротовъ и переездовъ чрезъ дороги, кованые гвозди для всѣхъ шинъ, всего до 1000 пудовъ кругомъ по 7 руб.	7,000	
11. Провозъ сихъ 141,529½ пудовъ шинъ и подушекъ, именно: выгрузка въ Петербургъ, и провозъ на мѣсто построенія по 50 к. пудъ . . .	70,765	
12. Насыпка дороги, именно: упрамбовка насыпи, кладка перекладинъ, укрѣпленіе чугунныхъ подушекъ и шинъ, пригонка шинъ, съ доставкою деревянныхъ гвоздей по 3 руб. за погонную сажень. По прошествіи первой зимы, осѣвшую насыпь надобно поднять, следственno снять дорогу и снова наслать, что составить около 1½ р. за сажень; послѣ второй зимы надобно повторить ту же работу, но уже не въ такой обширности, и можно положить по ¼ рубля за сажень; при дальнѣйшемъ употребленіи дороги такихъ поправокъ уже не потребуется. Вся насыпка, пригонка, снятіе и вновь устроеніе дороги составить следственno по 5½ р. за сажень, 2,625 р. за версту, а за 26½ верстъ	69,563	
13. Переезды на мѣстахъ, гдѣ жельзная дорога пересѣкается другими, каждый переездъ безъ шинъ по 400 р., следственno на 10 мѣстъ, гдѣ онъ можетъ вспрѣтииться	4,000	
14. Въездные вороты, именно: построеніе фундамента и прочихъ частей, но безъ шинъ; за каждый воротъ по 500 р., а за шесть	3,000	
15. Строенія. По Московскому шоссе казармы для приставленныхъ къ дорогѣ солдатъ построены почти въ семи верстахъ одна опь другой. По жельзной дорогѣ, требующей болѣе надзора для очистки опь снѣга, казармы должны стоять въ двухъ верстахъ; въ каждой должны помѣщаться опь 10 до 15 рабочихъ, и должна быть проспорная комната для сбора пассажировъ; это необходимо для того, чтобы доставить проѣзжимъ возможность оправляться не только съ двухъ конечныхъ пунктовъ, но сверхъ того съ 11 другихъ, лежащихъ по дорогѣ мѣстъ. Такая казарма, по образцу построенныхъ на шоссе, деревянная на каменномъ фундаментѣ въ аршинъ вышины, внутри выштукаатуренная, съ потребными пристройками, кладовою, баню, погребомъ, колодицемъ, заборомъ и пр. стоить 10,000 р., следственno 11 казармъ 110,000 р.	1,711,210	
Итого	4	

	Руб. асс.
17. Кузнецы для починки паровыхъ машинъ и повозокъ, на обзаведеніе ихъ	2,370,370 30,000
18. На всѣ расходы по управлению, и разные расходы по всему предпріятію, о которыхъ въ послѣдствіи сказано будетъ подробнѣ . . .	599,630
Итого	5,000,000

Этий суммы будетъ совершенно достаточно, ибо всѣ цѣны положены въ смыть такія, что по большей части спасибо можно будетъ сдѣлать сбереженія. Само собою разумѣется, что потребуется новый капиталъ, если желько въ Англіи еще болѣе вздорожаетъ, если Компанія положитъ продолжить дорогу вдоль Царскосельскаго бульвара, или если число пассажировъ увеличится до того, что потребуются новыя спроенія или умноженіе экипажей. Но всѣ эти обстоятельства были бы очевидно благопріятныя событія для предпріятія, ибо въ такомъ случаѣ и доходы возраспушть значительно пропишь исчисленія. На всякой случай благоразуміе требуетъ и здѣсь, какъ дѣлается въ Англіи, иметь запасный капиталъ, напр. въ 500,000 р., который имѣеть быть употребляемъ только по мѣрѣ вспрѣчающейся надобности.

Изъ сей смыты и изъ вышесказанного явствуетъ весь мой планъ для исполненія предпріятія. Дѣло идеть о прочномъ построеніи и о возможно быстромъ исполненіи. Посему будущь употреблены самыя толстыя шины, какія только дѣлаются для желѣзныхъ дорогъ въ Англіи; что же касается до мостовъ, то за исключеніемъ моста чрезъ Обводный каналъ, прочіе будущь построены деревянные, ибо каменные попрѣбовали бы два года времени. Въ послѣдствіи можно будетъ выстроить и каменные; и тогда материалы можно будетъ возить по желѣзной дорогѣ, стѣдственію они обойдутся гораздо дешевле пропишь настоящаго, ибо теперь надобно бы было возить ихъ большою частью по прорубленнымъ лѣсамъ или болотистымъ мѣстамъ.

Земли будущь покупаемы для двойной дороги, хотя она построена будетъ на первый случай съ одинакими колеями; если сообщеніе значительно усилившися, то второй рядъ колей можно будетъ приспособить, какъ сдѣлано на Дарлингтонской и другихъ дорогахъ въ Англіи.

СРОКЪ ПОСТРОЕНИЯ ЖЕЛЬЗНОЙ ДОРОГИ ИЗЪ С. ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

По высочайшей волѣ Государя Императора, Компания сошлась и можетъ приступить къ дѣйствію не прежде, пока не соберется по подпискѣ капиталъ въ 5 милл. руб., и не внесется пятая часть онаго наличными въ торговые дома, которые

будуть мною назначены. При живомъ участії въ предпріятії, изъявленномъ съ того времени, какъ сія высочайша воля сдѣлалась извѣстною, весь попребный капиталъ собранъ еще до обнародованія сего сочиненія, слѣдствіено Компанія составилась.

Мнѣ надобно немедленно отправиться въ Англію, чтобы выбрать лучшую форму шинъ, коихъ теперъ очень много, условиться съ заводчиками и фабриканцами машинъ о поспавкѣ всего попребнаго для дороги, и предложиши Правленію Компаніи о заключеніи подрядовъ. Въ Англіи надобно будетъ также пригласить нѣсколько человѣкъ, свѣдущихъ въ построеніи желѣзныхъ дорогъ, которые могли бы служить мнѣ помощниками. Во время отсутствія моего, первоначальная работы произведены будуть находящимися здѣсь Австрійскими инженерами, а по возвращеніи моемъ построеніе дороги начнется со всею возможною дѣятельностію, и я удастовѣряю, что желѣзная дорога изъ Петербурга въ Царское Село можетъ быть открыта 1-го Октября 1836 при слѣдующихъ условіяхъ:

1. Если мнѣ можно будетъ отправиться изъ Петербурга въ Англію не позже послѣдняго числа Февраля, для заключенія условій.
2. Если построеніе дороги, по всему протяженію ея, за исключеніемъ артиллерійскаго Учебнаго мѣста на Волковомъ полѣ, въ $2\frac{1}{2}$ версты длиною, можно будетъ начать 1-го Мая сего года, а на помянутомъ мѣстѣ не позже 15-го Іюля.
3. Если половина попребныхъ шинъ и подушекъ будетъ поставлена въ Петербургъ въ началѣ Іюня, а другая половина не позже исхода Августа сего года.
4. Если Правленіе Компаніи подрядиши рабочихъ такъ, чтобы перевозка земли на пачкахъ могла быть кончена по всей дорогѣ къ половинѣ Августа, а на артиллерійскомъ полѣ послѣднему числу Августа, и если всѣ прочія работы и поставки произведены будутъ въ назначенные мною сроки, дабы дорога могла поспѣть къ 1-му Октября 1836.
5. Наконецъ, если не будетъ необыкновенно дождливаго лѣта, ибо мокрая погода можетъ остановить работы.

Изъ сихъ условій, четыре первыя легко могутъ быть выполнены; послѣдняго нельзя предвидѣть. Впрочемъ лѣто въ окрестностяхъ Петербурга обыкновенно бываетъ сухое; слѣдствіено со всею вѣроятностію можно ожидать открытия дороги до Царскаго Села 1-го Октября 1836. Продолженіе оной до Павловска можетъ быть сдѣлано уже весною 1837 года. Если я выѣду изъ Петербурга въ началѣ Марта, то и открытие дороги до Царскаго Села замедлится; въ случаѣ же отправленія моего послѣ 20-го Марта, вовсе невозможно будетъ открыть дороги въ нынѣшнемъ году. Само собою разумѣется, что я не могу ѿхапть прежде выдачи привилегій.

Въза по дорогѣ можетъ безпрепятственно начаться со дня открытия ея. По моему мнѣнію для будущаго устроенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи было бы весьма желательно, чтобы Царскосельская дорога уже служила къ сообщенію зимою 1836 — 1837 года.

Впрочемъ должно еще замѣтить, что пученіе насыпи, о копоромъ сказано въ 12 статѣ смѣны, прервѣть пользованіе дорогою въ первую весну недѣли на двѣ, во вторую на недѣлю; но въ слѣдующіе годы такихъ оспановокъ уже не будетъ.

ПОЛЬЗОВАНИЕ ЖЕЛЬЗНОЮ ДОРОГОЮ ИЗЪ С. ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПЕРЕѢЗДОВЪ ПО ДОРОГЪ.

Въ Англіи пассажиры и товары перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ въ собственныхъ дилижансахъ, повозкахъ или паровыхъ каретахъ Компаний, или на ихъ же лошадяхъ, за что взимается установленная плата. Здѣшняя Компания заведеть доспачочное число повозокъ для пассажировъ и товаровъ, и паровыхъ машинъ, какъ сказано въ 16-ой статѣ смѣны. Дорога предназначается преимущественно для пассажировъ; слѣдствіено надобно будетъ каждый разъ отправлять паровую машину, колъ скоро сберегется болѣе 40 пассажировъ. Если проѣзжихъ будетъ менѣе, то ихъ будутъ отправлять на лошадяхъ, какъ это дѣлается на Дарлингтонской желѣзной дорогѣ и на многихъ другихъ въ Англіи и Америкѣ. По дорогѣ между Нюренбергомъ и Фюртомъ, паровыя машины ходятъ только два раза въ день взадъ и впередъ, а дилижансы, запряженные лошадьми, отправляются ежедневно отъ 6 до 8 разъ въ оба конца. По Ліонской желѣзной дорогѣ пассажиры перевозятся болѣею частію на лошадяхъ.

По объявленію, уже напечатанному мною, для свѣдѣнія фабрикантовъ машинъ въ Англіи, въ Журналахъ: *Times*, *Leeds Mercury* и *Railway Magazine*, каждая паровая машина должна проѣзжать отъ Фонпанки до конца дороги въ Павловскомъ паркѣ, $25\frac{1}{2}$ версты или 17 Англ. миль, по большей мѣрѣ въ 40 минутъ, и везти отъ 150 до 200 пассажировъ въ нѣсколькихъ дилижансахъ; онѣ не должны останавливаться, чтобы наливаться водою. Поѣзку до Царскаго Села по желѣзной дорогѣ только 22 версты, то на переѣздѣ шуда приходится 35 минутъ.

При этомъ однако же предполагается, что не будетъ ни какихъ оспановокъ внутри города, при переѣздѣ чрезъ Московское шоссе и другія дороги. Въ случаѣ же оспановки, на примѣръ, если по какой нибудь дорогѣ чрезъ желѣзную дорогу переходяты войска, проѣздѣ въ Царское Село и Павловскѣ конечно продлился долѣе 35 и 40 минутъ. На каждомъ переѣздѣ черезъ дорогу поставлены будущіе спорожка, для предупрѣдженія о проѣздѣ паровой машины и предупрѣженія несчастій.

Если бы захотѣли построить Царскосельскую дорогу по образцу Лондонской и Гринвичской внутри города на каменныхъ сводахъ, а чрезъ Московское шоссе и другія по-перечныя дороги построить мости, чтобы сообщеніе производилось подъ желѣзною дорогою, то и по ней можно бы было дѣлить со всею возможною скоростію безъ всякой оспановки. Нѣть сомнѣнія, что по такой дорогѣ, возвышенной надъ землею на 20 и до 25 футовъ, можно бы было дѣлать въ 25 минутъ отъ Фонпанки въ Царское Село, и по большей мѣрѣ въ 30 минутъ въ Павловскій паркъ; но она спои-

ла бы огромныхъ суммъ. По моему мнѣнію, введеніе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи не должно начинаться такимъ колоссальнымъ предпріятіемъ; я надѣюсь, что Русская публика будетъ довольна и тѣмъ, что въ 35 и даже въ 40 минутъ можно будеъѣздить въ Царское Село за третью нынѣшней цѣны. Въ послѣдствіи, если число пас-сажировъ увеличится, какъ на дорогѣ между Дублиномъ и Кингстономъ, до 1,061,618 человѣкъ въ годъ, можно будеъѣздить пристроеніемъ въторой рядъ колей, поднявъ дорогу надъ улицами столицы и надъ всѣмъ проспектомъ, по которому она проходитъ.

Если ко времени отправленія явится мало пассажировъ, то будеъѣздъ запрягать, какъ сказано, хорошихъ лошадей, и тогда на проѣздъ до Царскаго Села нужно будеъѣздъ часъ времени. Товары или другіе предметы будеъѣздить отправляемы по дорогѣ вмѣстѣ съ проѣзжими. Кто захочетъѣхать въ собственной каретѣ, заплатитъ установленную сходную цѣну, и карета поставится на особенный ходъ, подобно тому, какъ дорожные кареты перевозялись зимою на полозахъ.

Дабы можно было принимать пассажировъ не только на концахъ дороги, но и на другихъ пунктахъ, будеъѣздъ построены, какъ уже сказано, на каждомъ двухъ верстахъ дому съ комнатами для сбора проѣзжихъ. Сбирающіеся на концахъ дороги будеъѣздъѣзжать на паровой машинѣ безостановочно. За паровою машиной будеъѣздъ слѣдоватъ дилижансъ, запряженный хорошою лошадью, чтобы сбирать пассажировъ по дорогѣ или, какъ говорятъ Англичане: очищать дорогу (to clear the way). Всѣ кондукторы снабжаются часами, которые идутъ ровно съ часами въ Конторахъ желѣзной дороги, запираются ключемъ, хранящимся въ Конторѣ, и памъ же заводятся каждые восемь дней. Кондукторъ дилижанса, везомаго лошадью, можетъ судить, успѣешь ли онъ доѣхать до конца дороги прежде отхода слѣдующаго поѣзда; если не успѣешь, то останавливается на одномъ изъ обѣздовъ, и переждавъ паровую машину, продолжаетъ путь. По Царскосельской дорогѣ, сверхъ того, можно будеъѣздъѣзжать опять одного обѣзда до другаго. Такимъ образомъ конечно можетъ случиться, что пассажиры, отправляющіеся не съ концовъ дороги, употребятъ на проѣздъ часть или часъ съ чѣтвертью; но и при этомъ они еще выиграютъ, пропивъ обыкновеннаго способа, половину времени и болѣе половины издержекъ. Если бы дорога была построена съ двойными колеями, то такихъ задержекъ конечно бы не было, ибо дилижансъ, запряженные лошадьми и слѣдующіе за паровыми машинами, могли бы дѣлать весь проѣздъ безъ остановки.

Теперь поспараемся опредѣлить таксѣи платы за провозъ по Царскосельской желѣзной дорогѣ, и для сего сперва разсмотримъ таксы иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ.

ТАКСЫ ЗА ПРОВОЗЪ ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ ВЪ ЧУЖИХЪ КРАЯХЪ.

Единственная цѣль каждой желѣзной дороги состояніе, въ томъ, чтобы достичь публикѣ новый способъ сообщенія, представляющій, въ сравненіи съ прежними, сбереженіе издержекъ и времени, и гораздо болѣе удобства и пріятно-

сии. Компания, построившая железнную дорогу въ Англии и Франции, требуетъ за провозъ обыкновенно половину прежнихъ цѣнъ на шоссе, и сверхъ того посправляютъ пушеспенниковъ въ половину или въ третью часть времени, нужного для проѣзда по шоссе. Пассажиры имѣютъ еще и ту выгоду, что поѣздка въ каретѣ по желѣзной дорогѣ гораздо удобнѣе и пріятнѣе, нежели по всякой иной дорогѣ; пушеспенникъ выходитъ изъ кареты, не чувствуя ни малѣйшей усталости, между тѣмъ, какъ по окончаніи пушеспенія по обыкновенной дорогѣ всегда имѣеться нужда въ отѣхъ.

Значительная выгода, доспавляемая публикѣ желѣзными дорогами, по причинѣ сбереженія издержекъ и времени и доспавленія удобства, побуждаешь весьма многихъ пользоваться оними, и отъ этого происходитъ большой сборъ и хороший дивидендъ на акціи.

По представленію Англійскому Парламенту свѣдѣніемъ, до построенія желѣзной дороги между Манчестеромъ и Ливерпулемъ пластили за мѣсто внутри шоссейнаго дилижанса 10 шиллинговъ, а снаружи 5 шилл.; дилижансъ ходилъ въ 4 часа. На желѣзной дорогѣ пластился по 5 шилл. за мѣсто внутри кареты, и по 3 шилл. 6 пенсовъ снаружи, и на проѣздъ требуемъ 1½ часа. Въ слѣдствіе сего значительного сокращенія издержекъ и времени, число пассажировъ по желѣзной дорогѣ увеличилось вѣтрое противъ прежняго. Манчестерская дорога составляеть 45 версты, Царскосельская 22 версты, Павловская 25½ версты. Изъ сравненія монетъ и разстояній можно вывесити здѣсь слѣдующія цѣны за мѣсто:

Внутри кареты въ Царское Село 2 руб. 79 коп. асс., въ Павловскъ 3 руб. 24 коп. асс.
снаружи " " " 1 — 96 коп. — " " 2 — 27 — —

Компания Ліонская и Сент-Этьенская посправляеть пассажировъ также почти за половину цѣнъ, пласти мой во Франціи на шоссе за такое же разстояніе. Желѣзная дорога составляеть 54½ версты, и цѣны по выводамъ оказываются слѣдующія:

По сравненію съ оними:

Цѣна мѣстамъ на Ліонской дорогѣ:	въ Царское Село:	въ Павловскъ:
Въ берлинѣ	Соурѣ 7 франковъ	2 р. 58 коп. асс. 2 р. 99 к. асс.
	внутри 6 — 2 — 21 — — 2 — 56 — —	
Въ каретахъ втораго разряда	5 — 1 — 84 — — 2 — 13 — —	
Въ открытомъ дилижансѣ (Chars à bancs) 4 — 1 — 47 — — 1 — 70 — —		

Желѣзная дорога изъ Брюсселя въ Мехельнъ, съ одинакими колеями, со-
ставляеть 20½ версты; на ней существуютъ слѣдующія цѣны:

Цѣны мѣстамъ на Брюссель-
ской дорогѣ:

По сравненію съ оними:

въ Царское Село:	въ Павловскъ:
Въ берлинѣ 2 фр 50 сант.	2 р. 44 коп. асс. 2 руб. 83 коп. асс.
Въ дилижансѣ 1 — 50 — —	1 — 46 коп. — 1 — 70 — —
Въ открытомъ 1 — — — —	— 98 коп. — 1 — 13 — —
Въ вагонѣ — 50 — —	— 49 коп. — 57 — —

Изъ сихъ трехъ дорогъ только первая посредствомъ пущенелей доведена до сре-
дины Ливерпуля, ибо проложеніе дороги по улицамъ причинило бы несмѣшнаго из-

держки сломкою зданій; въ Брюссель и Ліонъ оканчиваются онъ за городомъ, и путешес-
твінники ъздятъ къ дорогамъ на омнибусахъ, что конечно весьма неудобно.

ТАКСА ЗА ПРОВОЗЪ ПО ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГЪ ИЗЪ С. ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

Дорога сія, доходя до Фонпанки, въ 160 саженяхъ отъ Обухова моста, довольно
близка къ центру города. Въ дилижансъ, отходящемъ ежедневно лѣтомъ и зи-
мою изъ дома близъ Обухова моста въ Царское Село и обратно, платяще за мѣсто
3 р. 50 коп. въ одинъ конецъ, и столько же въ другой. Соображаясь съ сею цѣною,
я предлагаю слѣдующія цѣны для желѣзной дороги:

	въ Царское Село:	Павловскъ:
За мѣсто въ каретѣ первого рода, от- лично устроенной со всѣми удобствами..	2 руб. 50 коп. асс.	3 руб. — коп. асс.
За мѣсто въ дилижансъ	1 — 80 — —	2 — 10 — —
” ” въ проспомъ, открытомъ дили- жансъ, для проспаго народа.	— — 80 — —	— — 1 — — —

Касательно другихъ предметовъ перевозки, прибѣгнемъ опять къ сравненію съ
Манчестер-Ливерпульскою дорогою; на ней платится за 45 верстъ:

	въ Царское Село:	въ Павловскъ:
За тонну товаровъ 10 шилл. за пудъ — руб. 9 коп. асс. . . . — руб. 10 коп. асс.		
За перевозку лошади 10 —	5 — 59 — —	6 — 48 — —
За полную повозку		
коровъ, свиней и пр. 25 —	13 — 97 — —	16 — 19 — —
За овцу 4 пенса	— — 19 — —	— — 22 — —

Поелику же цѣны въ Англіи безъ сомнѣнія вдвое выше, нежели въ Россіи, то для
нашей дороги принимаю я слѣдующія:

	въ Царское Село:	въ Павловскъ:
За пудъ товаровъ, мебели, хлѣба, соли и пр.— руб. 6 коп. асс. . . . — руб. 7 коп. асс.		
За лошадь	2 — 50 — —	3 — — — —
За повозку коровъ, свиней и пр.	5 — — — —	6 — — — —
За овцу, теленка	— — 10 — —	— — 12 — —
За порожнія дорожныя кареты, коляски, фаэтоны и пр. съ пуда	— — 9 — —	— — 11 — —
За дорожныя кареты, коляски, фаэтоны, съ пассажирами, сверхъ платы по вѣ- су, еще съ особы по	— — 80 — —	— — 1 — — —

По этой таксѣ семейству, переѣзжающему изъ города въ Царское Село и отпра-
вляющему пуда 150 пудовъ мебели и порожнью коляску въ 25 пудовъ вѣсу, придется
заплатить за первую 9 р., за послѣднюю 2 р. 25 коп., всего же 11 р. 25 коп.; если
же въ коляскѣ поѣдуть еще 4 особы и слуга, то сверхъ того придется еще 4 р.,
а за провозъ 2 лошадей, чтобы поберечь ихъ и также доспавить имъ удовольствіе хотя

разъ прокапицься въ каретѣ, какъ это ежедневно дѣлается на Дарлингтонской дорогѣ, стоилъ бы еще 5 р.

Пассажиръ, проѣзжающій со слугою въ собственномъ фаетонѣ, въ 20 пудъ вѣсу, въ Павловскъ или опшуда, платить за каждый конецъ 4 р. 20 к. Опѣ сборнаго мѣсяца на Фонтанкѣ или въ Павловскѣ, подъ экипажъ его для оппозиціи въ домъ должно за-прятать лошадей; и это можетъ быть производимо Компаниою же за особую умѣренную плату.

Изъ Царскаго Села можно съѣздить на Сѣнную, закупить 2 пуда всякой прови-зіи и воропицься въ печеніе $2\frac{1}{2}$ часовъ, заплативъ въ оба конца 1 р. 72 коп. въ про-шомъ дилижансѣ.

СООБЩЕНИЕ ПО ЖЕЛѣЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ ВЪ ЧУЖИХЪ КРАЯХЪ.

На всѣхъ дорогахъ, которыя спроились по сіе время на основаніи вѣроятнаго чи-сла проѣзжихъ, это число вездѣ безъ исключенія гораздо превышало предполо-женія. До открытия желѣзной дороги между Споклономъ (5000 жителей) и Дарлингтономъ (6000 жителей), еженедѣльно ходили только двѣ почтовыя кареты, и большею частію порожнія; посему и при построеніи дороги расчищивали на неболь-шое число пассажировъ, а основывали предпріятіе на перевозкѣ каменнаго угля и товаровъ; напротивъ того въ 1833 году проѣхало по дорогѣ 43,084 человѣка, а въ 1834 году 63,851; слѣдственno въ этомъ году каждый житель обоихъ городовъ проѣхалъ по желѣзной дорогѣ 3 раза взадѣ и впередъ.

До построенія желѣзной дороги изъ Манчестера (165,000 жителей) въ Ливерпуль (150,000) проѣзжало среднимъ числомъ 450 человѣкъ въ день или около 165,000 въ годъ; это найдено по почтовымъ изслѣдованіямъ, произведеннымъ по распоряженію Парламен-та. По открытии желѣзной дороги сообщеніе было слѣдующее:

Годы.	По дорогѣ перевезено:			Поступило сбору:											
	Пассажи- ровъ.	Тоннъ то- варовъ.	Тоннъ каменнаго угля.	Съ пассажировъ.			Съ товаровъ.			Съ каменнаго угля.			И Т О Г О.		
				Ф. сп.	шил.	пен.	Ф. сп.	шил.	пен.	Ф. сп.	шил.	пен.	Ф. сп.	шил.	пен.
1832	556,945	159,443	69,596	83,165	1	6	67,455	6	7	4,988	10	10	155,608	18	11
1833	386,492	194,704	81,509	98,816	4	1	79,259	13	11	5,230	2	3	183,306	—	3
1834	458,153	203,123	96,614	111,063	4	3	82,285	17	11	6,534	12	3	199,683	14	5
1835	503,928*	215,781*	105,171*	120,335	2	6	90,006	17	—	7,089	—	—	217,430	19	6
Сбора въ четыре года												756,029	15	1	

(*) Число пассажировъ и тоннъ не означеніо въ прехъ послѣдніхъ полугодовыхъ отчещахъ Дирекціи, и вычи-слено здѣсь по показаннымъ въ отчещахъ сборамъ въ сравненіи съ прежними годами.

Если сравнить число пассажиров съ народонаселениемъ обоихъ городовъ, соспавляющимъ 315,000 жителей, то окажется, что нынѣ почти каждый изъ нихъ дѣлаетъ поездку възѣдь и впередъ разъ въ годъ. Это соспавляется, по сравненію, только прѣпью часть числа проѣзжихъ между Стокгольмомъ и Дарлингтономъ; но здѣсь должно замѣтить, что преимущественно въ Манчестерѣ живетъ весьма большое число фабричныхъ, которые никогда не выѣзжаютъ изъ города; равнѣро и въ Ливерпульѣ множествомъ вопросовъ и рабочихъ въ гавани, которые также никогда неѣзжатъ въ Манчестеръ.

Выше сказано уже было, что по желѣзной дорогѣ между Дублиномъ (230,000 жителей) и Кингстономъ (1,500 жителей) въ первые при мѣсяца по открытии ея проѣхало 177,117 человѣкъ, а въ печеніе первого года, кромѣ подписавшихся на весь годъ, 1,061,618 человѣкъ. Изъ сравненія сего числа съ народонаселениемъ обоихъ городовъ окажется, что каждый житель проѣзжаетъ по дорогѣ въ оба конца болѣе двухъ разъ въ годъ.

Желѣзная дорога изъ Эдимбурга къ угольнымъ копямъ въ Далькейпѣ, на пропиженіи 14½ верстъ, начинается виѣ Эдимбурга и проведена чрезъ туннель въ полверсты. Хотя на ней вовсе не ожидали пассажировъ, но жители пользуются ею для прогулокъ, и въ 1834 году проѣхало по ней 253,200 человѣкъ. Изъ сравненія съ числомъ жителей оказывается, что почти каждый изъ нихъ проѣдетъ по дорогѣ възѣдь и впередъ одинъ разъ въ годъ.

По желѣзной дорогѣ между Гласговомъ и Гарнкиркомъ въ Шотландіи, построенной единственно для перевозки угля, проѣхало въ 1832 году 62,000, а въ 1834 году 117,700 человѣкъ.

Между Ліономъ (150,000 жителей) и Сентъ-Этьеномъ (40,000 жителей) до построенія желѣзной дороги ходило каждую недѣлю только по нѣскольку дилижансовъ; по открытии же оной число проѣзжихъ безпрерывно возраспало, и по послѣднимъ опицамъ Правленія Компаниіи соспавляло:

съ 1. Ноября 1833 по 31. Октября 1834 . . . 171,468 человѣкъ.

съ 1. Ноября 1834 по 31. Октября 1835 . . . 190,377 „

Этотъ результатъ пѣть замѣчательнѣе, что по этой дорогѣ построено 10 туннелей сквозь горы, при проѣздѣ коихъ пассажиры, преимущественно лѣтній, подвергаются непріятности внезапнаго перехода изъ наружнаго теплого воздуха въ сырую атмосферу подъ землею. Сверхъ того паденіе сей желѣзной дороги сполъ значительно, что повозки большою частию силою собственной тяжести увлекаются съ необыкновенною скоростію изъ Сент-Этьена въ Ліонъ, и уже случались отъ погонесятія. При лучшемъ проложеніи дороги съ изѣжаніемъ 10 туннелей, число проѣзжихъ было бы вѣрно вдвое или втрое болѣе. Впрочемъ должно замѣтить, что при соспавленіи проектия дороги, проѣзжихъ вовсе не принимали въ расчетъ; слѣдствіено прибыль отъ 190,000 пассажировъ вовсе неожиданная.

Предъ построеніемъ желѣзной дороги между Брюсселемъ (80,000 жителей) и Мехельномъ (20,000 жителей), Правительство распорядилось о счисленіи у городскихъ воротъ проѣзжихъ въ печеніе почти цѣлаго года. Насчитали до 75,000 человѣкъ въ годъ. По этому приняли, что по желѣзной дорогѣ проѣзжихъ будетъ прѣпью болѣе, или 100,000 въ годъ, отъ которыхъ получится сбора 88,000 франковъ; посему

желѣзную дорогу построили одинакую. По открытии оной въ первые 86 дней число проѣзжихъ было слѣдующе:

1855 года.	Число дней.	Число проѣзжихъ между Брюсселемъ и Мехельномъ.					Сборъ.	
		Въ бер- линахъ.	Въ ді- лижан- сахъ.	Въ откры- шихъ, charg- à banes.	Въ вагонахъ.	И того.	Франк.	Санш.
Съ 7 Мая по 20 Мая	14	—	1,292	2,866	12,721	16,879	11,213	5
— 21 Мая по 7 Июня	18	124	1,646	4,968	22,839	29,577	19,074	95
— 8 Июня по 25 Июня	18	674	1,591	7,135	23,131	32,529	22,699	55
— 26 Июня по 13 Июля	18	518	1,587	7,050	28,993	38,148	25,054	90
— 14 Июля по 31 Июля	18	595	1,502	7,709	36,793	46,599	28,913	80
И т о г о	86	1,911	7,418	29,726	124,477	163,532	106,956	5

О сообщеніяхъ по сей дорогѣ сдѣланы еще слѣдующіе выводы:

По воскреснымъ и праздничнымъ днямъ	16	588	2,187	6,473	35,484	44,732	28,695	65
Среди недѣли	70	1,323	5,251	23,253	88,993	118,800	78,260	40
По воскресн. дніамъ	1	57	137	404	2,218	2,796	1,793	48
Среди недѣли	1	19	77	331	1,271	1,698	1,118	1

Сборъ на сей дорогѣ, въ 21,700 метровъ или $20\frac{1}{2}$ верстъ длины, составилъ въ 86 дней 106,956 фр. 5 сант., между тѣмъ, какъ въ проекціѣ расчищали только на 88,000 фр. въ 365 дней.

Показанія сіи заимствованы изъ офиціяльнаго отчета, предложеннаго Палатѣ представителей Бельгійскимъ Министромъ Внутреннихъ дѣлъ де Тё, 4-го Августа 1835, и попомъ напечатанного. По позднейшемъ извѣстіямъ, число проѣзжихъ по дорогѣ было весьма значительно; въ Декабрѣ 1835 проѣхало болѣе 28,000, въ Январѣ 1836 болѣе 29,000 человѣкъ. Принявъ въ соображеніе, что лѣтомъ ъзы болѣе, можно положить проѣзжихъ по сей дорогѣ до 400,000 въ годъ, а изъ сравненія сего числа съ населеніемъ обоихъ городовъ, составляющимъ 100,000, окажется, что каждый жителъ дѣлаетъ въ годъ двѣ поѣздки въ одинъ, и двѣ въ другой конецъ.

Между Нюрибергомъ (38,000 жителей) и Фюртромъ (15,000 жителей) открыта дорога на $11\frac{1}{2}$ верстахъ 8-го Декабря 1835, и сообщеніе по ней не прерывалось, не смотря на то, что въ эту зиму снѣгъ выпалъ необыкновенно глубоко. Въ первые 53 дня проѣхало 45,327 человѣкъ; среднее число было въ воскресные дни 1204, въ будни 742. Хотя лѣтомъ должно быть гораздо болѣе пассажировъ, но мы примемъ среднимъ чи-

сломъ по 25,000 въ мѣсяцъ или 300,000 въ годъ. По сравненіи съ населеніемъ обоихъ городовъ окажется, что каждый житель проѣдетъ ежегодно при раза въ одинъ и при раза въ другой конецъ.

Изъ всѣхъ сихъ опытовъ явствуетъ, что съ полною основательностью можно принять ежегодное число проѣзжихъ по каждой желѣзной дорогѣ равнымъ народонаселенію вдоль повсей дорогѣ, или можно предполагать, что каждый житель проѣдетъ разъ въ годъ въ оба конца. Болѣе или менѣе будетъ проѣзжихъ, въ сравненіи съ народонаселеніемъ, это зависить отъ мѣстныхъ обстоятельствъ.

Замѣчательнѣе всего то, что проѣздъ по желѣзной дорогѣ бываешь многочисленъ не въ первое время, для удовлетворенія любопытства; онъ безпрерывно усиливается, ибо прежніе пропивники дороги, или боявшіеся паровыхъ каретъ, мало по малу убѣждаются въ несправедливости своего предубѣжденія и также пользуются дорогою. По всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ безъ исключенія, во всѣхъ земляхъ, число пассажировъ ежегодно увеличивается. Такимъ образомъ мы видимъ, что по дорогѣ изъ Брюсселя въ Мехельнъ, въ первые 14 дней вѣроятно изъ любопытства проѣхало 16,879 человѣкъ; помнъ

съ 21	Мая по 7 Июня, въ первые	18	дней	проѣхало	29,577	человѣкъ.
— 8	Июня — 25 Июня, во вторые	”	”	”	32,529	”
— 26	Июня — 13 Июля, въ третіи	”	”	”	38,148	”
— 14	Июля — 31 Июля, въ четверти	”	”	”	46,399	”

следствіено число проѣзжихъ безпрерывно возраспало. Не должно однако же думать, чтобы по этой дорогѣѣздили преимущественно за дѣломъ, ибо Министръ Внутреннихъ дѣлъ де Тѣ (de Theux) въ Палатѣ предстаўпелъ сказаль 4-го Августа 1835, что „проводъ товаровъ изъ одного города въ другой такъ маловаженъ, что по сіе время еще и не забоялись о покупкѣ для нихъ повозокъ.“ Кромѣ того предстаўленія имъ вѣдомости доказываютъ, что въ каждый день среди недѣли проѣзжаешь по дорогѣ среднимъ числомъ 1698 человѣкъ, съ коихъ сбору 1118 фр. 1 сант.; но въ каждое Воскресеніе среднее число пассажировъ было 2796, а сбору 1793 фр. 48 сант. Изъ этого явствуетъ, что дорогою пользуются преимущественно только для удовольствія и отдыха.

ПОТРЕБНОСТЬ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ С. ПЕТЕРБУРГА.

Чтобы определить вѣроятное число проѣзжихъ по желѣзной дорогѣ изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ, надобно разсмотрѣть здѣшнія мѣстныя обстоятельства.

ПЕТРЪ Великій заложилъ новую столицу Россійской Имперіи въ устьѣ Невы, при Финскомъ заливѣ, въ низменной, прежде совершенно болотистой споронѣ. Не смотря на всѣ выгоды въ отношеніи торговли, сіе положеніе имѣетъ также неисчи-

слимъя невыгоды. Сюда относятся бывающія по временамъ наводненія, чмъ спрашній примѣръ видѣли мы 7-го Ноября 1824; непоспоянная погода, часпія перемѣнъ температуры, птуманы, облегающіе городъ, трудность въ проведеніи спочныхъ пррубъ для грязной, скопляющейся на улицахъ воды, и проводныхъ пррубъ въ дома для чистой воды и пр. Каналы, пересѣкающіе городъ, чрезвычайно важные для подвоза дровъ, спроевыхъ матеріаловъ, къ сожалѣнію принимающіе въ себя и большую часть нечистоты, и въ жаркіе лѣтніе дни распространяющіе весьма непріятный запахъ. Продѣнія по главнымъ улицамъ подземныя пррубы засоряются по недоспашку паденія, и каждое лѣто надобно ихъ вскрывать, вычищать изъ нихъ нечистоту на улицы и свозить. Отъ этого происходяшъ, особенно въ жаркое лѣто, вредныя для здоровья испаренія, и вмѣстѣ съ пѣмъ рождаются попрѣбности покидать сполицу на лѣто и жить за городомъ.

Здоровье есть первое и высочайшее благо каждого человѣка; всякий благоразумный человѣкъ долженъ заботиться о сохраненіи онаго. Зимою покоится вся природа, а вмѣстѣ съ нею и человѣческое тѣло; лѣтомъ природа возрождается, и человѣкъ укрепляется. Но какъ коротко лѣто въ перемѣнчивомъ климатѣ Петербурга, при столь неблагопріятномъ положеніи сего города! Посему не справедливо ли будесть утверждать, что ни въ одной Европейской столицѣ жители не имѣютъ такой нужды въ проведеніи лѣта за городомъ, какъ въ Петербургѣ?

Всякой житель Петербурга, и въ особенности всякой врачъ, опѣстъ полную справедливость сему сужденію; оно объясняется, почему именно въ послѣдніе годы многія семейства начали переселяться на лѣто за городъ. Спѣльна, Петергофъ, Царское Село и Павловскъ отстоятъ отъ сполицы на нѣсколько часовъ Ѣзы, и шоссе въ эти мѣста покрыты лѣтомъ безпрерывными облаками пыли, такъ, что переѣздъ почти столько же вредитъ здоровью, сколько оно поправляется пребываніемъ въ означенныхъ мѣстахъ на свѣжемъ воздухѣ. Люди, занятые дѣломъ, которыми каждый день надобно быть въ городѣ, могутъ посѣщать сіи мѣста по большей мѣрѣ только въ воскресные и праздничные дни. Семейства, въ которыхъ есть дѣти, берущіе уроки у учителей, не могутъ жить лѣтомъ въ этихъ отдаленныхъ мѣстахъ. Всякому извѣстно, какъ дорого стоить воспитаніе дѣтей въ Петербургѣ, и какія значительныя суммы издерживаются на сей предметъ. Учителямъ платятъ по 5 и по 10 р. за часъ; какъ же можно жить въ Царскомъ Селѣ или Павловскѣ, когда Ѣзда изъ города отнимаетъ у учителя по крайней мѣрѣ 5 часовъ времени? Семейство съ дѣтьми, въ особенности же чиновники, купцы и всѣ вообще дѣловые люди принуждены селиться на близлежащихъ оспровахъ, Каменномъ, Крестовскомъ, Петровскомъ, Аптекарскомъ, въ Новой деревнѣ и на Черной рѣчкѣ. Но всѣ эти оспрова при сильныхъ наводненіяхъ покрываются водою, ибо лежатъ только на $\frac{1}{2}$, по большей мѣрѣ на $1\frac{1}{2}$ сажени выше уровня Невы; весною и осенью покрываются птуманами, и потому обыкновенно перебираются птуда не раньше исхода Мая, а въ началѣ Сентября уже возвращаются въ городъ; слѣдственno все пребываніе ограничивается премя или $5\frac{1}{2}$ мѣсяцами. Не смотря на невыгодное положеніе и дороговизну жительства на сихъ оспровахъ, они бываются однако же лѣтомъ наполнены жителями, и иноспранцы по справедливости дивятся великолѣпнымъ дачамъ и роскошному прозябенію цвѣпсовъ,

возвращаемыхъ въ теплицахъ, которые въ течение нѣсколькихъ недѣль соспавляютъ прелестнѣйшее украшеніе всей спороны. Потребность жить за городомъ ежегодно обнаруживается сильнѣе, и по недоспаку мѣста на оспровахъ множеснво даѣтъ спроится даже на низменной Выборгской споронѣ. Изъ числа участковъ, принадлежащихъ Лѣсному Инспиціупу, въ короткое время продано 66 мѣстъ, и еще болѣе паковыхъ участковъ продано въ той же споронѣ частными людьми, которые брали за квадратную сажень отъ 3 до $3\frac{1}{2}$ рублей.

Размотримъ мѣстоположеніе Царскаго Села и Павловска. Оспрова возвышены надъ Невою среднимъ числомъ только на сажень, а главныя ворота Царскосельскаго дворца, по моей нивелировкѣ, на $3\frac{1}{2}$ сажени надъ среднимъ уровнемъ Невы. Городъ Царское Село съ прекрасными улицами, пересѣкающимися подъ прямыми углами, веселыми дачами, стоящими на склонѣ горы; Императорскій паркъ неподалеку отъ дворца представляеть прекраснѣйшія прогулки. Павловскъ стоять около 15 сажень выше уровня Невы; хорошо содержимый паркъ и всѣ окрестности представляютъ пріятнѣйшее разнообразіе, какое только въ союзіи создать воображеніе. Кому неизвѣстны „Письма о садѣ въ Павловскѣ, 1804“, знаменитаго Шторха: „Кто выходить изъ этого парка, не будучи удовлетвореннымъ въ полной мѣрѣ?“

Но многіе ли могли пользоваться этими великолѣпными мѣстами, содержимыми въ наилучшемъ видѣ Августѣйшими хозяевами? Отъ Обухова моста по настоящему шоссе до Павловскаго парка $27\frac{1}{2}$ верстъ или почти 4 Нѣмецкія мили; поѣздка шуда по пыльной дорогѣ, съ горы и въ гору, требуетъ отъ $2\frac{1}{2}$ до 3 часовъ, возвратный путь сполько же; для двухъ человѣкъ надобно запрягать въ карету тройку лошадей, и поѣздка взадъ и впередъ въ одинъ день стоять отъ 50 до 55 р.; а приѣхавъ въ Павловскъ, не найдешь хорошей гостиницы для отпѣхъ. Каково же тщому, у кого шамъ нѣть ни одного знакомаго? Ему придется съ пустымъ желудкомъ любоваться красотами природы. Этимъ объясняется, почему лѣтомъ посѣщается Павловскъ весьма мало, а Царское Село также немнога, въ соразмѣрности съ населеніемъ Петербурга.

Пособить симъ неудобствамъ можетъ, только желѣзная дорога, ибо по сіе время Царское Село отстоитъ отъ Петербурга на 2 часа, Павловскъ на $2\frac{1}{2}$ часа, а содня открытия сей дороги разстояніе уменьшилось до 35 минутъ въ Царское Село и до 40 въ Павловскъ. Доселъ платить за каренту въ Царское Село за день отъ 20 до 25 р., за мѣсто въ дилижансѣ $3\frac{1}{2}$ р. шуда и $3\frac{1}{2}$ р. обратно; а на желѣзной дорогѣ издержки среднимъ числомъ за лучшія мѣста соспавлять 2 р. или около половины настоящей цѣны, если же вѣдь среднюю цѣну всѣхъ мѣстъ, почти третью часть или 1 р. 48 к. Поѣздка въ Царское Село будеть стоять не болѣе, какъ на дачу на Черной рѣчкѣ; но Царское Село въ 20 разъ выше Невы, шамъ можно дышать чистымъ свѣжимъ воздухомъ, въ Августѣ шамъ нѣть шумановъ, и Петербургскіе жители оспаються шамъ до конца Октября, а Высочайшій Дворъ всегда до начала Ноября, въ 1835 году до 12-го Ноября. Такимъ образомъ сіе прелестное мѣстопребываніе съ испинно Царскими заведеніями, Павловскъ, съ романтическими мѣ-

сположеніями, посредствомъ жельзной дороги и магической силы паровъ сблизяюща-
ся со столицею на четьвертую часть разстоянія, ибо оно опредѣляется време-
немъ.

Со временемъ двойной рядъ великолѣпныхъ дачъ возникнетъ по жельзной дорогѣ, ибо вѣроятно всякъ предпочтеть эти мѣста болотистой, низменной Выборгской споронѣ, гдѣ всякому приходится жить посреди опѣльныхъ владѣній, между тѣмъ, какъ Царскосельскій и Павловскій сады, гдѣ теперь бываешьъ собраніе разъ въ недѣлю у музыки, представляютъ ежедневно пріятнѣйшее сборное мѣсто для лѣтнихъ жи-
телей. Чиновникамъ, купцамъ и другимъ дѣловымъ людямъ, которыхъ занятія удер-
живаютъ въ городѣ до 3 или 4 часовъ по полудни, можно будесть жить лѣтомъ въ Царскомъ Селѣ или Павловскѣ, или по крайней мѣрѣ ъздить пуда гулять, ибо про-
ъздѣ будесть споить имъ столько же времени и денегъ, какъ на оспрова или на Черную рѣчку. Семейства, въ которыхъ есть учащіяся дѣти, также поѣдутъ жить въ Царское Село и Павловскѣ, ибо дѣти будутъ пользоваться чистымъ здоровымъ воздухомъ, найдутъ пріятнѣйшія прогулки, а учителя будутъ ъздить пуда во столько же времени и за такую же цѣну, какъ ъздятъ теперь на оспрова. Тысячи пасса-
жировъ будутъ ъздить пуда не только лѣтомъ, но и зимою, изъ одного только удо-
вольствія прокатиться, и если зимою не всегда можно гулять по саду, то послѣ скорой ъзды и освѣженія на воздухѣ найдутъ они въ великолѣпной, со всѣмъ изяществомъ устроенной гостиницѣ прекрасное и недорогое угощеніе, кото-
рое вѣрно сманитъ ихъ и зимою на вторую и третью поѣздку въ Царское Село.

Слѣдственno жельзная дорога въ Царское Село и Павловскѣ оказывается пред-
пріятіемъ, полезнымъ для здравья жителей столицы, будущему прогулкою всѣхъ, имѣющихъ нужду въ опѣхѣ, новымъ сборнымъ мѣстомъ для столичной пуб-
лики. Теперь ходить гулять на Невскій проспектъ, на набережную Невы, въ Лѣт-
ній садъ, а тогда будутъ съ быстротою спирѣлы переноситься невидимою силою паровъ въ Царское Село и Павловскѣ, и дышать тамъ лучшимъ воздухомъ, нежели въ низко лежащемъ городѣ. Теперь ъздятъ зимою на Крестовскій оспровъ, гдѣ бы-
ваешь капанье съ горѣ; но на концѣ жельзной дороги устроится новое Тиволи, прекрасный воксаль: онъ и лѣтомъ и зимою будесть служить сборнымъ мѣстомъ для споличныхъ жителей; игры и шанцы, подкрепленіе силъ на свѣжемъ воздухѣ и въ роскошной споловой привлекутъ пуда всякаго.

ВѢРОЯТНЫЙ ПРОѢЗДЪ ПО ЖЕЛЬЗНОЙ ДОРОГѢ ИЗЪ ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ И СБОРЪ ПО ОНОЙ.

Послѣ сихъ соображеній, основанныхъ на существѣ дѣла, прудно опредѣлить съ
нѣкоторою достовѣрностію число особъ, которыхъ въ печеніе года воспользуются

желѣзною дорогою. Миѣніе мое по сemu предмету основываєтсѧ на народонаселеніи Петербурга, на здѣшнихъ мѣстныхъ обстоѧтельствахъ и на результахъ описанныхъ дорогъ въ чужихъ краяхъ.

Петербургъ основанъ въ 1703 году; въ немъ счипалось жителей:

въ 1725 году при Петрѣ I 75,000 человѣкъ.

чрезъ 50 лѣтъ 1775 „ „ Екатеринѣ II . . . 185,000

„ 50 „ 1825 „ „ Александрѣ I . . . 433,000

„ 10 „ 1835 „ „ Николаѣ I . . . 450,000

Спрашивается, сколько изъ нихъ проѣдуть въ годъ по желѣзной дорогѣ?

По выше приведеннымъ причинамъ, настоящее сообщеніе вовсе не можетъ служить масштабомъ для будущаго; не смотря на то, любопытно знать, какъ оно велико. Въ 1834 году по распоряженію Правительства ведень быль счесть лошади и экипажи на папи мѣстахъ по Московскому шоссе, и изъ сихъ офиціяльныхъ свѣдѣній оказывается слѣдующее:

ПЕРВЫЙ ПУНКТЪ										ВТОРОЙ ПУНКТЪ									
у Средней Рогатки, у казармы № 2.										при вѣзѣ въ Новгородъ, у казармы № 28.									
Мѣсяцы 1834 года.	Дорожные ка- реты.		Коляски, брич- ки и проч.		Возы.		Почтовые кареты или саны.		Дорожные ка- реты.		Коляски, брички и проч.		Возы.		Почтовые кареты или саны.				
	Число иихъ.	Число лошадей	Число иихъ.	Число лошадей	Число иихъ.	Число лошадей	Число иихъ.	Число лошадей	Число иихъ.	Число лошадей	Число иихъ.	Число лошадей	Число иихъ.	Число лошадей	Число иихъ.	Число лошадей	Число иихъ.	Число лошадей	
Январь	1543	4738	3666	9136	433	1122	2723	7270	195	731	403	1099	—	—	868	1181			
Февраль	1157	3935	3044	7787	353	1021	2056	5486	151	983	464	1407	—	—	894	2251			
Мартъ	1390	4962	4778	12515	314	1141	2279	5877	216	1000	400	1294	29	61	698	1723			
Апрѣль	1361	4800	4923	12718	401	1274	1920	4792	162	697	350	1090	5	19	537	1546			
Май	2709	9803	8578	18775	1562	5396	2252	5735	288	1226	504	1653	10	29	621	1496			
Июнь	1960	6993	6919	18343	1082	3451	1845	4593	274	1171	486	1598	43	117	526	1242			
Июль	1935	6896	6144	15955	958	3582	2252	5471	229	950	346	1112	15	56	581	1544			
Августъ	2312	8216	7828	19813	1275	4462	2217	5420	266	1125	473	1520	184	683	566	1341			
Сентябр.	2431	8867	7203	19639	2426	7601	1851	4389	328	1583	499	1763	150	514	569	1396			
Октябр.	1579	5802	4624	12398	859	3367	1766	4810	257	1158	373	1507	2	4	592	1479			
Ноябрь	782	3000	3235	8205	377	1692	1656	4143	164	766	230	808	16	32	521	1352			
Декабрь	1126	3686	4917	12001	517	1707	1062	4685	263	1071	308	986	9	64	776	1905			
Итого	20,285	71,698	65,359	162,285	10,557	35,816	23,879	62,171	2793	12,261	1836	15,637	463	1559	7749	18,056			

Изъ сей вѣдомости явствуетъ, что въ годъ проѣхало мимо Новагорода 2,793 дорожныхъ каретъ и 4,836 колясокъ, и того 7,629; мимо же Средней Рогатки 20,285 каретъ и 65,359 колясокъ, и того 85,644. Отъ Средней Рогатки идеть только одно шоссе чрезъ Новгородъ въ Москву, и другая дорога чрезъ Царское Село и Гапчину въ Вицебскъ и Бѣлоруссію. По сей впорой дорогѣ, какъ извѣстно, гораздо менѣе проѣзда, нежели по Московской; но для избѣжанія всякаго противорѣчія, я положу, что чрезъ Гапчину въ Бѣлоруссію или въ какое либо мѣсто между Среднею Рогаткою и казармою № 28 подъ Новгородомъ проѣдеть столько же дорожныхъ каретъ и колясокъ, сколько и по Московскому шоссе мимо Новагорода, т. е. 7,629; слѣдственno изъ всего числа 85,644 экипажей, проѣхавшихъ въ годъ мимо Средней Рогатки, я вычту дважды 7,629 или 15,258 экипажей; останется 70,386 экипажей, проѣзжающихъ нынѣ въ годъ въ Царское Село, Павловскъ и окрестности, или оттуда. По сему же исчислению окажется, что подъ это число экипажей попрѣбно 178,187 лошадей, полагая круглымъ числомъ по 5 лошадей на 2 экипажа. Если положить на каждую лошадь только по одному проѣзжему, то и теперь будеть уже 178,187 проѣзжихъ въ годъ, изъ коихъ половина, 89,093 человѣка, проѣдуть въ одинъ конецъ, и столько же обратно.

Значительность сего сообщенія вѣроятно удивитъ многихъ изъ моихъ читателей; но оно будеть понятно, если сообразить, что въ Царскомъ Селѣ и Павловскѣ стоять пять полковъ съ 300 офицеровъ, въ томъ числѣ пѣхотнаго и кавалерійскаго образцоваго; въ сихъ послѣдніхъ офицеры сѣняются чрезъ годъ или два, ибо здѣсь находятся только для обучения и попомъ возвращаются въ свои полки; слѣдственno эти офицеры и лѣтомъ и зимою имѣютъ постоянное сообщеніе со столицею. Ди-лижансъ между Царскимъ Селомъ и Петербургомъ равномѣрно ходить ежедневно лѣтомъ и зимою.

Изъ ближайшаго разсматрѣнія вѣдомости видно сверхъ того, что мимо Новагорода и зимою и лѣтомъ проѣзжаеть равное число каретъ; напротивъ того въ Царское Село и Павловскѣ въ Маѣ 4,443 болѣе, нежели въ Апрѣль, а въ Сентябрѣ 3,037 болѣе, нежели въ Октябрѣ, попому, что пгудаѣздятъ преимущественно въ пѣ мѣсяцы, когда дорога еще не такъ пыльна и на оспровахъ еще нельзя жить. Когда посредствомъ желѣзной дороги Царское Село и Павловскѣ сдѣлаются, такъ сказать, предметомъ Петербурга, то и число проѣзжихъ очевидно весьма значительно увеличится.

Наша дорога спроектия частію для пѣхтъ, кто лѣтомъ будеть жить въ той споронѣ, частію для желающихъ погулять. Какъ выше сказано, необходимо поспроизи-ти на концѣ дороги гостиницу со всѣми удобствами, учрежденную со вкусомъ и изяществомъ. Сдѣлавъ пріятную поѣздку и погулявъ нѣсколько часовъ по саду, всякъ захочетъ подкрепить свои силы; слѣдственno желѣзная дорога, дѣл-ствующая содѣйствовать удовольствію и поддержанію здоровья споличныхъ жи-телей, безъ хорошей гостиницы не соотвѣтствовала бы вполнѣ потребности публики. Эта гостиница должна быть устроена въ лучшемъ и изящнѣшемъ видѣ предъ всѣми споличными. Она должна состоять по настоящему изъ двухъ спроекній, въ нѣкоторомъ разстояніи одно отъ другаго, для разныхъ сословій, высшаго и низшаго, богатаго и незажиточнаго, соотвѣтственno ихъ состоянію и потребностямъ. Она

должна быть достаточно просторна для помещения несколькоих сопок, даже 1000 человекъ, вдругъ приехавшихъ по желѣзной дорогѣ. Въ лучшей гостинице въ продолженіе всего лѣта долженъ быть хохийской столъ (table d'hôte), дабы чиновники и купцы, удерживаемые въ городѣ, могли по крайней мѣрѣ пообѣданіе въ Павловскѣ или Царскомъ Селѣ, погулять памъ не сколько часовъ, и рано возвратиться домой. Въ этой гостинице должно быть хороший залъ для баловъ и концертовъ. Я полагаю существеннымъ условіемъ, чтобы содержателю гостиницы вмѣнено было въ обязанность давать отличное угощеніе и притомъ по сходнымъ, обнародованнымъ цѣнамъ. Сообразно здѣшнему образу спроеній, обѣ гостиницы будуть выстроены деревянныя на каменномъ фундаментѣ, слѣдствію могутъ быть открыты въ одинъ день съ дорогою, 1 Октября 1836.

Вмѣстѣ съ пѣмъ вблизи сихъ гостиницъ нужно бы учредить разныя игры, зимнія горы и другія заведенія. Ни какой садъ, ни какое мѣсто не представляется для сего никакихъ удобствъ, какъ та часть Павловскаго парка, которую Его Императорскому Высочеству Великому Князю МИХАИЛУ ПАВЛОВИЧУ благоугодно было дозволить прорѣзать желѣзною дорогою на пропиженіи 600 сажень. Парижъ, Вѣна, Мюнхенъ, почти каждый большой городъ имѣютъ свое Тиволи, Лондонъ свой воксаль, который блескомъ и великолѣпіемъ соперничествуетъ со всѣми подобными заведеніями. Только въ Петербургѣ еще не было по сію пору Тиволи: но оно скоро возникнетъ. Издержекъ на сей предметъ пока не возможно опредѣлить; пополну на него и показано въ 15-й спапѣ смѣлы примѣрно 200,000 р.

Если дорога наша будетъ сооружена не только попребности, но и удовольствію столичныхъ жителей, то можно съ полною увѣренностию ожидать многочисленнаго посѣщенія оной. Мы видѣли, что по Нюренбергской дорогѣ каждый житель проѣзжаетъ взадъ и впередъ три раза въ годъ, по Брюссельской и Дублинской два раза, по большей части другихъ дорогъ одинъ разъ. Поелику настояще народонаселеніе Петербурга, Царскаго Села и Павловска просирается до 460,000 человѣкъ, то соопѣтственno иностраннымъ желѣзнымъ дорогамъ можно принять, что и по нашей дорогѣ ежегодно проѣдетъ взадъ и впередъ отъ 460,000 до 920,000 человѣкъ.

Но чтобы успраниить всякое пропизврѣчіе, я изъ полнаго числа 460,000 выкину 160,000 на солдатъ и крестьянъ, и за пѣмъ приму, что изъ осипальныхъ 300,000 жителей каждый проѣдетъ одинъ разъ въ годъ въ Царское Село или Павловскъ и обратно, предполагая, что на эпо будееть попребно только 35 или 40 минутъ, и проѣздъ будееть стоить среднимъ числомъ 1 р. 48 коп. съ человѣка. Само собою разумѣется, что 300,000 человѣкъ, проѣзжающихъ одинъ разъ въ годъ, дадутъ столько же сбору, какъ и 150,000 въ два, или 75,000 въ четыре проѣзда. На одно изъ сихъ предположеній вѣрно согласится всякъ, кто будееть судить безприспособно, пѣмъ болѣе, если принять въ расчетъ, что изъ внутренности Имперіи беспрѣзанно прибываешь въ Петербургъ множествомъ иностранныхъ, изъ коихъ каждый вѣрно хоти разъ проѣз-

депъ по дорогъ. Такъ какъ въ Царское Село будепъ привлекашъ посѣщелей присутствіе Высочайшаго Двора, а въ Павловскъ романническое мѣстоположеніе и Тиволи, то я предполагаю, чпо число проѣзжихъ въ оба мѣста будепъ равное, и чпо пассажиры, по различію званій, будутъ платить за слѣдующія мѣста:

	Плата въ одинъ конецъ.	Плата въ оба конца.	Общий сборъ.
Въ каретахъ первого разряда 15,000 чел. въ Царск. Село	250 коп. асс.	500 коп. асс.	75,000 р. а.
— — — — 15,000 — — Павловскъ	300	600	90,000
Въ дилижансахъ 60,000 — — Царское С.	180	360	216,000
— — — — 60,000 — — Павловскъ	210	420	252,000
Въ проспыхъ повозкахъ 75,000 — — Царское С.	80	160	114,286
— — — — 75,000 — — Павловскъ	100	200	142,857
Всего 300,000 человѣкъ заплатятъ въ годъ			890,145 р. а.

Среднее количество платы въ одинъ конецъ и съ одного человѣка въ повозкахъ первыхъ двухъ разрядовъ будепъ 2 р. 11 к., а всѣхъ трехъ 1 р. 48 коп.

По Царскосельской и Павловской желѣзной дорогѣ можно также ожидать нѣкоторыхъ другихъ доходовъ. Построенія памъ господини могутъ быть сданы на опику въ годъ по крайней мѣрѣ за 30,000 р., счиная только по 10 коп. среднимъ числомъ съ 300,000 проѣзжихъ.

По нашей дорогѣ будепъ равномѣрно не маловажный провозъ товаровъ. Въ Царскомъ Селѣ, Павловскѣ и ближайшихъ окрестностяхъ споятъ 5 кавалерійскихъ и 2 пѣхотныхъ полка, снабжаемые изъ Петербурга всѣми съѣспными припасами, мукою крупою и солью, овсомъ, виномъ, аммуницію и пр.; 300 офицеровъ сихъ полковъ также забираютъ въ сполицъ разные предметы, равномѣрно и живущія тамъ лѣпомъ семейства; на конецъ и жители Царскаго Села и Павловска, числомъ до 6000 человѣкъ, имѣютъ многія потребности, которыхъ удовлетворяются закупками въ Петербургѣ. Во время пребыванія Высочайшаго Двора въ Царскомъ Селѣ безпрерывно бываютъ весьма значительныя отправленія.

По собраннымъ свѣдѣніямъ перевозится ежегодно изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ около 100,000 чепвершой овса, крупы и муки, въсомъ около 600,000 пудовъ, 35,000 пудовъ соли и весьма значительное количество другихъ предметовъ. Въ 1835 году платили за провозъ по 12 коп. съ пуда; за фургонъ пройкою опѣ 20 до 30 руб. въ оба конца съ оспановкою. Всѣхъ транспортовъ можно полагать на 150 до 200,000 руб., но я положу всего сбора за провозъ муки, кру-

пы, экипажей, овса, соли вина мебелей и другой домашней утвари, живаго скота, дровъ, спиреевыхъ матеріаловъ попребныхъ для вновь поселяющихся по желѣзной дорогѣ и пр., только 79,857 р. въ годъ. Присовокупивъ къ этому исчисленный выше сборъ за провозъ пассажировъ 890,143 рубля и за опікупъ госпиницы 30,000 р., получился ежегоднаго дохода отъ предпріятія 1,000,000 р. асс.

ПРОПОРЦІЯ ОБЩАГО СБОРА КЪ ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ ОТЪ ЖЕЛЪЗНЫХЪ ДОРОГЪ ВЪ ЧУЖИХЪ КРАЯХЪ.

Въ предлагаемыхъ инженерами проектахъ желѣзныхъ дорогъ, смыты расходовъ большею частию составляются недоспѣточныя и часто вводятъ публику въ заблужденіе. Недоумѣнія въ семъ отношеніи чѣмъ скорѣе могутъ возникнуть, чѣмъ съ перваго взгляда всякому кажется, что расходы на желѣзной дорогѣ должны быть маловажны, ибо извѣстно, что по горизонтальной или почти горизонтальной дорогѣ лошадь можетъ везти въ 12 и 15 разъ болѣе, нежели по шоссе, при равномъ усиліи и съ одинаковою скоростію. Посему полагаютъ, что расходы на желѣзной дорогѣ должны составляться, если не 15 или 12, то по высшей мѣрѣ 5 или 4 части общаго сбора, слѣдствіено чистой прибыли отъ дороги должно быть по меньшей мѣрѣ при четверти сбора.

Здѣсь не мѣсто входить въ подробное разсмотрѣніе разныхъ споспѣй расходовъ по желѣзной дорогѣ. Согласно съ принятіемъ мною въ семъ сочиненіи правилъ: основываясь во всемъ на опытахъ, сдѣланныхъ въ большомъ видѣ, я и въ отношеніи сего весьма важнаго предмета предложу читателямъ такое вычисленіе, которое во всѣхъ частяхъ основано на опытахъ. Результатъ онаго гораздо ниже выводовъ Англійскихъ инженеровъ, но попому именно онъ скорѣе оправдается на опыты.

Правленія прѣхъ желѣзныхъ дорогъ издають ежегодно подробные отчѣты, именемъ: Манчестерской, Ліонской и Будвейской; Правленія другихъ дорогъ или не обнародываютъ ежегодныхъ отчѣтовъ своихъ, или сообщаютъ публику только итоги прихода и расхода, слѣдствіено спасши каждаго въ подробности неизвѣстны.

Правленіе Манчестерской и Ливерпульской желѣзной дороги печатаютъ чрезъ каждые полгода отчѣтъ, въ которомъ подробно показаны всѣ споспѣи прихода и расхода. Слѣдующая таблица заключаетъ въ себѣ почное извлеченіе изъ сихъ отчѣтовъ съ 1-го Января 1832 по 31 Декабря 1835; расходы означены въ ней по четыремъ главнымъ отдѣленіямъ, именно: 1) на провозъ пассажировъ и грузовъ съ ремонтомъ повозокъ; 2) на содержаніе всей дороги со спроеніями; 3) на управление дѣлами Компаниї. Сии при отдѣлѣніи расходовъ и 4) ежегодная прибыль отъ предпріятія должны равняться общему сбору. Для лучшаго обозрѣнія помѣщаются въ послѣднемъ столбцѣ таблицы выводы, сколько процентовъ общаго сбора составляютъ сіи четыре отдѣленія.

**ОБОЗРЪНІЕ РАСХОДОВЪ ПО ЛИВЕРПУЛЬ-МАНЧЕ-
СТЕРСКОЙ ЖЕЛЬЗНОЙ ДОРОГЪ.**

РАСХОДЫ:	1832.			1833.			1834.			1835.			И т о г о.			Въ процентахъ общаго сбора.		
	ф.	ст.	ш.	п.	ф.	ст.	ш.	п.	ф.	ст.	ш.	п.	ф.	ст.	ш.	п.		
1. Для пассажировъ	9,149	4	10		12,973	18	10		15,482	14	9		18,384	17	1	55,990	15	6
2. Для товаровъ	14,993	16	2		17,207	12	9		17,884	11	11		18,748	4	7	68,834	5	5
3. На кареты	1,312	2	1		1,312	13	3		1,354	8	0		1,382	8	0	5,361	11	4
4. На повозки	1,971	11	5		2,611	11	11		4,531	17	6		5,624	17	5	14,739	18	3
5. За подвозъ матеріал.	4,165	3	4		5,733	16	5		6,376	2	7		7,764	15	4	24,039	17	8
6. Расходы на движу- щую силу	23,229	5	10		28,681	4	10		34,006	10	5		32,143	17	9	118,060	18	10
7. Сцепъ машиниста	970	9	0		761	0	8		705	0	0		705	0	0	3,141	9	8
8. На каменный уголь	53	11	8		202	16	10		265	2	8		411	17	3	933	8	5
9. На неподвижныя па- ровыя машины и шунгели	1,904	13	5		2,167	9	4		1,962	17	1		2,343	14	0	8,378	13	10
10. Содержание жељ- ной дороги	14,209	4	9		13,140	3	11		17,314	6	3		13,653	6	2	58,317	1	1
11. Починка спѣнь и за- боровъ	—	—	—		961	7	6		1,356	10	8		1,423	15	9	3,741	11	11
12. Содержание Правле- нія	603	15	0		564	18	0		591	5	0		581	14	0	2,341	10	0
13. Уступки изъ платы за провозъ пассажи- ровъ и товаровъ	750	16	10		1,437	15	0		937	11	5		3,504	16	8	6,630	19	11
14. Канцелярскій расх.	1,538	15	1		1,467	3	1		1,764	3	5		1,819	5	7	6,589	7	2
15. Полицейскій расход.	2,259	6	4		1,972	12	1		2,050	2	5		2,309	16	2	8,591	17	0
16. Судебный расходъ	118	3	8		500	3	9		200	0	0		450	0	0	1,068	7	5
17. За наймы	5,086	6	10		1,205	6	4		597	6	11		434	11	10	5,323	11	11
18. Пошлины и сборъ на бѣдныхъ	4,593	12	11		5,300	11	7		4,508	14	4		5,513	14	3	19,916	15	1
19. Ненадежные долги	475	11	7		551	8	7		367	14	9		579	14	2	1,974	9	1
20. Мелкій расходъ	141	3	0		188	18	1		116	15	0		95	3	4	541	19	5
21. Проценты на сѣ- дланніе Компанио займы	10,522	10	6		10,507	18	1		12,271	18	5		15,934	12	2	49,236	19	2
22. Дивиденды на 7968 $\frac{1}{4}$ акцій, каждая во 100 фунтовъ сперлинг.	59,559	14	8		74,055	9	5		75,038	2	11		83,621	0	0	292,274	7	0
Общаго сбора	155,608	18	11		183,306	0	5		199,683	14	5		217,430	19	6	756,029	13	1
																100		

Изъ сей любопытной таблицы явствуетъ не только итогъ каждой изъ 20 сплатъ расхода, но и увеличеніе или уменьшеніе онаго годъ отъ году. Большая часть сплатъ расхода постепенно увеличивались, почти въ соразмѣрности съ усилившимся сообщеніемъ; только плата за наемъ значительно уменьшалась, попому, что въ началь Компания нанимала разные складочные магазины, въ которыхъ послѣ не имѣла нужды, поспровѣвъ собственныя.

Такъ какъ управлениe Ливерпуль-Манчестерскою дорогою поручено лицамъ доспой-
нымъ, заслужившимъ всеобщую довѣренность, то результаты, помѣщенные въ по-
слѣднемъ столбѣ, можно считать достовѣрными и подтвержденными опытомъ, и
для сравнительного сужденія о всякой другой дорогѣ нужно только сообразить мѣст-
ные обстоятельства, чтобы вывесить основательное заключеніе.

Правлениe Ліонъ—Сент-Этьенской дороги заключаетъ годовые счеты свои
къ послѣднему числу Октября; результаты пользованія дорогою въ теченіе года съ
1-го Ноября 1833 по 31 Октября 1834, и съ 1-го Ноября 1834 по 31 Октября 1835 за-
ключаються въ слѣдующей таблицѣ, но подробныхъ свѣдѣній о расходахъ къ сожалѣ-
нію не имѣется. Расходы подведены въ сей таблицѣ подъ тѣ же четыре отде-
нія, какъ и въ предыдущей.

ОБОЗРЪНІЕ РАСХОДОВЪ ПО ЛІОНЪ-СЕНТ-ЭТЬЕНСКОЙ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГЪ.

РАСХОДЫ:	1834.		1835.		И ТОГО.		Въ про- центахъ общаго сбора.
	Франковъ.	С.	Франковъ.	С.	Франковъ.	С.	
1. На провозъ	597,583	39	845,200	26	1,442,783	65	
2. На движущую силу для провоза пассажи- ровъ	155,185	50	133,067	85	288,253	35	
3. Содержаніе вещей	83,813	82	298,397	17	382,210	99	48,0
4. Содержаніе повозокъ для пассажировъ . . .	13,763	55	10,256	52	24,020	7	
5. Кондукторы	10,592	84	9,485	19	19,878	3	
6. Омнибусы изъ Ліона	18,203	—	10,048	—	28,251	—	
7. Содержаніе дороги	188,150	58	365,532	7	553,682	65	
8. Содержаніе моста	4,703	36	12,066	26	16,769	62	12,5
9. На управлениe	95,397	95	86,140	21	179,538	16	
10. По оплатленію пассажировъ	9,523	54	10,350	9	19,873	63	
11. Разныя издержки	6,087	38	13,538	93	19,626	51	
12. То же для провоза пассажировъ	4,866	64	5,494	56	10,361	—	7,5
13. Косвенные налоги	53,588	58	49,519	26	103,107	84	
14. Проценты, учрѣзь, наймы и проч.	2,989	42	5,795	53	8,784	95	
15. Чистая прибыль	737,381	18	719,751	63	1,457,132	81	52,0
ОВЩАГО СВОРА	1,979,630	73	2,574,643	53	4,554,274	6	100

Правлениe Будвейсъ-Линцской желѣзной дороги въ оптепахъ своихъ, пе-
напаемыхъ въ Вѣнскихъ газетахъ, показываетъ также общіе ипотоги бывшаго
проѣзда и провоза и всего прихода и расхода Компаниі; но каждому акціонеру выдается
по требованію и подробный оптепь. Въ слѣдующей таблицѣ заключается точное об-
озрѣніе прихода и расхода по сей дорогѣ съ 1-го Марта 1833 по 31 Декабря 1835, распо-
ложенное въ такомъ же порядке, какъ и въ предыдущихъ.

ОБОЗРЪНІЕ РАСХОДОВЪ ПО БУДВЕЙСЪ - ЛИНЦСКОЙ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГЪ.

РАСХОДЫ:

	Съ 1 Мар- та 1833 по 31 Де- каб. 1833.		Съ 1 Ян- варя по 31 Декабря 1834.		Съ 1 Ян- варя по 31 Декабря 1835.		И т о г о .		Въ процентахъ общаго сбора.
	гульд.	крейц.	гульд.	крейц.	гульд.	крейц.	гульд.	крейц.	
1. Плата подрядчику за провозъ соли, шоваровъ и проч.	46,204	10	60,775	52	78,472	48	185,452	50	
2. За нагрузку и разгрузку шоваровъ	2,386	58	3,201	43	3,294	38	8,883	19	
3. За прописку Линцскимъ отправителемъ и Будвейскимъ купцамъ	1,697	41	2,006	52	2,639	6	6,343	39	47,8
4. Освѣщеніе, пошлины, разные убытки	818	18	734	24	1,202	30	2,755	12	
5. Для провоза пассажировъ	—	—	2,469	9	3,493	37	5,962	46	
6. Содержаніе повозокъ	2,284	36	3,348	3	4,796	34	10,429	15	
7. Покупка для нихъ колесъ, осей, ходовъ.	—	—	1,024	50	2,934	26	3,959	16	
8. Плата спорожамъ и прислужникамъ.	6,713	39	8,210	55	8,190	23	23,114	57	
9. Починка канавъ, насыпей	1,190	24	1,171	4	1,496	11	3,857	39	
10. Починка мостовъ, каналовъ, спинь и парапетовъ	1,437	27	1,229	27	989	3	3,655	57	
11. Починка деревянной мостовой и покупка нового лѣсу для оной.	1,871	22	4,066	52	12,276	7	18,214	21	13,2
12. Пochинка желѣзныхъ шинъ, покупка желѣзныхъ гвоздей.	1,620	1	2,658	2	3,109	29	7,387	32	
13. Подведеніе спинь подъ дорогу, насыпка щебня.	707	54	885	50	605	53	2,199	37	
14. Пochинка спроеній, заспрахованіе и пр.	406	22	1,125	52	808	42	2,340	56	
15. Счищеніе снѣга.	55	19	557	40	680	26	1,293	25	
16. На жалованье.	6,743	—	6,034	—	5,483	40	18,260	40	
17. Разныя издержки, почтовыя, наймы, за печатаніе и проч.	2,192	57	2,651	29	2,692	35	7,537	1	6,1
18. Разныя издержки на покупку новыхъ земель, пошлины, сборы.	723	51	—	—	314	31	1,038	22	
19. Чрезвычайные расходы.	411	9	307	57	864	1	1,583	17	
20. На новые полстяны шины для перемѣны прежнихъ тонкихъ.	3,903	45	5,348	20	2,211	57	11,464	2	
21. На новые постройки и покупку новыхъ повозокъ.	2,166	52	5,733	22	9,555	40	17,455	54	32,9
22. Чистой прибыли отъ предпріятія.	53,660	1	40,117	8	51,484	46	125,261	55	
О вѣтаго свора.	117,195	46	153,658	51	197,597	13	468,151	50	100

Прежде нежели разсмотримъ внимательнѣе и сравнимъ выводы, показанные въ послѣднемъ столбѣ сихъ трехъ таблицъ, сдѣлаемъ также сводъ о провозѣ пассажировъ и шоваровъ по каждой дорогѣ въ штѣченіе двухъ послѣднихъ годовъ. Изъ отчѣпій Правленій явствуетъ слѣдующее:

ГОДЪ.	Проѣхало пассажировъ:			Провезено товаровъ:		
	По Манчестерской дорогѣ.	По Ліон- ской.	По Буд- вейской.	По Манчестерской дорогѣ.	По Ліонской.	По Будвейской.
1834	458,153	171,468	2,379	Товаровъ 203,123 шонны Каменнаго угля 96,614 И того 299,737 шонны въ 62½ пуда, или 18,615,668 пудовъ	Товаровъ и камен- наг. угла 330,876 шон. въ 62½ пуда или 20,216,524 пуда.	Соли 265,752 Австр.-ценшиер. Товаровъ 139,649 — — Лісу 53,080 — — 458,481 ценшиеръ или 1,569,581 пудъ.
1835	503,928	190,377	3,887	Товаровъ 215,781 шонны Каменнаго угля 105,171 — И того 320,952 шонны или 19,931,119 пудовъ.	Товаровъ и камен- наг. угла 453,179 шон. или 26,467,237 пудовъ	Соли 288,192 Австр.-ценшиер. Товаровъ 175,145 — — Дровъ 41,571 — — И того 504,908 ценшиеровъ или 1,728,300 пудъ.

Изъ сей таблицы можно извлечь слѣдующіе любопытные выводы:

1. Проѣздъ пассажировъ. Въ 1834 году провезено по Манчестерской дорогѣ пассажировъ въ 193 раза, по Ліонской въ 72 раза болѣе, нежели по Будвейской; въ 1835 году по первой во 130, по віторой въ 49 разъ болѣе. Среднимъ числомъ за оба года проѣздъ пассажировъ по Манчестерской дорогѣ содержится къ Ліонской и къ Будвейской, какъ 154: 58: 1.

2. Провозъ товаровъ. Въ 1834 году провезено по Манчестерской дорогѣ товаровъ въ 12 разъ, по Ліонской въ 13 разъ болѣе, нежели по Будвейской, а въ 1835 году по первой въ 12, по віторой въ 15 разъ болѣе. Среднимъ числомъ за оба года провозъ товаровъ по Манчестерской дорогѣ содержится къ Ліонской и Будвейской, какъ 12: 14: 1.

3. Здѣсь должно еще необходимо принять въ соображеніе подъемъ и изгибы каждой дороги. Ливерпуль - Манчестерская дорога имѣеть въ туннель подъ городомъ Ливерпулемъ, на пропіяженіи 844 сажень, подъемъ, соспавляющій 1: 48, на который повозки впакиваются на канатахъ неподвижными паровыми машинами (спаша 9 расходовъ); далѣе на пропіяженіи 1,131 сажени есть подъемъ 1: 96, и на такомъ же проспранствѣ равное паденіе; на оспальной части дороги есть возвышенія и пониженія, которыхъ не проспираются выше 1: 880, слѣдствіено могутъ быть почитаемы почти горизонтальными. Всѣ изгибы сей дороги имѣютъ радиусъ, который нигдѣ не соспавляетъ менѣе 953 сажень.

Ліонская дорога на всемъ пропіяженіи своемъ отъ Сен-Эп'єнія до Ліона имѣеть довольно значительное паденіе, соспавляющее на 19,890 метрахъ (18½ верспахъ) 1: 74;

посему набодно пормозить колеса, и по дорогѣ случались уже многія несчастія. Самый меньшій радиусъ изгиба на сей дорогѣ составляетъ 100 метровъ (47 сажень).

Будвейсь-Линцкая дорога, имѣющая 58½ верстъ пропиженія отъ Будвейса до Леопольдшлага, построена подъ моимъ смопрѣніемъ. По принятіемъ мною правиламъ, на всѣмъ пропиженіи не пропадаетъ даромъ ни одно возвышеніе, на которое дорога поднимается; она раздѣляется на три части, изъ коихъ каждая возвышается почти на столько же, какъ и другія; для самаго большаго подъема опредѣлена пропорція 1 : 120, а для меньшаго радиуса изгиба 100 Вѣнскихъ клафтеровъ (89 сажень). При продолженіи дороги отъ Леопольдшлага до Линца приняты совсѣмъ другія правила; въ одномъ мѣстѣ поднимается дорога на 172 Англ. фута, въ другомъ на 75, въ прѣпѣтъ на 60 футовъ, безъ всякой пользы; далѣе на пропиженіи 8½ верстъ повышеніе составляетъ значительную пропорцію 1 : 46, и наконецъ во многихъ мѣстахъ допущены радиусы изгиба въ 13½ сажени (15 клафтеровъ). Послѣдствія были замѣчательны. По отчету Правленія, изданному въ Февралѣ 1830, стр. 25, платили тогда подрядчику за поставку лошадей подъ повозки на желѣзной дорогѣ по 2 крейцера за 58½ верстъ отъ Леопольдшлага до Будвейса, и по 1 кр. отъ Будвейса до Леопольдшлага; со времени же продолженія дороги на 120½ верстъ до Линца, платится впятеро пропишъ прежняго, ибо еще въ 1835 году платили за лошадей подъ повозки отъ Линца до Будвейса по 10½ кр. съ центнеромъ, а отъ Будвейса до Линца по 5½ кр. Изъ этого явствуетъ, какъ важно основываться на вѣрныхъ правилахъ при продолженіи желѣзной дороги.

4). Родъ построенія дорогъ. Манчестерская и Ліонская дороги имѣютъ каменные мосты и толстые шины изъ плющенаго желѣза, между тѣмъ, какъ Будвейская, по причинѣ гораздо меньшей Ѣзы, съ деревянными мостами и шинами въ 2 дюйма ширины и $\frac{1}{2}$ дюйма толщины, лежащими на деревянныхъ подушкахъ.

Сообразивъ вышесказанное, можно вывести изъ прѣхъ таблицъ слѣдующія важныя заключенія:

I. Расходы на провозъ пассажировъ и товаровъ, именно: на нагрузку и разгрузку, на перевозку по дорогѣ, на повозки, составляютъ на Манчестерской дорогѣ почти 40 процентовъ, на Ліонской и Будвейской 48 процентовъ общаго сбора. Такъ какъ Ліонская дорога имѣетъ значительное паденіе, и кареты болѣе часпію скакываютъ по ней сами собою, между тѣмъ, какъ Будвейская переходитъ чрезъ горы, возвышающіяся съ одной стороны на 1076, съ другой на 1507 Англ. футовъ, то построеніе Ліонской оказывается весьма дурнымъ, какъ и выше на стр. 13 замѣчено. Разность 8 процентовъ между Манчестерскою и Будвейскою дорогами происходитъ, кромѣ горъ, чрезъ которыхъ пролегаетъ послѣдняя, и отъ того, что на ней шины тонѣе, и по нимъ лошадь менѣе въ состояніи везти, нежели по толстымъ. Изъ сихъ опытовъ можно вывести заключеніе, что расходъ на провозъ по всякой желѣзной дорогѣ можно положить по крайней мѣрѣ въ сорокъ процентовъ общаго сбора. Само собою разумѣется, что расходы сіи должны составлять извѣстную часть общаго сбора.

II. Содержаніе дороги со спроеніями стоить: Манчестерской 8½ процентовъ, Ліонской 12½, Будвейской 13½ процентовъ. Если бы для послѣдней употреблены

были полстные шины, то не было бы расхода на возобновление деревянных подушек и содержание дороги обошлось бы въ 9½ процентахъ общаго сбора.

Между тѣмъ гораздо основательнѣе соображаніе ежегодные расходы на содержаніе со всѣмъ капиталомъ предпріятія, ибо на самую поспройку дороги со спрѣніями издерживаются гораздо большая часть капитала, собраннаго на акціи. Манчестерская дорога, какъ показано на спр. 10, стоила 1,195,156 ф. сп. 13 шил. 9 пенс.; сравнивъ сей капиталъ съ ежегодными расходами на содержаніе, спаны 10 и 11 въ таблицѣ на спр. 45, найдемъ, что они составляютъ по 13 ф. сп. съ каждой 1000 ф. сп. капитала. Ліонская дорога стоила, по спр. 13, 14,759,478 франковъ 16 сантимовъ; въ сравненіи съ расходами, по спр. 46, спаны 7 и 8, послѣдніе составляютъ 19 фр. съ 1000 фр. капитала. Будвейская дорога стоила 1,654,322 гульд. 7 кр., а расходы на содержаніе ея, спаны 8 по 15 спр. 47, составляютъ только 13 гульд. съ 1000 гульд. капитала; если же вычесть издержки на возобновленіе лѣса, то расходу будешь полько 9½ гульд. съ 1000.

Кто имѣетъ хотя нѣкоторое понятіе о строительномъ дѣлѣ, вѣрно подивится симъ весьма незначительнымъ ежегоднымъ расходамъ на содержаніе желѣзныхъ дорогъ. По отчепу Правленія отстроенной мною Будвейской дороги на 58½ верстахъ, опѣт Февраля 1830, построено 122 каменныхъ канала со сводами, вышиною опѣт 6 до 24 фунтовъ, 75 деревянныхъ мостовъ на каменной разбужкѣ опѣт 6 до 54 фунтовъ вышины, и опѣт 12 до 72 фунтовъ въ длину; деревянный мостъ черезъ Крумауэрскій прудъ въ 1284 фути длины, начонецъ мостъ въ 120 фунтовъ черезъ рѣку Мальшъ, и сверхъ того 157 меньшихъ мостиковъ и рововъ для спуска воды подъ дорогою; на продолженіи дороги до Линца встрѣчаются опять нѣсколько сопѣт мостовъ и каналовъ, и не смотря на то, по 10 спанъ таблицы спр. 47, исправленіе мостовъ, каналовъ и спѣнъ стоило въ 34 мѣсяца не болѣе 5655 гульд. 57 кр., или 2933 р. въ годъ. Можно ли представить себя меньшія издержки на содержаніе какой либо дороги? Этошь численный выводъ не есть ли наилучшее доказательство, что построеніе дороги ведено было сообразно съ цѣллю?

На основаніи сихъ описаній можно принять, что ежегодный расходъ на содержаніе желѣзной дороги, построенной знающими инженерами, со всѣми спрѣніями, долженъ составлять не болѣе полутора процента упрѣблнаго капитала.

III. Расходы на управлениe предпріятіемъ съ разными мелкими расходами, слѣдственno всѣ издержки управлениa, составляютъ по Манчестерской дорогѣ 7½, по Ліонской 7½ ¾, по Будвейской 6¾. Поелику въ расходахъ по первымъ двумъ дорогамъ заключаются значительныя подачи и сборы въ казну и на бѣдныхъ, то за вычетомъ онъихъ можно принять, что всѣ расходы на управлениe и мелкія издержки по желѣзной дорогѣ не превышаютъ 6½ общаго сбора. Само собою разумѣется, что расходы на управлениe составляютъ извѣстную часть общаго сбора.

IV. Если расходы на провозъ (I), на содержаніе дороги (II), на управлениe (III), вычесть изъ общаго сбора, то окажется чистая прибыль опѣт предпріятія. По

Манчестерской дорогѣ сославаясь она 45½ проценію общаго сбора, по Ліонской только 32½, а по Будвейской около 33½. Если бы на послѣдней капиталъ былъ усиленъ и были употреблены толстыя шины, то расходъ, показанный на спр. 47 въ табличѣ подъ 11 спицѣю на возобновленіе деревянной дороги, былъ бы ненуженъ и прибыль возрасла бы до 37 %. Причины, по которымъ Ліонская дорога даетъ столь малую чистую прибыль, заключаются единственно въ дурномъ построеніи ея, какъ уже выше замѣчено.

Чистая прибыль опь желѣзныхъ дорогъ не всегда бываетъ равна дивиденду акціонеровъ. Капиталъ акціонеровъ Манчестерской дороги составляетъ 796,875 ф. сп., а займы около 400,000 ф. сп., за которые выплачиваются около $3\frac{3}{4}\%$. Изъ этого выходитъ дивиденда на акціи въ $9\frac{1}{2}\%$, какъ показано въ таблицѣ на спр. 45, страница 22. Если бы весь капиталъ около 1,200,000 ф. сп. былъ внесены акціонерами, то дивиденду составилъ бы только 7% , то есть, сумму страницей 21 и 22; следствіено займы, которые сверхъ того не выплачиваются постепенно, но остаются въ счетъ постоянного долга, приносятъ акціонерамъ Манчестерской дороги существенную выгоду.

По Будвейской дорогѣ обстоятельство сіе представляется совершенно въ прописномъ видѣ. Чистая прибыль отъ оной показана на спр. 47, въ таблицѣ подъ спасибою 22; прибыль отъ начатой Компаниєю продажи соли соспавляла сверхъ того, по обнародованнымъ отчєпамъ Правленія:

съ 1-го Марта 1833 по 31 Декабря 1833 года 34,387 гульд. 34 кр.

— 1-го Января 1854 „ — — — 1854 — 55,711 — 59 — 100

— 1-го Января 1835 — — — — 1835 — 58,890 — — 59 —

И того въ 34 мѣсяца, вмѣстѣ съ прибылью отъ

Это составило ровно пять процентов на капиталъ въ 1,654,322 гульд. 7 кр., дѣйствительно употребленный на построение дороги съ принадлежностями. Если бы первые акционеры внесли не только 765,200 гульд., но и остатокъ капитала, то всѣ безъ исключенія получали бы въ теченіи трехъ лѣтъ 5% дивиденда, хотя по спанѣ 20 и 21 въ таблицѣ на спр. 47 ежегодно употребляются немаловажныя суммы на новыя постройки. Къ сожалѣнію акционеры, устроившіе обстоятельствами, изложенными на спр. 15, предпочли дѣлать займы на споль невыгодныхъ условіяхъ и на такіе короткіе сроки, что значительная часть дохода употребляется ежегодно на уплату процентовъ и погашеніе займовъ. Я полагаю, что благоразумнѣйшее изъ акционеровъ сей дороги нынѣ сожалѣютъ объ этомъ сполько же, какъ и о принятіи ложныхъ началь для продолженія дороги, о коихъ упомянуто на спр. 49. Если принять къ тому въ соображеніе, что по Будвейской дорогѣ провозъ пассажировъ въ 154 раза, а грузовъ въ 12 разъ менѣе, нежели по Манчестерской, какъ показано на спр. 48, что следствіено по ней производится сообщеніе весьма незначительное, и не смотря на то она даєтъ 5% съ употребленного на нее капитала, то сія Австро-іская дорога болѣе всякой другой служитъ доказательствомъ, что и при незначительномъ сообщеніи, даже въ гористыхъ мѣстахъ, предпріятіе желѣзной дороги можетъ быть выгодно, если приводится въ исполненіе съ знаніемъ дѣла и дѣятельностію.

СРАВНЕНИЕ ПРИБЫЛИ ОТЪ ПРОВОЗА ПАССАЖИРОВЪ СЪ ПРИБЫЛЬЮ ОТЪ ПРОВОЗА ТОВАРОВЪ.

Поелику предпріятие желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ основываєтсѧ преимущественно на провозѣ пассажировъ, то весьма важно изслѣдованіе пропорцію, въ котрой прибыль отъ провоза пассажировъ соотвѣтствуетъ прибыли отъ провоза товаровъ. Это точнѣе всего видно изъ опечатовъ Манчестерской и Ліонской дорогъ; Будвейская не можетъ быть принятa въ расчѣтъ по незначительности числа пассажировъ. Всѣ расходы, произведенные по Манчестерской дорогѣ въ теченіе 4 лѣтъ съ 1-го Января 1832 по 31 Декабря 1835, могутъ быть распредѣлены слѣдующимъ образомъ на провозъ пассажировъ и товаровъ:

Общаго сбора

Расходы:

По табличѣ на спр. 45: спатьи 1 и 5

” ” ” ” 2, 4 и 5

” ” ” ” 13

По распредѣленіи прочихъ расходовъ въ 238,920 ф. 18 ш. 10 п., по пропорціи общаго сбора, придается на

И того расхода

Слѣдственno чистой прибыли

Провозъ пассажировъ.			Провозъ товаровъ.		
ф.	сп.	ш.	пен.	ф.	сп.
413,379	12	4		342,650	0 9
61,352	6	10		107,614	1 4
—	—	—		5,975	1 0
655	18	11			
130,636	8	11		108,284	9 11
192,644	14	8		221,873	12 3
220,734	17	8		120,776	8 6
или 53,4% общаго			или 35,2% общаго		
сбора.			сбора.		

По Ліонской желѣзной дорогѣ расходы 1834 не распредѣлены съ точностью на провозъ пассажировъ и товаровъ; посему мы можемъ сдѣлать соображеніе толькo за впорой годъ, т. е. съ 1-го Ноября 1834 по 31 Декабря 1835.

Общаго сбора

Если оспальной общиѣ сборъ въ 149,602 фр 19 сант. распредѣлить по пропорціи, то придется на

И того общаго сбора

Расходы:

По табличѣ на спр. 46: спатьи 2, 4, 5, 6, 10, 12 и 13

” ” ” ” 1, 3, 9 и 11

По распредѣленіи прочихъ расходовъ въ 383,593 ф. 86 сант., по пропорціи общаго сбора, придется на

И того расхода

Слѣдственno чистой прибыли

Провозъ пассажировъ.		Провозъ товаровъ.	
франк.	сант.	франк.	сант.
492,360	65	1,932,680	49
30,374	19	119,228	—
522,734	84	2,051,908	49
228,281	27	—	—
—	—	1,243,276	57
77,841	20	305,552	66
306,062	47	1,548,829	23
216,672	37	503,079	26
или 41,4% общаго		или 24,5% общаго	
сбора.		сбора.	

Изъ сихъ таблицъ оказывается, что чистая прибыль отъ провоза пассажировъ соспавляется по Манчестерской дорогѣ болѣе 53% , а по Ліонской болѣе 41% общаго сбора. Разность 12% происходитъ частію отъ прочности поспроенія, частію отъ гораздо большаго числа проѣзжихъ по Манчестерской дорогѣ. Чистая прибыль отъ провоза товаровъ соспавляется, напропивъ того, по Манчестерской дорогѣ немного болѣе 35% , а по Ліонской только $24\frac{1}{2}\%$ общаго сбора; разность также происходитъ преимущественно отъ дурнаго поспроенія послѣдней. Изъ сравненія результирующихъ предыдущихъ двухъ таблицъ соспавится слѣдующее обозрѣніе:

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ ОТЪ:				Содержание прибыли отъ одного пассажира къ при- были отъ пу- да товарову.
	Пассажи- ровъ.	Пудовъ тво- варовъ.	Всѣхъ пассажировъ.	Всего товаровъ.	Одного пасса- жира.	Одного пуда товарову	
Съ 1832 по 1835 включительно по Манчестер- ской дорогѣ....	1,705,518	69,908,516	ф. сп. ш. п. 220,734 — 17 — 8	ф. сп. ш. п. 120,776 — 8 — 6	31 п.	$\frac{2}{5}$ п.	77 : 1
1835, по Ліонской дорогѣ.....	190,377	26,467,257	фр. с. 216,672 — 37	фр. с. 503,079 — 26	114 с.	$1\frac{1}{5}$ с.	63 : 1 средняя пропорція 70 : 1

Изъ сего явствуетъ чрезвычайно важный результатъ, что чистая прибыль отъ провоза по желѣзной дорогѣ одного пассажира равняется чистой прибыли отъ провоза 70 пудъ товарову. Но при семъ не должно думать, чтобы пропорція сія существовала только тогда, когда большая часть перевозимыхъ товаровъ имѣютъ малую цѣну, слѣдствіено не много платить за провозъ; ибо по Манчестерской дорогѣ, гдѣ пропорція $1 : 77$ соспавляется результирующей чеѣпрѣхлѣпнаго пользованія дорогою, въ это время по спр. 33 перевезено 773,051 тонна или 48,006,467 пудовъ товарову, какъ то: хлопчатой бумаги, пряжи и другихъ мануфактурныхъ издѣлій, и только 352,690 тоннъ или 21,902,049 пудъ каменнаго угля, слѣдствіено товаровъ болѣе, нежели вдвое прописъ угля. По Ліонской дорогѣ хопя и перевозится большею частію каменный уголь, но пропорція $1 : 63$ выведена только изъ однолѣпнаго пользованія, посему можно съ полною увѣренностию принять пропорцію $1 : 77$ или $1 : 70$.

Изъ сего замѣчательнаго результата усматривается, что поспроеніе желѣзныхъ дорогъ выгодно только въ такихъ мѣстахъ, гдѣ бываетъ многочисленный проѣздъ пассажировъ; въ мѣстахъ же, гдѣ перевозятся только товары, онъ не дадутъ такого хорошаго дохода. Если товары не имѣютъ большой цѣны, и плата за провозъ онъхъ не можетъ быть высока, то и весьма значительное количество онъхъ не доспавитъ такой прибыли, какъ гораздо меньшее число пассажировъ. Изъ сего слѣдуетъ, на основаніи опыта, выраженной числами, что изъ множества спроязшихъ или предполагаемыхъ желѣзныхъ дорогъ, во всѣхъ частяхъ свѣта, тѣ наиболѣе дадутъ чистой прибыли, по которымъ можно ожидать доспапочнаго числа

проѣзжихъ, предполагая припомъ, что построеніе ведено правильно. Изъ желѣзныхъ дорогъ, проектированныхъ въ Германіи и Сѣверной Америкѣ, многія вѣрио дадутъ хорошую прибыль, ибо охота къ пущенію въраспашь шамъ въ сильной степени. Извѣстно, что въ Соединенныхъ Штатахъ, особенно въ Пенсильвании и Нью-Йоркѣ, спрасить къ пущенію въраспашь дошли до того, что почти каждое семейство, сколько нибудь зажиточное, проводитъ нѣсколько недѣль въ году въ поѣздахъ; этимъ объясняется множество предпринятыхъ шамъ желѣзныхъ дорогъ.

Такъ какъ на Манчестерской дорогѣ каждый пассажиръ доспавляетъ акціонерамъ столько же прибыли, сколько 77 пудъ товарову, то слѣдуетъ, что проѣхавшіе въ 1855 году 503,928 пассажировъ равняются въ семь опиошненіи 58,802,456 пудамъ товаровъ, и что Компания отъ провоза 58,733,575 пудовъ товаровъ получила бы прибыли не болѣе, какъ и отъ провоза въ шамъ году 503,928 пассажировъ и 19,931,119 пудовъ товаровъ.

Если для желѣзной дороги изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ принять только пропорцію 1: 70, то окажется, что провозъ 300,000 человѣкъ въ оба конца, котораго можно съ вѣроятноштю ожидать ежегодно, дастъ акціонерамъ столько же прибыли, сколько и провозъ 21 миллиона пудовъ товаровъ изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ, и такого же количества опшуда въ столицу. Сей поразительный результатъ, вполнѣ однако же выведеній изъ опыта, выведеніе изъ сомнѣнія всякаго чипателя на счетъ денежнѣхъ выгодъ предлагаемой мною желѣзной дороги.

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ОТЪ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ ИЗЪ ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

Изложивъ въ подробности и объяснивъ въ предыдущей главѣ разные расходы по премъ желѣзнымъ дорогамъ въ Англіи, Франціи и Австріи въ продолженіе многолѣтняго пользованія оними, не трудно будетъ на семъ основаніи изслѣдоватъ ежегодные расходы по здѣшней дорогѣ и вычислить чистую прибыль отъ предпріятія.

По вычислению на спр. 52, основанному на четырехлѣтнемъ пользованіи Манчестерской дорогой, чистая прибыль акціонеровъ отъ провоза пассажировъ сосипавляетъ $53\frac{4}{10}\%$ общаго сбора, а отъ провоза товаровъ только $35\frac{2}{10}\%$. Принявъ за основаніе найденный на спр. 43 ежегодный общій сборъ на желѣзной дорогѣ изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ, найдемъ слѣдующую чистую прибыль отъ сего предпріятія:

Общаго сбора съ 500,000 пассажировъ	890,143 р. по $53\frac{4}{10}\%$. . .	475,336 р. acc.
— — — — — за провозъ товаровъ	79,857 „ — $35\frac{2}{10}\%$. . .	28,110 р. —
Опкупу за госпиннцы, по 30,000		
рублей въ годъ, за вычетомъ 6%		
строительнаго капитала на ис- правленія		18,000 р. —
Итого чистой прибыли въ годъ		521,446 р. acc.

Вычислениe сie основываeтся на расходахъ Манчестерской дороги, въ подробности показанныхъ въ таблицѣ на спр. 45. Въ этомъ числѣ заключаются расходы на неподвижныя паровыя машины и пуннели, успушка съ цѣны за провозъ пассажировъ и поваровъ, пошлины и сборъ на бѣдныхъ, ненадежные долги, всего на 36,900 ф. 15 ш. 11. п. или около 5% общаго сбора. Этихъ расходовъ по нашей дорогѣ не будеТЬ, но за то намъ предстоитъ счищениe снѣга. Какъ уже выше сказано, для сего будеТЬ употреблена сила паровъ; къ паровой машинѣ придѣляется снарядъ въ родѣ сошника, который будеТЬ разграбашъ снѣгъ въ обѣ стороны дороги. Такъ какъ наша дорога на всемъ промяженіи своеемъ будеТЬ лежать на насыпи, коей средняя высина соспавлена около 4 аршинъ, то уже и въпромъ будеТЬ сносить съ нея часть снѣга, а оспальной смесией безъ затрудненія. Паровыя машины, употребляемыя въ Англіи для перевозки поваровъ, съ величайшою легкостью перевозятъ грузъ въ 10,000 пудовъ; слѣдственno нѣтъ сомнѣнія и въ томъ, что онъ могутъ очищать дорогу отъ снѣга.

Впрочемъ весьма ошибаються тѣ, кто полагаетъ, что количество снѣга, выпадающаго въ семь краю Россіи, чрезвычайно велико. Въ сравненіи съ другими, Россія есть весьма сухая земля. Чтобы не вдаваться по сemu предмету въ проспанныя разсужденія, я замѣчу только, что въ издаваемомъ Академію Наукъ каждый годъ Мѣсяцесловѣ сказано: „Вышавшій въ С. Петербургѣ дождь, градъ и снѣгъ соспавили въ 1833 году массу воды вышиною въ $8\frac{7}{100}$ Англ. дюймовъ, въ 1834 году $12\frac{3}{100}$ Англ. дюймовъ;“ слѣдственno ни въ какомъ случаѣ нельзя принять средней высоты болѣе 12 дюймовъ. По тому же календарю ежегодное количество снѣга, приведенное въ волу, соспавляетъ около 4 дюймовъ. Если кто попротивится смыть глубину снѣга предъ исходомъ зимы, то найдеть среднимъ числомъ не болѣе $\frac{2}{3}$ аршина. Но если бы сполько снѣгу выпало даже въ одну ночь, то паровая машина, движущая грузъ въ 10,000 пудовъ, безъ труда счишила бы его въ одинъ разъ. Минъ можетъ быть возразить, что въ иныхъ мѣстахъ наносить большиe сугробы снѣгу; но я отвѣчу, что за то въ другихъ мѣстахъ его гораздо менѣе, слѣдственno все дѣло соспавить въ средней глубинѣ, которая не простирается выше $\frac{2}{3}$ аршина.

Чтобы устраниить всякое возраженіе, я даже предположу, что снѣгъ, будеТЬ смешанъ однimi людьми съ насыпи нашей дороги въ $2\frac{1}{2}$ сажени ширины, что въ каждый снѣжный день рабочникъ будеТЬ нанимаемъ на цѣлый день, и припомъ въ состояніи очищать опять снѣга не болѣе 16 сажень. Окажется огромное число 800 рабочихъ на $25\frac{1}{2}$ верстъ дороги опять Петербурга до Павловска. По Академическому календарю, въ 1833 году было 65 снѣжныхъ дній, въ 1834 году 67 дній, среднимъ числомъ 65 дній въ зиму; положимъ на каждый день по 800 рабочихъ. На Московскомъ шоссе людямъ, употребляемымъ для счищения снѣга, платится по 50 и 60 коп. въ день, я же положу на желѣзной дорогѣ по 1 р. въ день. Этю соспавить всего 52,000 р. на 800 рабочихъ въ 65 снѣжныхъ дній. Сей расходъ соспавить около 5% общаго сбора съ нашей дороги, или ровно сполько же, какъ и показанные выше расходы по Манчестерской, которыхъ на здѣшней не будеТЬ. Если допустить огромный расходъ 52,000 р. въ зиму на счище-

ніе снѣга съ дороги отъ Петербурга до Павловска, то окажется еще ежегодной чистой прибыли 521,446 р. асс., или $17\frac{1}{2}\%$ капитала въ 3 милл. р.

Смѣта сія основана на четырехлѣтии опыта дороги, которая не имѣетъ споль выгодного профиля, какъ здѣшняя, ибо наибольшее повышеніе, вспрѣчающееся между Фонташкою и Лиговкою, въ $10\frac{1}{2}$ разъ менѣе повышенія въ туннелѣ подъ городомъ Ливерпулемъ; наша дорога на 24 верстахъ идетъ по совершенно прямой линіи, а Манчестерская большею частію небольшими изгибами. Но можетъ быть подумають, что въ Англіи сообщеніе по желѣзной дорогѣ по какимъ нибудь причинамъ выгоднѣе, нежели въ Россіи; для устраненія такихъ сомнѣній я приму за основаніе, для вычислѣнія чистой прибыли отъ нашей дороги, результаты Ліонской, построенной очень не-выгодно. Посему получимъ:

Общаго сбора съ 300,000 пассажировъ	890,143 руб. по $41\frac{4}{5}\%$	368,519 руб. асс.
— — за провозъ товаровъ	79,857 — по $21\frac{5}{6}\%$	19,563 — —
Опкупу за господинніцы по 30,000 руб. въ годъ, за вычетомъ		
6% строительного капитала на исправленіе	18,000 — —	

Итого чистой прибыли въ годъ 406,084 руб. асс.

Эта прибыль дастъ ежегодного дивиденда на 3 милл. капитала $13\frac{1}{2}\%$; если бы по не-предвидѣніямъ обстоятельствамъ и весь резервный капиталъ въ 500,000 р., о которомъ упомянуто на стр. 27, понадобился на предпріятіе, то и тогда еще оказалось бы чистой прибыли $11\frac{1}{2}\%$. По Ліонской дорогѣ показываются, въ таблицѣ на стр. 46, спаты 6 и 13, расходы на омнибусы въ Ліонѣ и пошлины, составляющіе 3% общаго сбора, и коихъ у насъ не будетъ, въ замѣнъ же ихъ представляется счищеніе снѣга. Но какъ бы высоко ни было положенъ сей расходъ, все еще окажется чрезвычайно выгодный результатъ.

Предполагая, что къ нашей дорогѣ приспавлены будущіе люди честные и дѣятельные, и что по всѣмъ часпамъ устроится благоразумное хозяйство, я такъ увѣренъ въ вычислѣніи пропорціи чистой прибыли къ общему сбору, что не усомнился бы заключить условіе и принять на себя всѣ расходы за 58% общаго сбора съ пассажировъ и 75% съ товаровъ, и дать чистой прибыли 42% отъ пассажировъ и 25% отъ товаровъ, если бы это не было прописно выгоднѣе первой желѣзной дороги въ Россіи. Въ наспоящемъ случаѣ дѣло преимущественно въ шомъ, чтобы узнать въ подробнѣстїи всѣ расходы на дорогу, какъ лѣтомъ, такъ и зимою въ особенности, дабы Русская публика могла почитать пользованіе сею дорогою надежнымъ основаніемъ для другихъ подобныхъ предпріятій въ Россіи. Но это возможно только въ такомъ случаѣ, когда Правленіе Компании будетъ управлять построеною дорогою на собственныи счетъ; если же отдать ее на опкупъ, то никогда нельзѧ будешь узнать дѣла въ подробнѣстїи.

Для суждения о нашемъ предпріятіи нужно слѣдствіено удостовѣриться только въ томъ, найдется ли въ Петербургѣ 300,000 человѣкъ, которые бы проѣхали разъ въ годъ въ Царское Село или Павловскъ и обратно, въ 40 минутъ, за умѣренную среднюю цѣну 1 р. 48 к. въ каждый конецъ, или, что все равно, 150,000 человѣкъ два раза въ годъ, или 75,000 человѣкъ 4 раза. Но можно ли въ эпомъ сомнѣваться, разсмотрѣвъ безпри-спрасно результаты иностраннѣхъ желѣзныхъ дорогъ? Не сдѣлаетъ ли этой поѣздки хотя однажды, кромѣ столичныхъ жителей, всякой иностраннѣцъ безъ исключенія, прѣезжающій въ столицу изъ за границы или изъ внутреннихъ губерній Имперіи? Почему бы не надѣяться и здесь такихъ же послѣдователей, какъ между Спок-лономъ и Дарлингтономъ, Брюсселемъ и Мехельномъ, Нюрибергомъ и Фюртомъ? Тамъ ежегодно число проѣзжающихъ вдвое и впroe превышаетъ народонаселеніе обоихъ городовъ; въ моемъ расчетѣ принято число проѣзжихъ отъ 3 до 4 разъ менѣе, или $\frac{2}{3}$ населенія. Какую большую прибыль принесло бы акціонерамъ это предпріятіе, если бы проѣздъ былъ даже вдвое менѣе прописъ заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ! Впрочемъ пусть всякъ дѣлаетъ свой расчетъ и вычисляетъ выгоды предпріятія по собственному понятію; что касается до меня, то я со всемо ясностю изложилъ основанія моихъ выводовъ, коихъ вѣрность, какъ я надѣюсь, подтверждится на опыте.

До сихъ поръ разсмотривалъ я предпріятіе, какъ торговую спекуляцію; теперь разсмотрю оно еще ближе и изслѣдую, при какихъ условіяхъ дастъ оно по крайней мѣрѣ обыкновенные въ Государствѣ 5% .

Въ доходѣ 18,000 р. отъ гостиницъ, коихъ поспроеніе стоимъ 200,000 р., вѣрно ни-кто не усомнится, равномѣрно и въ чистой прибыли 19,565 р. отъ провоза поваровъ, вы-численной на стр. 56. По офиціяльнымъ источникамъ на стр. 41, мы показали, что уже и нынѣ ежегодно проѣзжаютъ 89,093 человѣка изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ, и обратно. Если и впредъ будетъ не болѣе проѣзжихъ, изъ коихъ каждый заплатитъ по желѣзной дорогѣ по 1 р. 51 к. въ каждый конецъ, то, полагая чистой прибыли только 42% , окажется еще 113,005 р.; сіи при спасыи составятъ вмѣстѣ 150,570 р., или 5% на 3 милл. капитала.

Слѣдствіено если по желѣзной дорогѣ будетъ проѣзжать ежегодно только то число пассажировъ, какое нынѣ имѣется, то и въ семъ случаѣ предпріятіе дастъ уже 5% . Но почему же предполагать, что здесь не будетъ такихъ же результатовъ, какъ на желѣзныхъ дорогахъ въ чужихъ краяхъ? Тамъ по открытіи каждой дороги число проѣзжихъ увеличивалось по крайней мѣрѣ впroe прописъ прежняго; почему же Петербургъ долженъ составить исключение? Тамъ на каждой дорогѣ число пассажировъ годъ отъ году возраспало; почему же предполагать, что и въ Петербур-гѣ только въ первый годъ число ихъ будетъ особенно велико? Какъ бы ни разсмотривали наше предпріятіе, оно должно не только представляться выгодною спеку-ляціею, но и удовлетворить самыхъ опасливыхъ капиталистовъ.

ОТНОШЕНИЯ ИНЖЕНЕРОВЪ ПРИ ПОСТРОЕНИИ ЖЕЛЬЗ- НЫХЪ ДОРОГЪ ВЪ ЧУЖИХЪ КРАЯХЪ.

Для всѣхъ предпринимаемыхъ въ Англіи Компаніями каналовъ, желѣзныхъ дорогъ, мостовъ и пр. инженеры составляютъ планы и смыты, Правленія Компаній заключаютъ подряды на постройки и работы, и производятъ всѣ платежи. Инженеры надзираютъ за производствомъ работъ, и на нихъ не лежитъ болѣе ни какой опѣвѣстивенности. Не многія постройки обходятся безъ какихъ нибудь ошибокъ (*mistakes*), за которыя всегда платить Компанія. Въ Англіи извѣстно, что въ проекціѣ дороги изъ Манчестера въ Ливерпуль сдѣлана была въ нивелировкѣ ошибка на 40 фунтовъ, и когда она открылась въ Компаниѣ Парламента, всѣ планы надобно было передѣлать снова; извѣстно, что при нарѣзкѣ туннелей подъ городомъ Ливерпулемъ опущены были семь шахтъ, коихъ соединеніе должено было составить прямую линію; но попомъ еще во время открытия уклоненіе средней линіи шахтъ на 13 фунтовъ, и всю работу надобно было начать снова. Извѣстно также, что мостъ на Дарлингтонской желѣзной дорогѣ, состоявшій изъ одного большаго каменнаго свода, въ одну ночь внезапно опустился на щѣлую сажень, попому, что лежни на столько же сѣли. Всѣ сіи работы произведены были однако же отличнѣйшими инженерами. Всякъ, кто подобно мнѣ обходилъ пѣшкомъ Англійскія желѣзныя дороги и многія изъ нихъ нивелировалъ во всю длину, вѣрою не нашелъ ни одной постройки безъ нѣкоторыхъ существенныхъ недостатковъ, которые въ послѣдствіи безпрекословно исправлялись на счетъ Компаній. Такіе случаи почитаются въ Англіи весьма естественными при всякомъ большомъ предпріятіи, и отъ инженера требуется только, чтобы онъ произвелъ постройку по крайнему своему разумѣнію.

Инженеры получаютъ или дневное содержаніе (главные по 10 ф. сп. или 228 р. асс. въ день) и сверхъ того вознагражденіе за всѣ дорожные расходы, или годовое жалованье и на дорожные расходы: отличнѣйшіе изъ нихъ, какъ Страфенсонъ, спроизвѣшій Манчестерскую дорогу, и Гарплей, спроизвѣшій доки въ Ливерпуль, получали жалованья по 1500 ф. сп. въ годъ (34,290 р. асс.); наконецъ инженеры имѣютъ право, заниматься въ то же время и другими работами.

Въ пакомъ же отношеніи состоять инженеры и во Франціи; они также не опѣвѣчаютъ за поврежденія, случающіяся въ постройкахъ, за требующіеся въ послѣдствіи расходы на исправленія и т. п. Въ успавѣ Ліонской Компаніи, въ § 13, сказано, что исключительное производство всей постройки поручается единственно братьямъ Сегенъ и Эдуарду Бюту, съ тюю только обязанностью, чтобы по крайней мѣрѣ одинъ изъ нихъ безпрерывно находился при рабочахъ; кромѣ того инженеры сіи заключали всѣ подряды и производили платежи, на которые всегда предоставлялся въ ихъ распоряженіе миллионъ франковъ, въ коихъ они послѣ давали отчѣтъ. За пропускъ постройки, за расходы на послѣдующее содержаніе дороги или за успехъ предпріятія инженеры опинюдь не опѣвѣчаютъ; но по § 23 и § 83 получають они за составленіе плана и производство постройки, вмѣсто жалованья, значительную часть изъ

прибыли отъ предпріятія, именно: изъ ежегодной чистой прибыли выплачиваются сначала 4% акціонерамъ, а изъ половины остатка 85% принадлежать на вѣчныя времена братьямъ Сегенъ и Эдуарду Бюту. Если дорога принесетъ ежегодно 1,100,000 фр., или 10% на капиталъ Компании въ 11 милл. фр., то сперва акціонеры получаютъ 4%, (440,000 фр.), а изъ остаточной половины, или изъ 330,000 фр., 85% или 280,500 фр. уплачиваются ежегодно, на вѣкъ времена, инженерамъ. Должно признаться, что это съ одной стороны огромное вознагражденіе, съ другой вовсе ни какой обязанности!

За составленіе проекта и на предварительные расходы по Австрийской желѣзной дорогѣ (*) выдано мнѣ было сначала 30,000 гульд. (68,182 р.), въ продолженіе постройки производилось по 8 гульд. въ день съ вознагражденіемъ дорожныхъ и другихъ расходовъ, а по окончаніи постройки выдано мнѣ акцій на 100,000 гульд. (227,275 р. acc.); выдача акцій сопряжена была единственно съ пѣмъ условіемъ, чтобы построеніе произведено было сообразно съ предложенными планами, и чтобы по построенной дорогѣ лошадь была въ состояніи везти, какъ съ горы, такъ и въ гору, вдесяптеро болѣе, нежели по горизонтальному шоссе. При заключеніи условія съ Компаниею акціонеровъ (20-го Марта 1825) я не могъ принять ни какихъ другихъ обязанностей, потому, что и въ Англіи этого не дѣлается, и сверхъ того въ то время построеніе желѣзныхъ дорогъ находилось еще, такъ сказать, въ дѣлѣ.

ОТНОШЕНІЯ ИЗДАТЕЛЯ СЕГО СОЧИНЕНІЯ КЪ КОМПАНИИ АКЦІОНЕРОВЪ.

Въ настоящее время отношенія сіи представляются въ иномъ видѣ. Израсходованіе несколькихъ миллионовъ рублей при построеніи Австрийской желѣзной дороги, обозрѣніе Англійскихъ дорогъ въ 1827 и 1829 годахъ и дорогъ во Франціи, и вообще 11 лѣтъ дѣятельной жизни доказали мнѣ сполько свѣдѣній и опыта, что въ составленіи плана и исполненіи какой нибудь желѣзной дороги я въ состояніи сослаться со всякимъ инженеромъ, какой бы ни было націи; посему и за успѣхъ всякаго предпріятія я могу лично ручаться болѣе, нежели другіе инженеры.

Такъ какъ Его Величествомъ Государемъ Императоромъ Высочайше даровано мнѣ исключительное дозволеніе на составленіе Компании внутри Имперіи или за границею, то я, какъ первый учредитель желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, и долженъ заботиться обѣ установлѣніи между мною и Компаниею акціонеровъ такихъ отношеній, которыхъ бы дозволили мнѣ построить дорогу безъ всякихъ помѣшательствъ. Вообще всякое предпріятіе, исполняемое частными людьми, основывается на личномъ довѣріи къ тому, кто завѣдываетъ онимъ; посему я уже въ предувѣдомленіи на спр. 7 сказалъ: „Кто не довѣряетъ совершенно моимъ предложеніямъ и работамъ, пѣхъ прошу не вступать въ Компанию, мною составляемую.“ Необходимое для исполненія предпріятія довѣріе должно проспирать до того, чтобы между мною и Компаниею постановлены были слѣдующія условія:

(*) См. Собрание актовъ касательно построенія желѣзной дороги между Молдавою и Дунаемъ (Sammlung der Aktenstücke in Betreff der Ausführung der k. k. privilegierten ersten österr. Eisenbahn zwischen der Moldau und der Donau. Wien 1827).

1. Минъ совершенно предоспавляется все производство постройки и выборъ нужныхъ для того инженеровъ, помощниковъ и другихъ лицъ, и Компания или Правление не имѣеть входить ни въ условія, ни въ совѣщанія ни съ какимъ другимъ инженеромъ ни на счѣтъ плана, ни на счѣтъ подробности исполненія. Только за 8 дней до открытия дороги Правление, посредствомъ избранной довѣренной особы, измѣрить кубическое содержаніе всѣхъ произведенныхъ работъ, дабы удостовѣриться въ вѣрности измѣреній, произведенныхъ мною и прочими инженерами.

2. Я не буду дѣлать по собственному произволу ни какихъ покупокъ, ни заключать подряды, для постройки дороги, ниже производить платежей за работы или поставки на счѣтъ Компании, дабы не подвергаться ни какой ответственности въ денежномъ отношеніи; посему другіе Директоры Компании, безъ моего участія, будутъ или сами, или чрезъ уполномоченнаго отъ ихъ имени, дѣлать всѣ закупки, заключать подряды и съ точностью производить платежи. Условія, касательно качества и количества поставокъ, для каждого подряда будутъ сообщаемы мною. Для пониженія цѣнъ, работы по возможности будутъ, на самомъ мѣстѣ производства оныхъ, опдаваемы съ публичнаго торга тому, кто объявить низшія цѣны; онъ не будетъ присуждаемъ большими массами нѣсколькимъ подрядчикамъ, но по возможности раздѣляемъ между многими. Каждую Субботу безъ исключенія производима будетъ слѣдующая по договору плата за конченныя работы, на самомъ мѣстѣ производства оныхъ, уполномоченнымъ Компании и въ присутствіи моемъ или инженеровъ и рабочихъ.

3. Поелику всѣ платежи за исполненія по подряду работы должны быть производимы не иначе, какъ по предъявленіи выданныхъ мною или инженерами свидѣтельствъ, что всякой убытокъ, какой Компания можетъ понести отъ невѣриаго измѣренія, будетъ вознагражденъ мною. На сей конецъ, какъ выше сказано, за восемь дней до открытия дороги произведена будетъ другими Директорами повѣрка всѣхъ работъ, послѣ чего счѣты будутъ ревизованы и заключены, и прекратится съ моей стороны всякая ответственность за произведенныя по моимъ свидѣтельствамъ платежи.

4. Всѣ вещи безъ исключенія, составляющія собственность Компании, которые пропадутъ со дня начатія постройки до открытия дороги, должны быть вновь поставлены на мой счѣтъ; посему при заключеніи счѣтовъ сумма, которой вещи сіи споили при закупкѣ ихъ, будетъ вычтена изъ слѣдующаго мнѣ вознагражденія.

Для опредѣленія вознагражденія, которое будетъ мнѣ слѣдовать изъ кассы Компании за принимаемыя мною важныя обязанности, я опять приведу расходы на производство постройки Австрийской дороги: по обнародованному въ Февраль 1830 отчету Правления, они составляли:

Г-ну фону Герспиеру за предварительныя работы	50,000 гул. — кр.
Ему же поденныхъ и на дорожные расходы	26,446 — 59 —
Жалованья инженерамъ съ помощниками	35,471 — 58 —
На разъезды инженерамъ	4,467 — 54 —

За надзоръ, охраненіе и содержаніе дороги во время постройки	38,192 гульд. 29 кр.
Расходы на печатаніе, раздачу объявлений о публичныхъ торгахъ, на газеты и пр.	5,282 — 57 —
	И шого 139,861 гульд. 57 кр

Такъ какъ расходы на постройку въ то время составляли 909,755 гул. 30 кр., то оказывается, что издержки на производство оной составляли $15\frac{1}{3}\%$ всего расхода; къ эпому должно присовокупить еще вознагражденіе акціями за исполненіе постройки (стр. 59).

Когда Австрийская желѣзная дорога была совсѣмъ кончена, тогда уже не было издано опѣтъ Правленія такого подробнаго опчепа; то же должно къ сожалѣнію сказать и о всѣхъ прочихъ предпріятіяхъ сего рода, а въ немногихъ изданныхъ опчепахъ нигдѣ нѣть отдельнаго счета объ инженерахъ.

Каммергеръ Спицкій Совѣтникъ Баронъ Виппенгеймъ издалъ въ 1833 году самое полное сочиненіе *О существующихъ въ Россійской Имперіи сухопутныхъ и водяныхъ сообщеніяхъ*. Въ началѣ онаго помѣщено мнѣніе Комиссіи, назначенной Герцогомъ Александромъ Виршембергскимъ для разсмотрѣнія сего сочиненія, и въ немъ именно сказано, что всѣ материалы сообщены были сочинителю опѣтъ Главнаго Управленія пушей сообщенія. Въ эпомъ сочиненіи на стр. 16 напечатано слѣдующее: „*По опчепу Главнаго Директона Принца Георгія Ольденбургскаго, въ 1808 году смыла расходовъ состояла слѣдующая:*“

„1). На жалованье чиновникамъ и содержаніе всѣхъ присуспивенныхъ мѣстъ 2,800,031 р. 84 коп. 2) На шпаниль постройки и работы, какъ по сухопутнымъ, такъ и водянымъ сообщеніямъ, 5,626,493 р.—Въ 1829 году на первое опущено 2,943,305 р., на второе 5,379,800 р. Кромѣ того изъ разныхъ другихъ источниковъ ежегодно опускались „особенные суммы на отдельные постройки, на примѣръ въ 1830 году на Виндавскій каналъ 1,600,000 р., на работы для соединенія рѣки Москвы съ Волгою 539,922 р.“

Изъ сего явствуетъ, что расходы на управлѣніе въ 1808 году составляли $35\frac{1}{4}\%$ со всей употребленной суммы 8,426,524 р. 84 коп., а въ 1829 году $55\frac{1}{3}\%$ съ суммы 8,323,105 р. Расходы при постройкѣ Виндавскаго или Московскаго канала заключаются здѣсь же. Какъ ни великъ кажущійся расходъ около 35% на управлѣніе, но онъ объясняется обширнотою Имперіи; сверхъ того здѣсь заключаются расходы и на учебныя заведенія, въ коихъ приготавляются офицеры пушей сообщенія, и расходы на спражу, приспособленную къ рѣкамъ, напр. по Волгѣ для обезпеченія судоходства.

Для построенія желѣзной дороги надобно, какъ я уже выше замѣтилъ, непремѣнно пригласить нѣсколько опытныхъ въ семь дѣлъ человѣкъ изъ Англіи, что, какъ известно, стоило дорогого. Самое построеніе дороги здѣсь совершенно ново въ своемъ родѣ, и для исполненія требуетъ большаго числа людей, которые бы получали хорошее содержаніе, дабы можно было требовать отъ нихъ хорошей и прочной рабо-

шы. Симъ предпріятіемъ хочу я пріобрѣсть довѣренность въ Россіи, слѣдствіено вѣрно употреблю всѣ средства, чтобы построить хорошую дорогу: но для этого Компанія должна доспавить мнѣ всѣ способы. Между тѣмъ я требую только половины пропису расходовъ на управление казенными постройками, именно $17\frac{1}{4}$ % со всего капитала, на предпріятіе употребленаго, на слѣдующіе предметы и въ слѣдующіе сроки:

Во-первыхъ, $4\frac{1}{2}$ % въ вознагражденіе издержекъ моихъ по сіе время и на инженеровъ, за всѣ предварительныя работы, за построенную въ Ливерпуль естественной величины модель дороги съ каретою, копорыя привезены опішуда въ Петербургъ и безденежно выспавлены для публики; за расходы на сіе сочиненіе, напечатанное на 3 языкахъ въ числѣ 12,000 экз., и за безденежную разсылку по всей Имперіи; наконецъ за путешествіе въ Англію, за расходы на приглашеніе и перевозку сюда лицъ для производства постройки. Сіи $4\frac{1}{2}$ % должны быть выплачены мнѣ, коль скоро составится Компанія.

Во-вторыхъ, $10\frac{1}{2}$ % съ капитала предпріятія за производство всей постройки съ выше изложеною на спр. 60 оптѣпственностию, съ выплатою оныхъ ежемѣсячно по мѣрѣ успѣха работъ. На эту сумму долженъ я содержать инженеровъ, смотрителей работъ и спорожей по дорогѣ съ начала постройки до дня открытия оной по всему ея пропиженію, съ тѣмъ, что расходы на охраненіе каждого отдельнаго производственства дороги будуть на моей оптѣпственности только до того дня, пока оныя не будуть открыты для пользованія публики на счетъ Компаніи. Изъ этой же суммы долженъ я снабжать инженеровъ попребными инструментами (которые остаются ихъ собственностию), выплачивать за корреспонденцію, за поѣздки употребляемыхъ при постройкѣ лицъ и разные другие расходы, касающіеся до производства постройки и охраненія собственности Компаніи со дня начала работъ до открытия дороги; наконецъ на счетъ этой же суммы издать и разослать по Имперіи во время постройки и по окончаніи сной подробные опчепы, каждого по 7000 экземпляровъ на Русскомъ, по 3000 на Нѣмецкомъ и по 2000 на Французскомъ языкахъ. Такъ какъ мнѣ нѣкогда надѣришь въ подробности за постройкою госпинницы и другихъ спроеній въ Павловскомъ паркѣ, то дѣло сіе поручено будетъ надежному архитектору; слѣдствіено мнѣ не будуть слѣдоватъ $10\frac{1}{2}$ % только съ этой постройки.

Въ третихъ, $3\frac{1}{2}$ % со всего на предпріятіе употребленаго капитала, за вычетомъ того, чио можетъ пріечестися съ меня или инженеровъ на основаніи сказанного на спр. 60, будуть выплачены мнѣ на другой день открытия дороги въ Царское Село; но я обязываюсь изъ сей суммы употребить на изданіе и безденежную разсылку внутри Имперіи опчепа о ходѣ предпріятія, копорыя въ печеніе первыхъ трехъ лѣтъ пользованія дорогою имѣеть быть представляемъ и издаваемъ ежегодно въ числѣ 12,000 экземпляровъ и на мой счетъ разсылаемъ по всей Имперіи для свѣдѣнія публики.

Изъ сравненія настоящаго требуемаго мною вознагражденія съ расходами управления и вознагражденіемъ моимъ за построеніе начатой въ 1825 году желѣзной дороги

въ Австрии оказывается, что изложенные мною предложения гораздо выгоднее для здѣшней Компании. Съ опытностью, приобрѣтенною мною въ теченіе 11 лѣтъ, предлагаю я Компании принять на себя пакія обязанности, какихъ обыкновенно никто на себя не беретъ. Я буду лично надзирать за всѣми подробностями построенія, и въ теченіе 1836 года вѣрно пройду дорогу пѣшкомъ, по всему протяженію ея въ 25½ верстъ, по крайней мѣрѣ 60 разъ для обозрѣнія работъ; кроме того при нихъ будутъ находиться безпрерывно опытные въ построеніи желѣзныхъ дорогъ Англійскіе инженеры и мастера, для которыхъ нужны переводчики, знающіе Англійскій и Русскій языки, что увеличиваетъ еще расходъ на Англичанъ, и безъ того уже значительный; надобно также приспособить многихъ другихъ инженеровъ, знающихъ по Русскому, дабы нигдѣ не было недоспѣнія въ надзорѣ, и дабы постройка, произведенная съ необыкновенною скоросію, имѣла и надлежащую прочность.

Бельгійскій Министръ Внутреннихъ дѣлъ сказалъ 4-го Августа 1835 въ Палатѣ представителей, что построеніе желѣзной дороги между Брюсселемъ и Мехельномъ на протяженіи 20,5 верстъ въ теченіе 12 мѣсяцевъ есть дѣло изумительное, и что попому невозможно было соблюсти строгой бережливости. Тамъ земляныхъ работъ было только 19,200 кубич. саженъ, здѣсь предстоитъ болѣе нежели втрое; шамъ есть множество искусственныхъ рабочихъ, здѣсь надобно нанимать за дорогу плату мастеровъ въ Англіи; шамъ въ теченіе 12 мѣсяцевъ можно было работать безоспаночко, здѣсь для построенія главной дороги до Царскаго Села въ 22 версты оспаептъ только пять мѣсяцевъ съ 1 Мая по 30 Сентября, слѣдствіено надобно употребить необыкновенно большое число людей; но поелику вся дорога со всѣми принадлежностями можетъ быть кончена только въ 1837 году, то большую часть сихъ людей надобно будетъ продержать 1½ года. Кто сообразитъ всѣ сіи обстоятельства, то вѣрно подивится, что я принимаю на себя пакія обязанности за половину расходовъ на управление въ сравненіи съ казенными постройками; слѣдствіено я могу совершенно спокойно предложить это какъ условіе ко вступленію каждого акціонера въ составляемую мною Компанию.

Въ спѣшь 18 смысла показано на всѣ расходы по управлению, на разные расходы по всему предпріятію, 599,630 р. асс., или около 20 процентовъ съ 3 милл. капитала. Такъ какъ производство постройки со всѣми относящимися къ оному расходами составляетъ 17½ % съ капитала предпріятія, то оспаептъ еще въ распоряженіи 74,630 р. асс. Изъ этой суммы другіе Директоры Компании покроютъ расходы и печатаніе акцій и разныхъ бумагъ, до Правленія касающихся, на наемъ помѣщенія для конторы Правленія, на жалованье уполномоченному Компании, Кассику и т. п. Если и всѣ сіи расходы опнесены къ расходамъ на управление, которые составили бы тогда 20% съ капитала, то все еще окажется разносѣніе 15% въ сравненіи съ показанными на спр. 61 расходами на управление въ Россіи. Такъ какъ разносѣніе сія оказывается въ пользу Компании, то всякой акціонеръ можетъ, кажется, быть довольнымъ,тьмъ болѣе, если сообразить, что это предпріятіе есть первое въ своемъ родѣ въ Россіи, исполненное частными людьми.

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЯ СООБРАЖЕНИЯ. — ВЗГЛЯДЪ НА БУДУЩЕЕ.

Изложивъ все касающееся до первой желѣзной дороги въ Россіи, коей построеніе мнѣ препоручается, мнѣ осипаєтъ еще бросить взглядъ на будущее.

Чрезъ нѣсколько дней Компанія составитъся, ибо и теперъ уже число желающихъ вступить въ ону превышеаетъ число акцій; приготовленія къ постройкѣ начнутся немедленно; самое построеніе буде производимо съ безпримѣрною дѣятельностю по возвращеніи моемъ изъ Англіи; дорога отъ Фонтанки до Царскаго Села должна быть и буде открыта 1-го Октября 1836, если я не вспрѣчу помѣшательствъ. День открытия ея буде праздникомъ для споличныхъ жителей, ибо только желѣзной дороги недостаетъ ко всему тому, что основанная Петромъ Великимъ столица заключаетъ въ себѣ великодѣлнаго и величественнаго. Въ первые дни по открытии дороги вѣроятно не доспѣетъ значительного количества экипажей, приготовленныхъ Компанію, для перевозки любопытныхъ. Прибывъ съ быстротою стрѣлы въ Царск. Село, и еще удивляясь новой дорогѣ и чудесному ея дѣйствію, всякъ буде пріятно изумлѣнъ вновь учрежденною великодѣлнною гостиницю, отличнымъ и дешевымъ угощеніемъ; всю зиму, въ особенности по воскреснымъ днямъ, сопни и пысячи особъ будутъ ѣздить въ Царск. Село, хотя бы только для того, чтобы позавтракать; въ гостиницѣ спануть давать вечера, балы, концерты, и врядъ ли кто захочетъ отпразднѣть отъ другихъ. Въ теченіе трехъ мѣсяцевъ съ 1-го Октября по 31 Декабря 1836, вѣроятно всякъ хотя бы однажды съѣздитъ пуда, подышать свѣжимъ, здоровымъ воздухомъ, позавтракать, раздѣлить съ другими удовольствіе, или скромнымъ зрителемъ дѣлать наблюденія на счетъ необыкновенной дѣятельности нашего вѣка; наконецъ, чтобы быть въ состояніи сказать слово о дорогѣ, всякъ, кто можетъ располагать 2 р. 96 коп., хотя однажды проѣхалъ по ней. Наша дорога вступитъ въ сопстваніе со всякою другою, ибо въ самые первые мѣсяцы пользованія ею, и именно въ зимніе мѣсяцы, можно надѣяться сбора, который превзойдетъ всякое ожиданіе.

Бывъ посѣщаема сначала изъ одного любопытства, въ 1837 году и въ послѣдствіи дорога привлечетъ еще болѣе народу; на всѣхъ дорогахъ въ цѣломъ свѣтѣ число проѣзжихъ годъ отъ году увеличивалось: почему же одна Петербургская должна соспавить исключеніе? Сколько семействъ поспѣшать искать квартиры въ Царск. Сель, Павловскѣ, отстоящихъ теперъ на два часа пушки, и сдѣлавшихъ по 35 или 40 минутному переѣзду предмѣстіемъ Петербурга! Сколько новыхъ поселений, новыхъ дачъ построено буде уже въ 1837 году! Вѣрно повсюду безъ изъявленія, гдѣ позволено буде селиться по дорогѣ, явится новыя спроенія, и чрезъ нѣсколько лѣтъ на протяженіи болѣе 20 верстъ по обѣимъ споронамъ дороги возникнетъ рядъ прекрасныхъ дачъ отъ Петербурга до Павловска.

Прибыль акціонеровъ увеличится въ такой пропорціи, которой невозможно предвидѣть. Естественнымъ слѣдствіемъ буде пристройка впораго ряда колей и продолженіе дороги далѣе внутрь города. Когда жадорога внутри города положится на

на сводахъ, какъ изъ Лондона въ Гринвичъ, дабы можно было имѣть сообщеніе подъ нею, тогда она будетъ соперничествовать въ совершенствѣ со всѣми доселѣ построеными. По мѣрѣ умноженія удобствъ, представляемыхъ дорогою публикѣ, ею болѣе спа-
нупть пользоваться, слѣдствіено возрастетъ и прибыль акціонеровъ. Такимъ обра-
зомъ я почитаю построеніе желѣзной дороги предпріятіемъ, основаннымъ на удоволь-
ствіи и потребности Петербургскихъ жителей, и долженствующимъ доставить бо-
гатую прибыль участникамъ.

Дорога въ Царское Село можетъ быть почтена во всѣхъ отношеніяхъ предметомъ величайшей важности. Она спроишется въ самомъ непостоянномъ климатѣ во всей Россіи, въ которомъ въ Декабрѣ 1835 было 30° Р. морозу, и разность температуры въ печеніе одного дня проспирается отъ 20° холода до 2° тепла; въ климатѣ, въ которомъ каждую зиму разъ 10 и 20 замерзаютъ и опять оттаиваются. Слѣдствіено здѣсь настоящее мѣсто для построенія желѣзной дороги; она должна быть построена и открыта для пользованія въ глазахъ Высочайшаго Двора, знанийшихъ чиновъ Имперіи, всего торгующаго сословія и всей прочей публики, дабы практическіи доказать, можетъ ли Россія извлечь выгоды, и какія, изъ учрежденія такихъ путей со-
общенія.

Конечно было бы желательно, чтобы и въ другихъ краяхъ Имперіи построены были въ 1836 и 1837 годахъ нѣкоторыя небольшія дороги, дабы попомъ съ полною увѣренностью можно было приспособить къ исполненію великаго проекта дороги изъ Петербурга въ Москву. Если бы составились для такой цѣли Компаніи, въ краяхъ, где существуетъ доспособное сообщеніе проѣзжихъ или товаровъ, то я охотно принялъ бы на себя составленіе проектовъ и попеченіе о прочномъ построеніи; я буду употреблять для сего только такихъ людей, которые пріобрѣли уже доспособную опытность, дабы каждая дорога могла служить образцомъ удачнаго выполненія.

Изъ всѣхъ Европейскихъ Государствъ, Россія имѣть еще наименѣе искусствен-
ныхъ дорогъ; здѣсь можно еще выбирать между простыми и желѣзными дорогами; но чрезъ годъ или два, сей важный вопросъ будетъ решенъ на дѣль и, какъ я надѣ-
юсь, въ пользу желѣзныхъ дорогъ. Россія будетъ имѣть ту выгоду, чѣмъ ей нѣчего будеТЬ жалѣть о большихъ суммахъ, издержанныхъ въ другихъ Государствахъ на по-
строеніе дорогъ. Теперь я еще соглашусь съ тѣми, которые утверждаютъ, чѣмъ Провидѣніе назначило для Россіи на зиму санный путь; слѣдствіено зимою нѣть надобности ни въ шоссе, ни въ желѣзныхъ дорогахъ; но съ такою же увѣрен-
ностью утверждаю я, чѣмъ лѣтніе транспорты въ Россіи, скоро ли, долго ли, будуть ходить по желѣзнымъ дорогамъ. Кто станетъ сомнѣваться въ выго-
дахъ, представляемыхъ желѣзною дорогою лѣтомъ предъ шоссе?

Желѣзныя дороги въ Россіи сполъ же необходимы, какъ и въ Сѣверной Америкѣ; тамъ жители поняли, чѣмъ величайшіе враги Союзныхъ Штатовъ суть разстояніе и время, и чѣмъ и то и другое можно преодолѣть только съ помощью желѣзныхъ дорогъ; и въ Россіи единственno эти дороги могутъ образовать не желѣзную, но зо-
лотую цѣль, которая соединитъ между собою всѣ части Имперіи, по справедливо-
сти называемой неизмѣримою. Слѣдствіено не далеко уже по времени, когда можно будеТЬ со всѣмъ удобствомъ и чрезвычайно дешево доѣхать изъ Петербурга въ Нижній

Новгородъ и изъ Петербурга въ Одессу въ 3 дня, и получашъ општуда въ сполицѣ или обратно разныя произведенія дней черезъ 10 или 14. Но кѣо исчислить несмѣлія выгоды, какія проистекутъ для Государства отъ такаго сообщенія? Какой патріотъ не захочеть споспѣшествовать такой великой цѣли? Какой каштальщикъ для собственной выгоды не приметъ участія въ споль обширномъ предпріятіи, когда польза желѣзныхъ дорогъ въ Россіи доказана будеъ на дѣлѣ, и всѣ смѣши, основанныя на пригонометрическомъ измѣреніи и нивелировкѣ, будуть предложены съ вѣрнымъ балансомъ? Кѣо усомнілся въ складкѣ частными лицами каштала въ 100 милл. р. для желѣзной дороги между Петербургомъ и Москвою? Это конечно сбудется, и въ Россіи устроится первая и величайшая желѣзная дорога, соотвѣтственна обширности Имперіи, которая будеъ содѣйствовашъ къ прославленію Великаго Государя, достойнаго потомка ПЕТРА Великаго, царствующаго съ безпримѣрною дѣятельностью, съ любовью и благоволеніемъ, надъ вѣренными ему отъ Прovidѣнія народами.

ПРИБАВЛЕНИЕ.

Настоящее сочиненіе написано въ Январь нынѣшняго года, и 31-го числа того же умѣсяца представлено было на разсмотрѣніе особаго Комитета въ Государственномъ Совѣтѣ, которому Его Величеству Государю Императору благоугодно было поручить изслѣдованіе поданныхъ мною предположеній о введеніи желѣзныхъ дорогъ въ Российской Имперіи. 5-го Февраля подано Его Сиятельству Г-ну Предсѣдателю Государственнаго Совѣта, бывшему Предсѣдателемъ и помянутаго Комитета, объявленіе, подписанное состоящимъ въ должности Церемоніймейстера Двора Его Императорскаго Величества Графомъ А. Бобринымъ, Коммерціи Совѣтникомъ и купцомъ 1-ой гильдіи Венедиктомъ Крамеромъ, Консуломъ вольнаго города Франкфурта и купцомъ 1-ой гильдіи Иваномъ Конрадомъ Плиппомъ, и издателемъ сего сочиненія, въ которомъ они просили о выдачѣ привилегіи.

За пѣмъ послѣдовало отъ 12-го Февраля опіненіе Его Сиятельства Г-на Главноуправляющаго пушими сообщенія и публичными зданіями, Генераль-Адъюнкта Графа Толя, въ которомъ отъ имени Его Величества Государя Императора обѣщана четыремъ учредителямъ желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ привилегія на построеніе оной. Даруемыя привилегію преимущества основываются вообще на содержаніи письма Его Сиятельства Г-на Предсѣдателя Государственнаго Совѣта отъ 21-го Декабря 1835, сообщеннаго въ извлеченіи на спр. 3; но при дальнѣйшихъ переговорахъ присовокуплены еще нѣкоторыя преимущества, которыя облегчаютъ исполненіе предпріятія и обезпечиваютъ успѣхъ оного.

Важнѣйшее изъ нихъ состояло въ томъ, что проектированная линія дороги, описанная на спр. 19, вполнѣ утвержденна. Линія сія пересѣкаетъ Волково поле, на ко-

шпоромъ находицся заведеніе Конгревовыхъ ракетъ, и гдѣ артиллерія почти ежедневно производить опыты лѣтомъ и зимою. Очищеніемъ опь 6-го Марта, Начальникъ Штаба Его Императорскаго Высочества Генераль-Фельдцейгмейстера, Генераль-Майоръ Князь Долгорукій увѣдомилъ, что Его Величеству Государю Императору благоугодно было повелѣть перенести ракетное заведеніе и башпарию на другое мѣсто, оніеся расходы по сему предмету на счетъ Компаниіи. Сія Высочайшая милость Его Императорскаго Величества даруетъ предпріятию чрезвычайно важное преимущество, что утвержденная линія дороги, какъ уже сказано на стр. 20, можетъ быть почищаема превосходнѣйшею, какая гдѣ либо была проложена; падающіе на Компанию расходы оказываются маловажными въ сравненіи съ пріобрѣтаемыми выгодами, и по моему мнѣнію не могутъ простираяться свыше 50,000 р.

Другимъ споль же важнымъ снисхожденіемъ обязана Компания благоволенію Его Императорскаго Высочества Великаго Князя МИХАИЛА ПАВЛОВИЧА. 18-го минувшаго Февраля, Его Высочество изволилъ осматривать нарѣзанную въ Павловскомъ паркѣ линію дороги и соблаговолилъ одобрить оную. Сверхъ того Его Высочество изъявилъ Свое согласіе на возведеніе въ паркѣ, на счетъ Компаниіи, нѣкоторыхъ спроеній для приспания и удовольствія публики, и на предложеніе опь учредителей желѣзной дороги опредѣленной награды за представление лучшаго проекта сихъ спроеній. Въ слѣдствіе сего въ здѣшнихъ Вѣдомостяхъ напечатанъ 16 Марта вызовъ, коимъ Г-да архитекторы приглашаются къ сообщенію плановъ спроеній, на которыя предварительно полагается до 200,000 р., съ объявленіемъ, что за планъ, который удостоится одобрѣнія Его Императорскаго Высочества, выдано будеть въ вознагражденіе 20,000 р., и что спроеніе произведено будеть архитекторомъ, коего планъ будеть избранъ.

Въ Вѣдомостяхъ 14-го Марта напечатанъ быль вызовъ къ торгамъ на подряды земляныхъ работъ, построенія мостовъ, поставки перекладинъ и фашинъ; на прочія работы подряды заключены будуть въ послѣдствіи.

Такимъ образомъ Компания приступила къ дѣйствіямъ, весь попрѣбный капиталь собранъ по подпискѣ, и учредители употреблять всѣ способы для построенія дороги въ такомъ видѣ, чтобы она вполнѣ соотвѣтствовала цѣли: служить жителямъ сполиціи въ пользу и удовольствіе, и вмѣстѣ съ тѣмъ представить доказательство, что желѣзныя дороги въ Россіи полезны и нужны.

С. Петербургъ, 18 Марта 1836.

РОСПИСКА КОМПАНИИ ЦАРСКО-СЕЛЬСКОЙ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ.

Опть Г-на получено предварительного вноса по 20 процентовъ или сорока рублей на акцію, за акцій рублей ассигнаціями, съ обязанностю уплатить по 40 процентовъ на акцію 1-го Мая, и остальные 40 процентовъ 1-го Іюля сего 1836 года, въ получениі коихъ денегъ будуть слѣдовати росписки на семь же листъ.

Санктпетербургъ, 1836 года.

Учредитель

Кассиръ

1836 года Мая получено опть Г-на по 40 процентовъ или 80 рублей на акцію, за акцій рублей ассигнаціями.

Учредитель

Кассиръ

1836 года Іюля получено опть Г-на по 40 процентовъ или 80 рублей на акцію, за акцій рублей ассигнаціями.

Учредитель

Кассиръ

Кто не учинитъ слѣдующихъ платежей въ означенные сроки, или по крайней мѣрѣ не позже двухъ недѣль по испечениіи оныхъ, потерпъ лишитсѧ права какъ на внесенную уже сумму, такъ и на самыя акціи.

Учредителямъ Компании предоспавляется спроить дорогу на основаніи правиль, изложенныхъ въ сочиненіи „О выгодахъ построенія желѣзной дороги изъ Санктпетербурга въ Царское Село и Павловскъ, Высочайше привилегированою Его Императорскимъ Величествомъ Компанию, Ф. А. фонъ Герслнера „Ueber die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoe-Selo und Pawlowsk, deren Ausfhrung durch eine Akciengesellschaft mit Allerhochstem Privilegium Seiner Kais. Majestät Statt findet, von Franz Anton Ritter v. Gerslner“, соспавить успавъ и исходатайствовать на оный утверждение Правительства.

На случай передачи сей росписки надлежитъ предъявить оную Конторѣ Правленія, для учиненія о помѣръ надписи.

— 4 —
ИЗВЛЕЧЕНИЕ
ИЗЪ ПОЛОЖЕНИЯ

ОБЪ УЧРЕЖДЕНИИ ОБЩЕСТВА АКЦИОНЕРОВЪ ДЛЯ СООРУЖЕНИЯ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ ОТЪ С. ПЕТЕРБУРГА
ДО ЦАРСКАГО СЕЛА СЪ ПРОДОЛЖЕНИЕМЪ ДО ПАВЛОВСКА, ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННОГО
ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ 21-го МАРТА 1836.

I. Компаниі присвоепіся исключительное право устроиіть желъзную дорогу изъ С. Петербурга въ Царское Село съ продолженіемъ оной до Павловска, по утвержденной нынѣ для сего и въ слѣдующей спасѣ означенной линіи, съ пѣмъ, чтобы въ продолженіи первыхъ десяти лѣть по выдачѣ сей привилегіи никто не имѣлъ права спроиіть на означенномъ разстояніи подобной дороги, а по минованіи пѣхъ десяти лѣть устроенная Компаниою дорога оспавалась ея собственностию.

II. Желъзная дорога должна начинаться съ небольшой площи, копорая Компаниою будеъ устроена на ея издивеніи на правомъ берегу устья Введенского канала въ Фонтанку. Описюа сія дорога направится въ уровень съ поверхности улицы по плому же правому берегу Введенского канала до канала Обводного, чрезъ каторый Компания построиіть мостъ. За симъ желъзная дорога должна бытъ направлена сначала немніго изгибаюшася, а попомъ въ совершенно прямой линіи на 24 версты на храмъ Аполлона въ Павловскомъ паркѣ; сія прямая линія оканчиваюшася однако же не у сего храма, а по сю спорону пруда, находящагося въ паркѣ по близости оранжерей. Такъ какъ желъзная дорога по сemu направлению кончается толькo нижней часпи Царского Села, то Компаниія предоставляетъ устроиіть по окружности города другую побочную желъзную дорогу, дабы каждый проѣзжающій могъ сходить, гдѣ ему нужно. На первый разъ желъзная дорога устроиіется въ двѣ колеи; но дабы въ послѣдствіи времени, въ случаѣ усилившагося сообщенія, могли бытъ пристроены безъ дальнѣйшаго задержанія и другія двѣ колеи, то земли нынѣ же оправдываются или откупаю ся на правилахъ, ниже сего изложенныхъ, вдругъ для дороги о четырехъ колеяхъ.

III. Поелику со спороны С. Петербурга желъзная дорога, кромѣ того, что она пройдетъ чрезъ вышеупомянутый въ § II Обводный каналъ, пересѣчеть еще въ послѣдствіи и впорой Обводный каналъ, каторый имѣется въ виду провесши вокругъ С. Петербурга чрезъ Волково поле, то Компаниія обязана построиіть собственнымъ ея издивеніемъ мостъ на желъзной дорогѣ и чрезъ сей впорой Обводный каналъ, не препятствуя припомъ ни въ какомъ случаѣ производству работъ по устройству сего канала.

IV. Такъ какъ по случаю проложенія желъзной дороги чрезъ Волково поле находящіяся на ономъ нынѣ: башарея, ракетное заведеніе и прочія спроенія перенесены будуть на другое мѣсто, означенное на планѣ, выданномъ учредителемъ Компаниіи, и припомъ для практическихъ занятій должно бытъ присоединено къ нынѣшнему артиллерійскому полю особое въ 370 десятинъ 1225 квад. сажень мѣсто, означенное равномѣрно на пломъ же выданномъ планѣ, то всѣ издержки, какъ по перенесенію упомянутыхъ башарея, ракетного заведенія и прочихъ спроеній, такъ равно и по осущенію, плани-

ровкѣ вновь присоединяемаго для практическихъ занятій мѣста, и наконецъ по у-
спрѣйству земляныхъ насыпей, Компания обязана принять на собственный ея счетъ.

V. Если предположенаго Компаниою капитала въ 3 мил. руб. не будеъ доста-
точно, чтобы совершенно окончить и пустить въ ходъ ея предпріятіе, то дозво-
ляется Компании упомянутый капиталъ увеличить выдачею новыхъ акцій, смотря
по надобности, на сумму до 500 тыс. руб.

VI. Компания при ус прѣйству означенной желѣзной дороги пользуется всѣми
преимуществами казенныхъ работъ, т. е. какъ бы сооруженіе сей дороги производи-
лось непосредственно отъ Правительства. Въ отношеніи къ отводу подъ желѣз-
ную дорогу земель, наблюдаются нижеслѣдующія правила:

- 1.) Гдѣ сказанная желѣзная дорога проводится по пустопорожнимъ и ни къ чѣмъ незаня-
тымъ казеннымъ землямъ, памъ земля для дороги и для заведеній, при ней необ-
ходимыхъ, уступаеется безъ всякой платы.
- 2.) Гдѣ понадобяется подъ сию дорогу земли, состоящія во владѣніи казенныхъ
крестьянъ, памъ земля уступаеется равномѣрно безъ платы, а Правительство
принимаетъ на себя отвѣстіи крестьянамъ другія земли и вознаградить ихъ за
всѣ убытки, которые чрезъ сей обмѣнъ понесены будуть.
- 3.) Когда желѣзная дорога встрѣтишь дома или хозяйственныя заведенія казенныхъ
крестьянъ, то Компания обязана, прежде разломки сихъ спроеній, возвести для
крестьянъ въ замѣнъ оныхъ, на указанномъ ей мѣстѣ, новыя на собственный свой
счетъ.
- 4.) Гдѣ дорога проходитъ по землямъ частныхъ лицъ, пустопорожнимъ или засстроен-
нымъ, памъ обѣ уступкѣ оныхъ Компания обязана договариваться съ самими вла-
дѣльцами; когда же они не сойдутся въ цѣнѣ, или владѣльцы тѣхъ земель и спро-
еній уступить оныхъ не пожелають, тогда дѣло обращается къ порядку, устано-
вленному законами для отчужденія частной собственности на предметы обще-
ственной пользы, и земли съ спроеніями, или безъ оныхъ, отбираются у владѣль-
цевъ съ вознагражденіемъ отъ Компании по оцѣнкѣ, узаконеніемъ образомъ про-
веденной. На сей конецъ, дабы не останавливать работъ Компании, дозволяется при-
ступить къ онымъ, не ожидая окончанія оцѣнки, но внеся въ надлежащее прису-
щее мѣсто сумму наличныхъ денегъ, равную цѣнѣ, платимой за подобные
участки въ окрестностяхъ; по окончаніи же оцѣнки она обязана доплатить всю
ту сумму, какая слѣдовала будеъ за залогомъ прежде внесенной.
- 5.) Въ отношеніи къ имѣніямъ уѣздного вѣдомства наблюдаются тѣ же правила, ка-
кія сего привилегію для имущество частныхъ лицъ постановлены.
- 6.) Компании дозволяется за нынѣ существующимъ Обводнымъ каналомъ, на площади
100 саж. въ обѣ стороны отъ желѣзной ея дороги, кроме пропяженія оной по всей
длинѣ артиллерійскаго поля возводить складочные магазины, жилые дома для со-

споящихъ при дорогъ людей, конюшни, сараи, кузницы, экипажныя мастерскія и вообще всякаго рода спроенія собственно для желѣзной дороги необходимыя, но не для другой какой либо цѣли. Въ пріобрѣтеніи земель подъ сіи спроенія, на уплату опять 100 саж. проспранствѣ, Компанія пользуется тѣми же правами, какія выше для пріобрѣтенія земли подъ самую желѣзную дорогу ей предоставлены.

7.) Всякое отчужденіе частной собственности для желѣзной дороги и принадлежащихъ къ оной будеъ допускаемо на правилахъ вышеизложенныхъ только во время самой постройки сей дороги; по окончаніи же построенія, земли, въ коихъ Компанія можетъ вспрѣтишь дальнѣйшую надобность, пріобрѣщаются ею не иначе, какъ по добровольнымъ сдѣлкамъ.

VII. Нужное для Компаніи желѣзо она обязывается покупать въ Россіи, если по сдѣланному опѣтъ нея предварительному извѣщенію Русскіе заводчики согласятся спасти паковое въ потребной добротѣ и формѣ, также и въ опредѣленные сроки, не болѣе какъ 15⁰ дороже цѣнъ, по которымъ могло бы обойтись иностранные желѣзо съ поставкою онаго въ С. Петербургъ. Если же Русскіе заводчики сего условія не примутъ, то Компаніи дозволяется безпошлины ввозъ желѣза иностранныхъ, но не свыше того количества, какое именно для означенной дороги потребно, по особыи на каждую парцію разрѣшеніемъ Министра Финансовъ и съ пѣти, чтобы желѣзо сіе не могло бытъ обращено не полько въ продажу, но и на какую другую надобность. Такъ какъ при сооруженіи желѣзной дороги шины и подушки должны приходиться однѣ на другія съ болѣшою точностию, то тѣ и другія могутъ бытъ поставляемы совокупно только однимъ и тѣмъ же заводомъ.

При уничтоженіи по какимъ либо обстоятельствамъ устроенной уже желѣзной дороги, иностранные желѣзо, для оной дороги выписанное, должно бытъ перевезено на счѣтъ Компаніи обратно за границу. Компаніи разрѣшаются также безпошлины ввозъ паровыхъ экипажей, вагоновъ и прочихъ машинъ, нужныхъ для желѣзной дороги.

VIII. Желѣзная дорога, на устроеніе коей настоящая привилегія выдается, въ продолженіи дѣйствія сей послѣдней не подвергается ни какимъ казеннымъ сборамъ или налогамъ.

IX. Компаніи дозволяется устроить въ Царскомъ Селѣ госпинницу для прѣезжающихъ, въ поимъ видѣ, какъ она по собственнымъ своимъ расчепамъ признается выгоднѣйшимъ, съ отдачею попомъ сей госпинницы на опѣтъ, или съ извлечениемъ опѣтъ оной дохода инымъ образомъ, также по собственнымъ видамъ Компаніи.

На пакомъ же основаніи дозволяется Компаніи возвести иѣкоторыя спроенія для пристанища и удовольствія публики по желѣзной дорогѣ въ Павловскомъ паркѣ, съ тѣмъ, чтобы планы, образъ построекъ и выборъ мѣстъ представлены были предварительно на утвержденіе Его Императорскаго Высочества Великаго Князя МИХАИЛА ПАВЛОВИЧА, и чтобы мѣсто, на коемъ спроеніе будеъ возведено, не считалось собственностью Компаніи.

Х. Такъ какъ че́тверо учреди́телей подпи́сались опъ́ собственна́го свое́го и́мени на ве́сь капи́таль, то и́мъ предо́спавляе́тсѧ какъ опре́дѣлени́е ихъ опи́ношени́й къ спрои́-
телею, такъ и распоряже́ни́я каса́тельно употребле́ни́я капи́тала, цы́ны и коли́чес́ва
акций, услови́й съ масперовыми и рабочими, и вообще ве́сь предме́товъ каса́тельно
построе́ни́я дороги и вну́тренне́го устро́йства Компани́и.

XI. Ка́къ про́ездъ по обы́кновенному шоссе оспа́ется по прежнему соверше́нию сво-
бодны́мъ, то устано́вле́ни́е платы за про́ездъ и провозъ по же́лезной дорожъ предо́спа-
вляе́тсѧ усмо́трени́ю че́тыре́хъ учреди́телей, а въ посльствии́ Директо́ровъ Компани́и.

XII. Еслі предна́значаемая пе́терь же́лезная дорожа въ тече́ни́и двухъ лѣтъ со
времени выда́чи настое́щей приви́ле́гии не буде́ть окончательно устроена, то дѣ́йстви́е
приви́ле́гии пресъка́ется.