

11

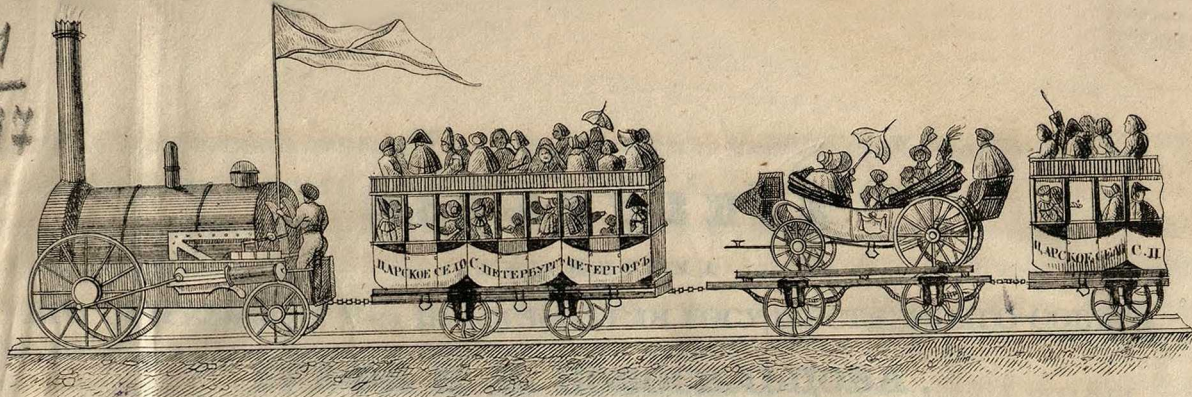
197

alligat

D $\frac{11}{197}$

Cum alig.

D 11
194



О ВЫГОДАХЪ
ПОСТРОЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ИЗЪ САНКТПЕТЕРБУРГА
ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ,
ВЫСОЧАЙШЕ ПРИВИЛЕГИРОВАННОЮ
ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ
КОМПАНИЕЮ.

Сочиненіе

Ф. А. фонъ Герстнера.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ,

ПЕЧАТАНО ПРИ ИМПЕРАТОРСКОЙ АКАДЕМІИ НАУКЪ.

1836.

О ВЫЛОДХ

Печатано съ Высочайшаго дозволенія Его Императорскаго Величества.



Сіе сочиненіе раздается въ С. Петербургѣ безденежно въ слѣдующихъ мѣстахъ:

Въ квартирѣ Сочинителя, въ домѣ купца Дирсена № 131 (12), на углу Спальной 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 І. К. Плиппа, на Васильевскомъ Острову, на углу 5-й линіи по большой Невѣ; въ книжныхъ лавкахъ Грета, на Адмиралтейской площади, и Брифа, въ большой Морской.

Кромѣ того:

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

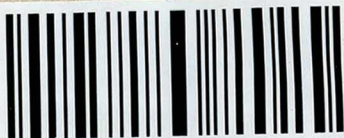
Въ Ригѣ, въ конторѣ Г-на Ф. В. Гасселькуса, и въ книжныхъ лавкахъ Э. Францена и И. Дейбнера.

Въ Дерптѣ, въ книжной лавкѣ Э. Францена.

Въ Ревелѣ, въ книжной лавкѣ Г. Эггера.

Въ Митавѣ, въ книжной лавкѣ Г. А. Рейгера.

Въ Варшавѣ, въ конторѣ Г-на Гиршендорфа и Равича, и въ книжной лавкѣ С. Г. Мерцбаха.



2011096203

3381

ИЗВЛЧЕНІЕ

изъ письма

ЕГО СІЯТЕЛЬНОСТИ Г-на ПРЕДСѢДТЕЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВѢТА
ГРАФА Н. Н. НОВОСИЛЬЦОВА,

отъ 21-го Декабря 1835 года.

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

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

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

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

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

сему Компанія посредствомъ газетъ предваришь Русскихъ заводчиковъ о количествѣ и качествѣ нужнаго ей желѣза. Если же ни одинъ Русскій заводчикъ не приметъ на себя поставки съ надбавкою 15% противъ цѣны Англійскаго желѣза, то Компанія имѣетъ право выписывать оное изъ Англіи безпошлинно, съ соблюденіемъ припомъ: 1) чтобы количество привозимаго желѣза не превышало потребности означенныхъ въ привилегіи двухъ дорогъ, и чтобы на каждую партію послѣдовало разрѣшеніе Министра Финансовъ; 2) чтобы желѣзо сіе въ Россіи не было обращено въ продажу, ни на какое либо другое употребленіе, кромѣ дорогъ; 3) въ случаѣ уничтоженія дорогъ, по какимъ либо непредвидѣннымъ обстоятельствомъ, все выписанное изъ Англіи желѣзо должно быть обратно вывезено за границу на счетъ Компаніи.

d) Во все продолженіе привилегіи, желѣзныя дороги не подвергаются ни какимъ налогамъ или сборамъ.

e) Поскольку желѣзныя дороги отнюдь не препятствуютъ проѣзду по прежнимъ шоссе, и всякъ воленъ по произволу и впредь ѣздить по онымъ, то учрежденіямъ Компаніи предоставляется опредѣлить по собственному усмотрѣнію условія проѣзда и провоза товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ.

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

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

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

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

б. Гдѣ понадобятся земли, состоящія во владѣніи казенныхъ крестьянъ, тамъ земля уступается равномѣрно безъ платы, а Правительство принимаетъ на себя отвѣсти крестьянамъ другія земли и вознаградить ихъ за всѣ убытки, которые чрезъ сей обмѣнъ понесены будутъ.

в. Когда желѣзная дорога встрѣтитъ дома или хозяйственные заведенія казенныхъ крестьянъ, то владѣлецъ привилегіи обязанъ, не присупая еще къ раз-

ломъ сихъ спроеній, возвести для крестьянъ, въ замѣнъ оныхъ, на указанномъ мѣ-
стѣ, новыя на собственнѣй свой счетъ.

г. Если дорога проходить по землямъ частныхъ лицъ, пустошнымъ или заспоеннымъ, то объ уступкѣ оныхъ пользующійся привилегіею долженъ договариваться съ владѣльцами миролюбно; когда же они не сойдутся въ цѣнѣ, или владѣльцы тѣхъ земель и спроеній совсѣмъ уступили 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 владѣльцевъ, съ вознагражденіемъ со стороны пользующагося привилегіею по оцѣнкѣ, узаконеннымъ образомъ произведенной. На сей конецъ, дабы не останавливать работъ, ему дозволяется приступать къ онымъ, не ожидая окончанія оцѣнки, но положить въ надлежащемъ присутственномъ мѣстѣ сумму наличныхъ денегъ, равную цѣнѣ, плащимой за подобные участки въ окрестностяхъ; по окончаніи же оцѣнки онъ обязанъ внести всю ту сумму, какая по оной слѣдуетъ будешь, за зачетомъ той, которая прежде оцѣнки была имъ внесена въ присутственное мѣсто.

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

е. Владѣльцу привилегіи дозволяется на площади 100 сажень въ обѣ стороны отъ желѣзной его дороги возводить складочныя магазины, жилыя дома для состоящихъ 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 приобрѣщеніи земель подъ сія спроенія на упомянутомъ 100 сажennemъ пространствѣ онъ пользуется тѣми же правами, какія выше для приобрѣщенія земли подъ самую дорогу ему предоставлены.

ж. Всякое отчужденіе частной собственности для желѣзныхъ дорогъ и ихъ принадлежностей будешь допускаемо, на правилахъ вышеизложенныхъ, только во время самой постройкѣ оныхъ въ каждомъ мѣстѣ; по окончаніи постройки, земли, въ коихъ владѣлецъ привилегіи можетъ испытать дальнѣйшую надобность, приобрѣтаются имъ не иначе, какъ по добровольнымъ слѣхамъ.

ВСТУПЛЕНІЕ.

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

Тысящелѣтія протекли 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 тяготѣвшихъ, 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 слѣдственно не только дешевыя, но и быстрыя сообщенія составляютъ безусловную необходимость для процвѣтанія торговли. Такимъ образомъ произошли желѣзныя дороги: онѣ не суть выдумка одного какого либо лица, но слѣдствіе необходимости, которую нынѣ бесполезно было бы оспаривать.

Какія неисчислимыя выгоды должны произойти отъ повсемѣстнаго введенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи для земледѣлія, горныхъ заводовъ, мануфактуръ, внутренней и внешней торговли, и вообще для благосостоянія всѣхъ классовъ жителей, это пойметъ всякой образованный человекъ, которому хотя нѣсколько извѣстны благотворительныя послѣдствія отъ облегченія симъ способомъ сообщеній въ другихъ земляхъ. Будучи убѣжденъ въ справедливости сего мнѣнія, я со времени прибытія моего въ Россію, въ Августѣ 1834 года, объѣздивъ многія Губерніи, отъ С. Петербурга почти до Урала, собиралъ повсюду статистическія свѣдѣнія, и сравнивалъ оныя съ подобными свѣдѣніями о земледѣліи, горномъ дѣлѣ, фабрикахъ и торговлѣ тѣхъ Государствъ, съ которыми Россія имѣетъ наиболѣе сношеній. Я посѣщалъ Англію въ 1822, 1827 и 1829 годахъ, и съ величайшимъ стараніемъ изучалъ новѣйшіе успѣхи Механики и строительнаго искусства; въ теченіе послѣднихъ двадцати лѣтъ перебывалъ я и во всѣхъ другихъ Европейскихъ Государствахъ и думаю, что могу судить довольно правильно: по сему мнѣ позволительно сказать свое мнѣніе, что поспроеніе 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 паковой дороги изъ Петербурга въ Москву и Нижній Новгородъ; я не перестаяю собирать въ Россіи статистическія свѣдѣнія, и соопвѣствующія имъ заграничныя. Получивъ дозволеніе Правительства, осенью 1835 года произвелъ я лично нивелировку на протяженіи 802 верстъ, частью по Московскому шоссе, частью внѣ оного, по вѣроятному направленію Московской желѣзной дороги, а приглашенными мною изъ чужихъ краевъ инженерами нивелировано сверхъ того еще нѣсколько сотъ верстъ; по сочиненіе мое по сему предмету будетъ сообщено публикѣ со временемъ,

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

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

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

С. Петербургъ, 31 Января 1836.

Сочинитель.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стран.

Существующія или еще строящіяся желѣзныя дороги въ чужихъ краяхъ.....	19
А. Желѣзныя дороги въ Англіи.....	9
В. — — — во Франціи.....	12
С. — — — въ Бельгіи.....	14
Д. — — — въ Германіи.....	14
Е. — — — въ Сѣверной Америкѣ.....	16
Описаніе желѣзной дороги изъ С. Пешербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	19
Смѣта расходовъ на постройку желѣзной дороги изъ С. Пешербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	21
Срокъ постройки желѣзной дороги изъ С. Пешербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	27
Продолжительноесть перевозовъ по дорогѣ.....	29
Таксы за провозъ по желѣзнымъ дорогамъ въ чужихъ краяхъ.....	30
— — — по желѣзной дорогѣ изъ С. Пешербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	32
Сообщеніе по желѣзнымъ дорогамъ въ чужихъ краяхъ.....	33
Потребность желѣзной дороги въ Царское Село и Павловскъ для жителей С. Пешербурга.....	36
Вѣроятный проѣздъ по желѣзной дорогѣ изъ Пешербурга въ Царское Село и Павловскъ и сборъ по оной.....	39
Пропорціи общаго сбора къ чистой прибыли отъ желѣзныхъ дорогъ въ чужихъ краяхъ.....	44
Обозрѣніе расходовъ по Ливерпуль-Манчестерской желѣзной дорогѣ.....	45
Обозрѣніе расходовъ по Ліонь-Сенн-Этьенской желѣзной дорогѣ.....	46
Обозрѣніе расходовъ по Будвейсь-Линцкой желѣзной дорогѣ.....	47
Сравненіе прибыли отъ провоза пассажировъ съ прибылью отъ провоза поваровъ.....	52
Чистая прибыль отъ желѣзной дороги изъ Пешербурга въ Царское Село и Павловскъ.....	54
Отношенія инженероу при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ чужихъ краяхъ.....	58
Отношенія издашеля сего сочиненія къ Компаніи акціонеровъ.....	59
Окончательныя соображенія. — Взглядъ на будущее.....	64
Прибавленіе.....	66
Росписка Компаніи Царско-Сельской желѣзной дороги.....	68
Извлеченіе изъ Положенія объ учрежденіи Общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С. Пешербурга до Царскаго Села съ продолженіемъ до Павловска.....	69

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

А. ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ АНГЛІИ.

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

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

**) Сіе Руководство къ Механикѣ содержишь въ себѣ, на 226 листахъ и 109 листахъ чертежей, описаніе и вычисленіе важнѣйшихъ машинъ, употребляемыхъ въ строительномъ искусствѣ, горномъ и заводскомъ производствѣ и на фабрикахъ, равномѣрно описаніе 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 Германіи сочиненіе сіе было принято такъ благосклонно, что первое изданіе въ 2000 экземпляровъ было разобрано вскорѣ по выходѣ, и потребовалось второе. Въ Журналѣ: *Heidelberger Jahrbücher der Literatur*, Septemberheft, 1831, сказано о семъ сочиненіи слѣдующее: „до изданія оного, Г-нъ Гершперъ въ 1822, 1827 и 1829 годахъ ѣздилъ въ Англію, для изученія тамъ построенія машинъ: это безъ сомнѣнія лучшая школа практической Механики. Между прочимъ сообщаетъ онъ весьма точныя и подробныя описанія многихъ важныхъ произведеній искусства въ Англіи, которыя большею частью надобно было узнавать изъ Англійскихъ, весьма дорогихъ сочиненій, или собственнымъ осмотромъ на мѣстѣ, менѣе точнымъ. Въ настоящей первой части всѣ предметы вообще изложены практически, и при большей части задачъ предлагаемыя правила сравнены съ результатами опытовъ, произведенныхъ въ большомъ размѣрѣ... Полные экземпляры сего сочиненія, по 120 р. асс., можно получать въ С. Пешербургѣ у книгопродавцевъ Греча и Брига, въ Москвѣ у Эльцнера, Семена и Ширева, въ Казани у Нессина, въ Остзейскихъ Губерніяхъ и въ Варшавѣ во всѣхъ книжныхъ лавкахъ.“

Въ 1826 году заложена въ Англіи вторая желѣзная дорога для всеобщаго употребленія, между Манчестеромъ и Ливерпулемъ, хотя между 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 объѣзда около города Ливерпуля, и дабы публикѣ удобно было приходиться къ дорогѣ, ее провели подъ городомъ прѣмя подземными ходами, или туннелями, съ нѣсколькими входами. Далѣе проложена дорога чрезъ долины, углубляющіяся на 70 футовъ, на каменныхъ мостахъ; она проходитъ чрезъ болопа, глубиною отъ 10 до 35 футовъ и проспирающіяся на нѣсколько верстъ; во многихъ мѣстахъ надобно было проламывать скалы футовъ на 70. Первоначальная смѣла составлена была въ 400,000 ф. ст.; но опчаспи смѣла сія оказалась недоспапочною, опчаспи предпріятіе распроспранено, и по 31 Декабря 1835 издержки возрасли до 1,195,156 ф. 13 шил. 9 пен. или 27½ милл. руб. асс.; не смотря на то, дорога со времени опкрытія ея давала 9%, а нынѣ даетъ 10% дивиденда, а акціи поднялись со 100 на 195.

По этой дорогѣ перевозятъ теперь ежегодно болѣе 500,000 пассажировъ, 13½ мил. пудъ поваровъ, 6½ милл. пудъ каменнаго угля и отъ 2 до 300,000 головъ скота, овецъ, свиней и п. п. Изъ поданныхъ Парламенту донесеній явствуетъ, что до построения дороги проѣзжало изъ одного города въ другой не болѣе 450 человекъ въ день; теперь проѣзжаетъ втрое болѣе. Причина заключается единственно въ томъ, что прежде надобно было на проѣздъ по шоссе 4 часа, а теперь въ паровой каретѣ только 1½ часа (30 верстъ въ часъ), и сверхъ того проѣздъ стоитъ въ половину менѣе. Товары шли прежде по каналамъ дня два и три, а теперь перевозятся въ два часа; они также опсправляются въ паровыхъ повозкахъ, и большою частію по ночамъ. Экипажи путешественниковъ, нежелающихъ ѣхать въ дилижансѣ, возятся на особыхъ ходахъ. 8-го Мая 1834 перевезенъ изъ Манчестера въ Ливерпуль (45 верстъ) цѣлый полкъ въ 2 часа. Три года тому назадъ бились объ закладъ, что шукъ хлопчатой бумаги будетъ доставленъ изъ Ливерпуля въ Манчестеръ, очищенъ, выпряденъ, сплканъ и окрашенъ, и обратно привезенъ въ Ливерпуль въ гошовомъ сиппѣ — и все это въ 24 часа. Закладъ былъ выигранъ, и при семъ случаѣ паровая карета сдѣлала каждый переѣздъ въ 45 верстъ въ часъ. Вотъ до чего дошла въ Англіи промышленность, и какъ умѣютъ тамъ пользоваться временемъ!

Чрезвычайный успѣхъ этой дороги, доставляющей споль хорошую прибыль, не смотря на огромныя издержки, побудилъ приступить къ построению многихъ другихъ большихъ дорогъ. Изъ строящихся теперь самая важная желѣзная дорога изъ Лондона въ Бирмингамъ, которая должна соперничествовать съ прѣмя существующими, весьма хорошо содержимыми каналами; она имѣетъ 111½ Англ. милл. (167½ верстъ) въ длину, съ 11 туннелями, и на постройку собрано по подпискѣ 2½ милл. ф. ст. (57 милл. руб.); за каждую акцію во 100 ф. ст. внесено теперь по 45 ф. ст., которые продаются уже на Лондонской биржѣ по 97 ф. ст.

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

Для претпей спроящейся дороги изъ Лондона въ Соушгамптонъ, въ 76 Англ. миль (114½ версты), собрано по подпискѣ 1 милл. ф. сп.; акціи споятъ 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., попому, что не надѣются большаго сообщенія по этой дорогѣ; не смотря на то, поспроеніе оной дѣятельно продолжается. Когда кончится дорога въ Соушгамптонъ и поспроится желѣзная дорога изъ Гавра въ Парижъ, тогда можно будетъ ѣздить въ 24 часа изъ Лондона въ Парижъ, полагая 12 часовъ на переѣздъ изъ Соушгамптона въ Гавръ на пароходѣ.

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

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

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

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

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

спойти частію изъ горизонтальныхъ или почти горизонтальныхъ пропаяній, и изъ 10 лежащихъ между ними наклонныхъ площадей, изъ коихъ одна имѣетъ 266 футовъ верпикальной вышины и возвышенія 1: 7½. Въ Февралѣ 1827 года Директоры дороги пожелали узнать мое мнѣніе о семъ предпріятіи; я опоздался о немъ невыгодно, и къ великому неудовольствію акціонеровъ объявилъ, что оно не можетъ имѣть успѣха. Между тѣмъ построено было уже такъ много, что нельзя было сдѣлать значительной перемѣны; посему весь собранный по подпискѣ капиталъ 160,000 ф. сп. (5½ милл. руб.) былъ испраченъ, но успѣхъ споль мало соотвѣтствовалъ ожиданію, что акціи не имѣютъ теперь ни какой цѣны. Впрочемъ такой случай опіюдь не лишаетъ Англичанъ бодрости, что достаточно явствуетъ изъ выше исчисленныхъ новыхъ предпріятій.

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

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

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

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

В. ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВО ФРАНЦІИ.

Кромѣ нѣсколькихъ небольшихъ дорогъ, во Франціи по сіе время опстроены и опкрыты только при слѣдующія большія желѣзныя дороги: изъ Сент-Этьена къ Лоарѣ въ 21,285 мепровъ, опшуда же въ Ліонъ въ 58,000 мепровъ, и изъ Андресъ въ Роаннъ въ 68,000 мепровъ; вся длина ихъ составляетъ 147,285 мепровъ или 138 верстъ. Дороги сіи построены премо Компаніями, но всѣ соединяются между собою.

Важнѣйшая изъ нихъ есть дорога изъ Сент-Этьенна въ Лионъ, которая спроектирована 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 Компаніи акціонеровъ потребовалъ мнѣнія моего на счетъ построения сей дороги: тогда собрано было подпискою 10 милл. франковъ, на 2000 акціи по 5000 фр.—Осмотрѣвъ построенную уже часть дороги, я объявилъ, что работы произведены весьма несовершенны и потребуются значительныхъ расходовъ на поддержаніе; въ то же время представилъ я исчисленіе въ 15 до 16 мил. фр. Хотя Французскіе инженеры сильно оспаривали мое мнѣніе, однако же оно оказалось справедливымъ; по послѣднему отчету Дирекціи, расходы на покупку земель, все построение, обзаведеніе повозками и управление по 31-е Октября 1835 составляли уже 14,759,478 фр. 16 сант., и покрывались 2,200 акцій въ 5000 фр. и двумя займами въ 3,800,000 фр. Въ теченіе года по 31-е Октября 1835, по дорогѣ проѣхало 190,377 пассажировъ, перевезено 433,179 тоннъ или 26½ милл. пудовъ, большею частью угля, и собрано доходу 2,574,643 фр. 33 сант., а расходы въ то же время составили огромную сумму въ 1,854,891 фр. 70 сант. Дирекція Компаніи остановила выдачу дивиденда для окончанія постройки, начатой въ 1826 году. Этого примѣръ и Кромфордская дорога могутъ служить доказательствомъ, сколько необходимы положительныя, основательныя познанія для составленія проекта и для самаго построения желѣзной дороги.

Во Франціи спроектированы еще желѣзныя дороги изъ Эпиналя къ Бургонскому каналу въ 28,000 мѣтровъ, изъ Парижа въ Сен-Жерменъ; для построения дороги изъ Парижа въ Лилль уже составила Компанія съ капиталомъ въ 25 милл. фр., а для дороги изъ Але въ Бокеръ чрезъ Нимъ, въ 70,000 мѣтровъ, сдѣланы всѣ приготовленія. Для дорогъ изъ Парижа въ Туръ и Орлеанъ изготовляются по порученію Правительсва проекты; и колоссальное предпріятіе желѣзной дороги изъ Страсбурга въ Парижъ можетъ быть будетъ приведено въ исполненіе.

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

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

С. ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ БЕЛЬГІИ.

По повелѣнію Короля 18 го Декабря 1833 года, Бельгійской Палатѣ представилей предложенъ былъ законъ о поспроеніи на казенный счетъ системы желѣзныхъ дорогъ для соединенія главныхъ городовъ. Палата согласилась на опускъ на сей предметъ 32 милл. фр., и немедленно приступлено къ поспроенію дороги изъ Брюсселя въ Мехельнъ. Эта дорога имѣетъ 21,700 метровъ ($20\frac{1}{2}$ верстъ) длины, съ одинаковыми колеями, и открыта 5-го Мая 1835; по ней безпрерывно перевозятся пассажиры паровыми машинами. При составленіи проекта дороги рассчитывали, что проѣзжихъ будетъ ежегодно до 100,000 человекъ; но въ первые 86 дней по открытіи дороги проѣхало уже 163,532 человека, и потому вычислили, что весь капиталъ, употребленный на поспроеніе дороги, возвратится въ теченіе 4 или 5 лѣтъ. Сей блистательный успѣхъ послужилъ поводомъ, въ исходѣ 1835 года, къ составленію Компаніи для поспроенія желѣзной дороги изъ Гох-Флени въ Нидеръ-Флени. Число желающихъ участвовать въ Компаніи было такъ велико, что 22 Декабря 1835 года уже собрано было по подпискѣ 677 милл. фр., и внесено 67 милл. частію наличными, частію акціями на другія предпріятія по курсу ихъ, между тѣмъ, какъ на эту дорогу приходилось выдать только 800 акцій.

Дорога изъ Мехельна въ Антверпенъ открыта въ Апрѣлѣ 1836; работы по дорогамъ къ Прусской границѣ производятся со всею дѣятельностію.

Д. ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ ГЕРМАНИИ.

Въ Германіи поспроеніе первой желѣзной дороги предпринято было мною, и на это получена отъ Австрійскаго Императора Франца I привилегія на мое имя 7 Сентября 1824. Дорога проведена изъ Будвейса въ Богеміи до Линца въ Верхней Австріи на протяженіи $120\frac{1}{2}$ верстъ, и стоила 1,654,322 гульдена 7 крейцеровъ (3.759,823 р. асс.). Горы, чрезъ которыя она проложена, со стороны Молдавы имѣютъ 1076 англ. футовъ вертикальной вышины, а со стороны Дуная 1507 ф. Первые $58\frac{1}{2}$ 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 большіе казенные магазины въ Будвейсѣ. Количество перевозимой соли проектировалось ежегодно до 400,000 центнеровъ, и полагали, что Правительство сохранитъ прежній способъ доставки, существовавшій уже нѣсколько столѣтій. Повелѣніемъ отъ 30 Марта 1828, покойный Императоръ Францъ I предоставилъ Компаніи начать перевозку соли съ 1-го Апрѣля 1829, впредь на 6 лѣтъ, по цѣнѣ только 5% ниже той, какая берется за перевозку по шоссе. Компанія, 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. 38,273 гульд. 54 кр. чистой прибыли, что при половинѣ дороги составляетъ $6\frac{1}{2}$ %, а со всей дороги по постройкѣ оной вѣрно 10% въ годъ на капиталъ. Но потомъ неожиданно установлена свободная продажа соли, казенные магазины въ Будвейсѣ уничтожены, часть соли стала привозить въ Богемію другими путями, и нынѣ по желѣзной дорогѣ перево-

зипся въ годъ только около 200,000 ценпнеровъ или почти вполонину менѣе, нежели прежде по офіціальнымъ свѣдѣніямъ.

2) Вторую цѣлю сей дороги было соединеніе Молдавы съ Дунаемъ. Всѣ повары, копорые доспавляющся изъ Гамбурга по Эльбѣ и вверхъ по Молдавѣ, не даѣе Праги, предполагалось провозить водою до начала дороги въ Будвейсѣ, и опшпуда по дорогѣ до Линца на Дунаѣ. Надѣялись, что на желѣзную дорогу обрапшся болѣе полу-милліона Авспрійскихъ ценпнеровъ поваровъ. Успройство судоходства по Молдавѣ и Эльбѣ, какъ и на всѣхъ рѣкахъ въ Авспріи, производился на счетъ казны, и за то взимающся значительныя пошлыны; посему можно было ожидать, что Авспрійское Правительспво успранить препяпспвія въ плаваніи опъ Богемско-Саксонской границы до Будвейса, пѣмъ болѣе, что это предположеніе прінято было за правило во всѣхъ офіціальныхъ сужденіяхъ. Не смопря на уменьшеніе провоза, происшедшее опъ свободной продажи соли, дорога была кончена и опкрыта 1-го Августа 1832. Но смѣла для успройства судоходства сдѣлана Правительспвомъ только въ 1835 году, опъ Саксонской границы до Праги въ 231,000 гульд., опъ Праги до Будвейса въ 148 000 гульд.; однако же нашли нужнымъ, сей въ соразмѣрности маловажный расходъ (861,364 руб.) распредѣлить на 10 лѣтъ!—Слѣспвенно не ранѣ 1845 года исполнися условіе, на копоромъ собспвенно основывалось поспроеіе желѣзной дороги, конченной уже въ Августѣ 1832, п. е. 13 лѣтъ ранѣ. По сіе время еще ни одного золонника поваровъ не привозится водою изъ Гамбурга до Будвейса, и дорога лишается до 1845 года половины заработка; слѣспвенно она принадлежитъ къ числу пѣхъ, копорыя имѣющъ наименьшее количество провоза.

По обнародованнымъ свѣдѣніямъ, въ печеніе 34 мѣспцевъ съ 1-го Марта 1833 по 31 Декабря 1835, перевезено по ней только 1,208,246 Авспрійскихъ ценпнеровъ, или по 121,645 пудовъ въ мѣспць. Въ 1834 году проѣхало пассажировъ только 2379, въ 1835 году 3887. Чистой прибылй въ 34 мѣспца, какъ опъ провоза, такъ и опъ начашой Компаніею торгавлы солью, получено только 234,252 гульд. 27 кр., что составляетъ не болѣе 5 проценповъ на капиталъ въ годъ. Изъ этой прибылй откладывалась однако же часть на погашеніе займовъ и на новыя поспройки.

Сіе изложеніе обспояпельспвъ, при копорыхъ поспроеіа первая желѣзная дорога въ Авспріи, должно убѣдиль всякаго, что поспроеіе желѣзныхъ дорогъ Компаніями акціонеровъ не можеть быть выгодно шамъ, гдѣ расчешы основывающся только на провозѣ казенныхъ транспортовъ, или гдѣ ѣзда по дорогѣ зависить опъ успройства судоходства или опъ другихъ поспроекъ, копорыя еще должны быть произведены на счетъ казны. Въ пакомъ случаѣ болѣе всего подвергается порицанію спройтель дороги, ибо большая часть публики, особенно за границею, гдѣ неизвѣспны всѣ обспояпельспва дѣла, обвиняеть его въ томъ, что акціи не дають хорошаго дивиденда.

Сообразивъ по справедливости всѣ обспояпельспва, опъ копорыхъ произошло малое сообщеніе по желѣзной дорогѣ, Авспрійская Компанія еще въ 1832 году испрашивала второй привилегіи на продолженіе дороги опъ Линца до Гмундена,

и при томъ вдоль судоходной рѣки Травы. Сія привилегія дарована ей 18 Июня того же года, и дорога въ 1835 году доведена до Ламбаха, а въ Апрѣль 1836 кончится до Гмундена. Вся желѣзная дорога отъ Будвейса до Гмундена составилъ такимъ образомъ непрерывную линію въ 26 Нѣмецкихъ миль или 182 версты.

Въ Австріи составила уже и вторая Компания для построения желѣзной дороги изъ Вѣны въ Тарновъ, въ Галиціи, около 500 верстъ; цѣль сей дороги состоятъ преимущественно въ облегченіи доставки хлѣба, соли и рогатого скота въ Вѣну; работы начнутся весною 1836 года, и Правительство дозволило Компаніи употребить для оныхъ 30,000 человекъ войска.

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

8-го Декабря 1835 года открыта желѣзная дорога между Нюрнбергомъ и Фюртемъ, въ $11\frac{1}{2}$ верстъ. Не смотря на необыкновенное множество 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 человекъ; слѣдственно въ первые 53 дня было 45,327 пассажировъ, хотя населеніе обоихъ городовъ простирается не выше 51,000 человекъ. Въ слѣдствіе того акціи поднялись со 100 на 210.

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

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

Е. ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ ВЪ СѢВЕРНОЙ АМЕРИКѢ.

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

	Конченныхъ дорогъ:	Предполагаемыхъ:
Въ Штатъ: Массачусетсъ	5	4
Родъ-Эйлендъ	—	2
Нью-Йоркъ	6	25
Нью-Жерзей	5	1
Пенсильванія	15	67
Делаваръ	2	—
Мерилендъ	2	2
Виргинія	2	5
Сѣверная Каролина	3	3
Южная Каролина	1	—
Георгія	1	2
Алабама	2	1
Миссиссипи	—	2
Луизіана	1	1
Кенпюки	1	—
Огіо	—	12
Индіана	—	8
Иллинойсъ	—	1
Колумбія	—	1
	46	137

Сіе значительное число желѣзныхъ дорогъ въ Сѣверной Америкѣ послужило поводомъ къ изданію въ Нью-Йоркѣ, съ 1-го Января 1832, особеннаго Журнала: American Railroad Journal; каждую недѣлю выходящъ два листа мелкой печати, которые не содержатъ въ себѣ почти ничего иного, кромѣ извѣстій о тамошнихъ желѣзныхъ дорогахъ. Описание оныхъ находився сверхъ того въ новѣйшемъ статистическомъ сочиненіи Питкина. Понятіе о сихъ дорогахъ даже въ краткихъ очеркахъ слишкомъ бы распространило настоящее небольшое сочиненіе. По осмотру главнѣйшихъ изъ нихъ, намѣренъ я описать ихъ въ обширнѣйшемъ сочиненіи, которое полагаю издашь для доказанія необходимости желѣзной дороги изъ С. Петербурга чрезъ Москву въ Нижній Новгородъ; между тѣмъ для Петербургской публики не безъ занимательности будутъ нѣкоторые свѣдѣнія.

Въ Сѣверной Каролинѣ еще въ 1830 году начато поспроеніе желѣзной дороги изъ Петербурга въ Вельдонъ на рѣкѣ Ронокъ; въ 1832 году готовы были 45 верстъ, а въ слѣдующемъ поспѣла и вся дорога въ 89 верстъ.

Величайшая изъ существующихъ по сіе время желѣзныхъ дорогъ находився въ Южной Каролинѣ; она поспроена изъ Чарлстона въ Гамбургъ, на рѣкѣ Саваннѣ, противъ Августы, длиною въ 135½ Англ. миль или 204 версты. Поспроеніе 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 Штаты Мерилендъ мимо городовъ Фредерик-поуна и Вашингтона къ рѣкѣ Огіо, неподалеку отъ Пипписбурга, и простирается на 330 Англ. миль (498 верстъ). Построеніе началось 4 Іюля 1828, но было остановлено на долгое время по причинѣ спора съ Компаніею Чезапикскаго и Огіоскаго канала; однако же къ 1 Декабря 1834 кончена и открыта линія въ 124 версты, стоившая 3 милл. долларовъ (15 милл. руб.) Теперь работы производятся съ большою дѣятельностію, и надѣются привесть къ окончанію всѣ 498 верстъ въ нѣсколько лѣтъ; попомъ предполагается продолжать дорогу по ту сторону Огіо, отъ города Августы до рѣки Теннессе на 230 Англ. миль (347 верстъ), и такимъ образомъ составится непрерывная линія почти въ 850 верстъ.

Между городами Филадельфіею и Нью-Йоркомъ построена желѣзная дорога на 60 Англ. миляхъ (90½ верстъ). Во многихъ мѣстахъ открыты меньшія дороги и строящіяся гораздо большія.

Къ этому должно присовокупить замѣчаніе, что постановленіемъ Сената и Палаты предсавителей во всѣ Штаты Союза разрѣшенъ безпошлинный 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.

Пипкинъ увѣряетъ въ своемъ сочиненіи, что пропанженіе всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, готовыхъ къ 1-му Января 1835 или близкихъ къ окончанію, составляло 1600 Англ. миль (2,413 верстъ), и что онѣ стоили 30 милл. долл. (150 милл. руб.). Изъ сего количества приходится на Пенсильванію 418 миль и болѣе 7 милл. долларовъ. Каналы и желѣзныя дороги, построенныя въ Соединенныхъ Штатахъ съ 1817 по 1834 годъ, или близкіе къ окончанію, стоили не менѣе 94 милл. долларовъ, и въ это короткое время Штаты уплатили болѣе 120 милл. долларовъ (600 милл. руб.) государственнаго долга! Послѣ такихъ численныхъ доказательствъ можно ли опровергать Американцамъ въ названіи: the money making people (народъ, творящій деньги)? Они безспорно заслуживающъ это названіе преимущественно предъ всѣми народами.

Тѣ же самыя выгоды, какія Американцы извлекаютъ изъ желѣзныхъ дорогъ въ собственныхъ владѣніяхъ Союза, могутъ быть удѣломъ и неизмѣримой Россійской Имперіи. Въ этомъ 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 Іюля 1838. Въ томъ же году можно будетъ начать дорогу въ Москву, длиною около 600 верстъ, и открыть чрезъ 6 лѣтъ для всеобщаго употребленія.

ОПИСАНІЕ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ ИЗЪ С. ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

Для этой дороги произвелъ я самъ нивелировку со всею подробностію. На основаніи моихъ изслѣдованій, предлагаю я начать желѣзную дорогу отъ лѣваго берега Фонтанки, въ 170 саженьяхъ отъ Обухова моста, съ площади, находящейся между Введенскимъ каналомъ и Фонтанкою. Площадь сія имѣетъ 48 сажень длины и 37 ширины, и въ приобритеніи оной не наспойитъ ни какого затрудненія, ибо на ней поспроены только деревянныя бани. Этой площади пока достаточно для мѣста сбора и отправленія пассажировъ; когда же въ послѣдствіи сообщеніе усилятся и поспроится желѣзная дорога въ Невпергофъ, тогда можно будетъ избрать мѣсто пообширнѣе. Такъ какъ городскую черту положено опустити до сплывшихся уже на Лиговкѣ примѣальныхъ вероствъ, то желѣзная дорога будетъ начинаться почти въ центрѣ города, что доставитъ ей значительное преимущество предъ другими, которыя обыкновенно начинаются за городомъ, какъ на примѣръ Брюссельская и Лионская.

Отъ упомянутой площади на Фонтанкѣ, дорога пойдетъ наравнѣ съ улицей вдоль Введенскаго канала до Обводнаго; на этомъ протяженіи нѣчего опускати. Построеніе дороги наравнѣ съ горизонтомъ улицы также не представляетъ затрудненія, ибо то же самое сдѣлано въ Ливерпулѣ, Спектонѣ и другихъ городахъ Англіи. Въ Будвейсѣ провелъ я дорогу по прѣмъ улицамъ до соляныхъ магазиновъ; въ Линцѣ проходитъ она чрезъ городъ и чрезъ мостъ на Дунаѣ, гдѣ и день и ночь бываетъ большое движеніе народа; слѣдственно и здѣсь такое же проложеніе дороги не можетъ встрѣтити препятствій: надобно будетъ только наблюдать, чтобы паровыя машины по желѣзной дорогѣ ходили не слишкомъ скоро по городу, для избѣжанія несчастій.

Чрезъ Обводный каналъ надобно будетъ поспроить мостъ, отъ котораго дорога, послѣ небольшого поворота въ 170 саженьяхъ, пойдетъ по совершенно прямой линіи въ 24 версты на храмъ Аполлона въ Павловскомъ паркѣ, до мѣста близъ оранжерей, назначеннаго Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ **МИХАИЛОМЪ ПАВЛОВИЧЕМЪ**.

Возвышенія на этой линіи, кромѣ моста чрезъ Лиговскій каналъ, представляются только на двухъ пунктахъ, именно: Московское шоссе, чрезъ которое дорога перейдетъ также въ уровень, и на концѣ дороги въ Павловскомъ паркѣ. Сіи пункты и усраженіе необходимости срыпать возвышенія, по причинѣ занесенія снѣгомъ, опредѣляютъ повышенія:

Протяженіе желѣзной дороги.	Д л и н а.	Повышеніе въ саженьяхъ.	Отношеніе повышенія къ длинѣ.
Отъ берега Фонтанки до Лиговскаго моста	саж. 2 версты 160	2,3	1 : 504
Отъ Лиговскаго моста до Московскаго шоссе	10 — — 110	3,8	1 : 1345
Отъ Московскаго шоссе до Царскаго Села	9 — — 230	5,9	1 : 800
Отъ Царскаго Села до храма Аполлона въ Павловскомъ паркѣ	5 — — 250	0,4	1 : 4375
и всего	25 верстъ 250	12,4	Среднее повышение 1 : 1028

Если съ этою дорогою сравнить профиль шоссе отъ Обухова моста до воротъ Павловскаго парка, то окажется, что шоссе двумя верстами длиннѣе желѣзной дороги. Подъ Пулковымъ встрѣчаясь по шоссе въ двухъ мѣстахъ возвышенія 1: 20, между тѣмъ, какъ по желѣзной дорогѣ самое большое повышеніе составляетъ 1: 504, слѣдственно въ 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 сажень, и опшуда до воротъ Павловскаго парка опять понижается на $13\frac{1}{2}$ сажень; посему надобно совершенно бесполезно подниматься на высоту сперва 11 сажень, и потомъ $16\frac{1}{2}$ сажень; на желѣзной же дорогѣ нигдѣ не пропадаетъ высота, на которую по ней будущъ вѣзжать. Изъ сего слѣдуетъ, что по предлагаемой мною линіи даже обыкновенное шоссе представило бы чрезвычайную выгоду въ отношеніи употребленной силы, а при желѣзной дорогѣ выгода сія еще болѣе. Должно сознаться, что по незначительному среднему повышенію дороги 1: 1028 и по совершенно прямому направленію линіи въ 24 версты, Царскосельская дорога будетъ одна изъ совершеннѣйшихъ, и нѣтъ сомнѣнія, что при употребленіи силы паровъ можно будетъ дѣлать переѣздъ отъ Обухова моста до Царскаго Села въ 35 минутъ, а до Павловска въ 40 минутъ; паровой машинѣ можно будетъ ходить безъ остановки, ибо по незначительности повышенія дороги не будетъ надобности наливать воду на пужи.

Будучи проведена по сей линіи, дорога еще отстоитъ на пол-версты отъ нижней части Царскаго Села; но такъ какъ оно стоитъ на скатѣ горы, коей высота у Дворца составляетъ 30 сажень, то желѣзной дороги ни въ какомъ случаѣ нельзя провести черезъ самый городъ. Если бы дорога подошла къ нему ближе противъ предлагаемой линіи только на 80 сажень, то попала бы въ ущеліе, $2\frac{1}{2}$ сажень глубиною и на версху длины, которое зимою можетъ быть занесено снѣгомъ. Настоящая же дорога будетъ во всю длину свою лежать на насыпи, коей средняя высота проектируется до $9\frac{1}{2}$ фузовъ; слѣдственно по ней вѣрно можно будетъ ѣздить всю зиму, особенно если сила паровъ употребится и для очищенія отъ снѣга. Для удобствъ же Царскосельскихъ жителей или гуляющихъ, пассажиры будутъ провозимы отъ дороги въ городъ въ омнибусахъ, а въ послѣдствіи, если выгоды публики того потребуютъ, построятся и побочная дорога вдоль Царскосельскаго булеvara, 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 оспаривается болѣе откупать. Между Обводнымъ каналомъ и Лиговкою дорога должна проходить, на 550 сажень, чрезъ огороды семи частныхъ лицъ, которые надобно будетъ откупить; между Лиговкою и концомъ дороги въ Павловскомъ паркѣ, на 23 верстахъ 90 сажень, почти всѣ земли казенныя или удѣльныя; первыя по привилегіи предоставляются Компаніи безденежно, а пріобрѣтеніе впорыхъ безъ сомнѣнія не встрѣтитъ 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, которая бы представляла столь мало затрудненій касательно пріобрѣтенія земель.

Въ этомъ и заключается причина, почему я предполагаю поспроить сперва желѣзную дорогу въ Царское Село, а потомъ въ Пепергофъ: на послѣдней придется пересѣчь весьма многія земли частныхъ лицъ и вѣроятно сломать нѣсколько дачъ. Сдѣлать это теперь было бы вѣроятно не такъ легко; но это затрудненіе устранится, когда успѣхъ Царскосельской дороги убѣдитъ владѣльцевъ въ пользу подобнаго учрежденія. И въ Англіи владѣльцы земель сначала пропивились постройкою 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 откупать земли непременно для двойной дороги, т. е. одной для проѣзда изъ Пепербурга въ Царское Село, а другой для возвращающаго пути; но на первый разъ достаточно поспроить дорогу съ одинаковыми колеями, какъ изъ Брюсселя въ Мехельнъ. Лѣтомъ можно будетъ отправляться изъ Пепербурга 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 усиливается 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 поспроена, 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 25½ верстъ, и на чепыре объѣзда 1 версту; слѣдовательно по моему проекту придется поспроить одинакую дорогу въ 26½ верстъ (17¾ Англ. или около 4 Нѣмец. миль).

СМѢТА РАСХОДОВЪ НА ПОСТРОЕНІЕ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ ИЗЪ С. ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

Расходы на постройку 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 знали исчислять расходы на постройку Царскосельской дороги, принявъ за основаніе, чего стоила дорога изъ Манчестера въ Ливерпуль, и сдѣлавъ пропорцію по числу верстъ (такое исчисленіе соопавлено въ одномъ сочиненіи, недавно изданномъ о семъ предметѣ въ Пепербургѣ), то въ Англіи назвали бы это безсмыслицею (nonsense).

Нижеслѣдующая смета основана на результатахъ моей нивелировки и руб. асс.
на свѣдѣніяхъ, по возможности достоверныхъ, о цѣнѣ подобныхъ работъ въ
здѣшной споронѣ. Смета сія раздѣляется на нѣсколько статей.

1. Покупка земель по утвержденной Правительствомъ линіи дороги
имѣеть быть производима на основаніи Высочайшаго Указа 7 Іюня 1833, въ
которомъ заключаются правила отчужденія частной собственности для об-
щественныхъ цѣлей. Какъ сказано выше, нужно откупить для дороги отъ
Фонпанки до Павловска во первыхъ площадь между Фонпанкою и Введенскимъ
каналомъ, за тѣмъ семь огородовъ на протяженіи 550 сажень до Лиговки.
Большая часть остальной дороги идетъ 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 протяженіи пересѣкаетъ земли Нѣмецкихъ коло-
нистовъ, и припомъ именно такія, которыя также имѣютъ маловажную
цѣну. По всѣмъ собраннымъ свѣдѣніямъ о цѣнности земель подъ Петербу-
ртомъ, я полагаю, что на выкупъ упомянутыхъ земель нельзя положить
болѣе. 500,000

2. Приготовительныя работы, именно: построение двухъ высокихъ
защѣлокъ на Лиговкѣ и на концѣ дороги въ Павловскомъ паркѣ для наѣздки
прямой линіи въ 24 версты, идущей большею частью по лѣсамъ; постановка
знаковъ по линіи; выкопаніе рва для означенія середины всей дороги; вырубка
лѣса и отвозка оного въ спорону; проложеніе дорогъ чрезъ болоти-
стыя мѣста и постройка временныхъ мостовъ для подвоза матеріаловъ;
построение временныхъ же деревянныхъ домовъ для строителей; покупка
плановъ, гвоздей и веревокъ для профилировки, и другіе подобные расходы. 30,000

3. Построеніе насыпи. Верхняя ширина насыпи желѣзной дороги со-
ставляетъ $2\frac{1}{2}$ сажени, въ опкосѣ 1: $1\frac{1}{2}$. Чѣмбы дорогу сколь можно менѣ
заносило снѣгомъ, ее надобно класъ по большей части длины ея на насыпи,
коей среднюю вышину полагаю я между Лиговскимъ каналомъ и переѣздомъ
чрезъ Московское шоссе въ 10 футовъ, а опшуда до вѣзда въ Павловскій
паркъ въ 9 футовъ. По подробному вычисленію, вся земляная работа со-
ставитъ 71,000 кубическихъ сажень. Нужная для насыпи земля имѣеть быть
вырѣзана по споронамъ, но не болѣе, какъ на сажень глубины, и припомъ
такъ, чѣмбы повсюду по возможности обращено было вниманіе на спокъ во-
ды. Это должно быть соблюдено преимущественно для того, чѣмбы въ послѣд-
ствіи, когда по обѣимъ споронамъ дороги построятся дачи, не скопилось
около нихъ вода, но могла стекать, сколько допускаетъ наклонность мѣсто-
положенія. Такъ какъ средній поперечный разрѣзъ насыпи составляетъ $6\frac{1}{2}$
квадратныхъ сажень, то подвозить землю придется со споронъ не далѣе,

	руб. асс.
Транспортъ	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 составяютъ	284,000
4. Мосты. По шоссе изъ Пепербурга до Навловска встрѣчаются 24 моста, половина на сводахъ или на каменной разбукѣ, а половина деревянныхъ. Числомъ для желѣзной дороги построить мосты каменные, на это потребовалось бы два года времени и надобно бы было построить ихъ уже теперь такой ширины, какая потребна для двойной дороги; слѣдственно издержки были бы весьма значительны. По симъ причинамъ мосты въ города будутъ построены деревянные; только мостъ чрезъ Обводный каналъ, долженствующій по причинѣ судоходства имѣть 9 сажень длины, пребудетъ каменной разбукки. Въ 1835 году построенъ такой мостъ чрезъ Обводный каналъ по Пепергофской дорогѣ, на каменной разбукѣ и деревянныхъ сводахъ, и стоилъ 95,463 р. 69½ коп.; посему я ставлю нашъ мостъ въ 95,500 р. За городомъ, гдѣ дорога должна проходить чрезъ тѣ же воды, какъ и шоссе, нужно построить 23 деревянныхъ моста, болѣею частью въ одну или двѣ сажени длины. На матеріалы съ подвозомъ, построение и осмоление каждаго моста можно полагать по 1,500 р.; слѣдственно 24 моста будутъ стоить	130,000
5. Деревянные перекладины. На первое время, пока насыпи еще не окрѣпнутъ надлежащимъ образомъ, шины вездѣ укрѣпляются на деревянныхъ перекладинахъ. Если онѣ чрезъ нѣсколько лѣтъ сгниютъ, 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 будутъ сначала деревянные перекладины, въ 3 футовъ одна опъ другой, или по 1,167 на версту. Сосновое бревно 1½ сажень длины, 7 вершковъ въ поперечникѣ, обтесанное съ двухъ противоположныхъ сторонъ и скрученное съ другихъ двухъ, и со всѣхъ чепырехъ дважды осмоленное, стоитъ съ доставкой 4 р., слѣдственно 30,917 бревенъ для 26½ верстъ.	123,668
6. Фашины. Перемѣны въ поверхности земли во время таянія снѣговъ весною, или пученіе, происходятъ болѣею частью отъ того, что содержащаяся въ землѣ сырость не оповодится надлежащимъ образомъ до наступленія морозовъ; когда же земля опухаетъ, то поверхность оной расширяется; слѣдственно шины желѣзной дороги каждую весну на недѣлю или на двѣ	
И того	867,668

Транспортъ

руб. асс.

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 оп-
 вращенія сего неудобства состоятъ въ накладки фашины на поверхность
 земли, поперегъ насыпи. Между каждыми двумя перекладами нужно класть
 по крайней мѣрѣ по одной связкѣ, въ футъ въ поперечникъ и въ 2½ сажени
 длины, а гдѣ земля глинистая, по двѣ и даже по три одну на другую. Я по-
 лагаю на каждую версту по 1,500 связокъ фашины, слѣдственно на 26½
 верстъ 39,750 связокъ. Связка въ 2½ сажени длины и въ футъ въ попе-
 речникъ съ доспавкою стоить 1 р., слѣдственно всѣ 39,750

7. Каменная настилка и бученіе. Чтобы по возможности опводитъ
 дождевую воду съ поверхности насыпи, и въ особенностяхъ опъ переклады,
 подъ каждую перекладину и около нея насыпаются каменья и бупъ; между
 шинами на дорогу наваливается щебню на 4 дюйма. На Царскосельскомъ шос-
 се кубич. сажень камня плащется по 55 р., а бипаго камня, кусками опъ 1 до 1½
 дюйма, куб. саж. по 87 р. По причинѣ высокой цѣны сего матеріала надобно
 употреблать его съ большою бережливостію; посему я полагаю на погон-
 ную сажень только по ¼ куб. сажени, а на 26½ верстъ 1,525 куб. сажень, въ
 томъ числѣ 1000 куб. саж. камня по 55 р., и 325 куб. саж. бипаго камня по
 87 р. Сіи 1,525 куб. саж. надобно навозитъ на земляную насыпь, разсыпая
 и упрямбовать, на что полагаю я по 9 руб. за куб. сажень. Посему каменный
 и буповый матеріалъ съ работою обойдется въ 95,200

8. Желѣзные шины. 3 фута новѣйшихъ шинъ, назначенныхъ для ѣзды
 паровыхъ машинъ, вѣсятъ ровно 60 Англ. фунтовъ; слѣдственно на каждую
 версту одинакой дороги нужно 62½ тонны или 3,880 пудовъ шинъ. По пред-
 ложенію Спарфорда Девиса и Комп. въ Брисполѣ, опъ 1-го Октября 1835,
 Англ. тонну шинъ могутъ они поставитъ по 8 ф. сп. 10 шилл. съ погруз-
 кою на корабль въ Ньюпортъ; провозъ опшуда въ Петербургъ обойдется
 опъ 10 до 20 шилл. съ тонны. По газетнымъ извѣстіямъ, съ Октября 1835
 цѣна желѣза въ Англіи поднялась 2 ф. сп. на тонну; слѣдственно теперь на-
 добно класть по 10 ф. сп. 10 шил. за тонну. Поелику въ Англ. тоннѣ со-
 держится 62 ½ пуда, а по настоящему курсу по 10½ пенса за рубль асс. фунтъ
 сперлингъ стоитъ 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 26½ верстъ 1,656¼ тонны или 102,820 пу-
 довъ, на 425,675

9. Чугунныя подушки по 22 Англ. фунта шпика, или 2,333 шпика на
 версту, вѣсомъ въ 23 Англ. тонны или 1,425 пуда. Цѣна въ Ньюпортѣ, въ
 Октябрѣ 1835, состояла 6½ ф. сп., теперь 8½ ф. сп., и за провозъ по 15 шил.

И того

1,428,293

	Руб. Асс.
Транспортъ	1,428,293
за понну, слѣдственно по наспоющему курсу съ доставкою въ Петербургъ по 3 р. 41 коп. пудъ. Это составитъ 4,852 р. на версту, а на всю дорогу въ 26½ верстъ 609½ тонны или 37,709½ пудовъ	128,589
10. Языки и среднія шпуки для разѣздовъ, частію изъ кованого желѣза, частію чугунные; желѣзные шпуки для въѣзныхъ ворошъ и переѣздовъ 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 построения по 50 к. пудъ . . .	70,765
12. Насылка дороги, именно: упрямбовка 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, слѣдственно снять дорогу и снова насыпать, что составитъ около 1½ р. за сажень; послѣ второй зимы надобно повторить ту же работу, но уже не въ такой обширности, и можно положить по ¾ рубля за сажень; при дальнѣйшемъ употребленіи дороги такихъ поправокъ уже не потребуется. Вся насылка, пригонка, снятіе и вновь усроеніе дороги составитъ слѣдственно по 5½ р. за сажень, 2,625 р. за версту, а за 26½ верстъ	69,563
13. Переѣзды на мѣстахъ, гдѣ желѣзная дорога пересѣкается другими, каждый переѣздъ безъ шинъ по 400 р., слѣдственно на 10 мѣстъ, гдѣ оныя могутъ встрѣпиться	4,000
14. Въѣзные ворошы, именно: построеніе фундамента и прочихъ частей, но безъ шинъ; за каждый ворошъ по 500 р., а за шестъ	3,000
15. Строенія. По Московскому шоссе казармы для приспавленныхъ къ дорогѣ солдатъ построены почти въ семи верстахъ одна отъ другой. По желѣзной дорогѣ, пребующей болѣе надзора для очиспки отъ снѣга, казармы должны стоятъ въ двухъ верстахъ; въ каждой должны помѣщаться отъ 10 до 15 рабочихъ, и должна быть просторная комната для сбора пассажировъ; это необходимо для того, чтобы доставить проѣзжимъ возможность опправляться 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 вышпукатуренная, съ потребными присройками, кладовою, банею, погребомъ, колодцемъ, заборомъ и пр. стоить 10,000 р., слѣдственно 11 казармъ 110,000 р.	
И того	1,711,210

		Руб. асс.
Транспортъ		1,711,210
<p>Сверхъ того въ Петербургѣ и въ Царскомъ Селѣ дома для жилищъспва по- вѣреннаго, помѣщенія конторы, съ просторною комнатою для сбора пассажи- ровъ, для жилищъспва 10 до 15 рабочихъ, съ конюшнями и сараями, насосами для паровыхъ машинъ по 30,000 р. каждый, а за два 60,000; на всѣ же строенія для до- роги 170,000 р. Кромѣ того для пристанища публики, гуляющей въ Павлов- скомъ паркѣ, будетъ возведено въ ономъ нѣсколько строеній, о которыхъ въ послѣдствіи сказано будетъ подробнѣе. На сіи постройкіе полагается предварительно 200,0000 р., слѣдственно расходы на всѣ постройкіе составятъ.</p>		370,000
<p>16. Экипажи. Мы въ послѣдствіи увидимъ, на чемъ основывается рас- четъ по крайней мѣрѣ на 300,000 пассажировъ въ годъ; это составитъ сред- нимъ числомъ 822 человѣка въ день, которые проѣдутъ по дорогѣ взадъ и впередъ. Если положить, что это число пассажировъ отправится въ одинъ разъ, то для нихъ потребуется 55 дилижансовъ, каждый на 15 человѣкъ; при выгодномъ профилѣ нашей дороги, для движенія сихъ дилижансовъ нужно только 4 паровыя машины. Если считать, что все число пассажировъ будетъ отправляться въ два раза ежедневно, то понадобится 28 дилижансовъ и 2 паровыя машины. Но такъ какъ пре- имущественно по воскреснымъ днямъ должно ожидать гораздо болѣе проѣз- жихъ, нежели въ будни, то для вѣрности я полагаю завести 5 паровыхъ ма- шинъ и столько дилижансовъ, чтобы можно было въ одинъ разъ отправить тысячу человѣкъ, и сверхъ того десять экипажей съ пассажирами, которые пожелаютъ ѣхать въ собственныхъ экипажахъ. По сему расчету нужно:</p>		
8 дилижансовъ, самыхъ красивыхъ, на 15 человѣкъ каждый, по 6000 р.	48,000	руб.
8 дилижансовъ подобныхъ тѣмъ, какіе употребляются въ Пе- тербургѣ, на 20 человѣкъ каждый, по 4500 р.	36,000	—
30 открытыхъ дилижансовъ (chairs à bancs), по 1500 р.	45,000	—
10 ходовъ для перевозки экипажей, по 500 р.	5,000	—
15 повозокъ для перевозки провизій, товаровъ, скота и пр. по 600 р.	9,000	—
5 паровыхъ машинъ, построенныхъ въ Англіи, съ достав- кою въ Петербургъ и поставкою здѣсь, по 1200 ф. ст. или 27,432 р.	137,160	—
1 вагонъ съ каменною и деревянною постройкою оной	4,000	—
2 журавля для нагрузки и разгрузки, съ каменною по- стройкою	5,000	—
Итого		2,370,370

	Руб. асс.
Транспортъ	2,370,370
17. Кузнецы для починки паровыхъ машинъ и повозокъ, на обзаведеніе ихъ	30,000
18. На всѣ расходы по управленію, и разные расходы по всему предпріятію, о копорыхъ въ послѣдствіи сказано будетъ подробнѣе . .	599,630
И всего	3,000,000

Этой суммы будетъ совершенно достаточно, ибо всѣ цѣны положены въ смѣлѣ такія, что по большей части спашей можно будетъ сдѣлать сбереженія. Само собою разумѣется, что потребуются новый капиталъ, если желѣзо въ Англіи еще болѣе вздорожаетъ, если Компанія положитъ продолжитъ дорогу вдоль Царскосельскаго булеваря, или если число пассажировъ увеличится до того, что потребуются новыя строенія или умноженіе экипажей. Но всѣ эти обстоятельство были бы очевидно благопріятныя событія для предпріятія, ибо въ такомъ случаѣ и доходы возрастутъ значительно противъ исчисленія. На всякой случай благоразуміе требуетъ и здѣсь, какъ дѣлается въ Англіи, имѣть запасный капиталъ, напр. въ 500,000 р., который имѣетъ быть употребленъ только по мѣрѣ встрѣчающейся надобности.

Изъ сей смѣлы и изъ вышесказаннаго явствуетъ весь мой планъ для исполненія предпріятія. Дѣло идетъ о прочномъ построеніи и о возможно быстромъ исполненіи. Посему будутъ 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 будутъ построены деревянные, ибо каменные потребовали бы два года времени. Въ послѣдствіи можно будетъ выстроить и каменные; тогда матеріалы можно будетъ возить по желѣзной дорогѣ, слѣдственно они обойдутся гораздо дешевле противъ настоящаго, ибо теперь надобно бы было возить ихъ болѣею частью по прорубленнымъ лѣсамъ или болошистымъ мѣстамъ.

Земли будутъ покупаемы для двойной дороги, хотя она построена будетъ на первый случай съ одинаковыми колеями; если сообщеніе значительно усилятся, то второй рядъ колеи можно будетъ пристроить, какъ сдѣлано на Дарлингтонской и другихъ дорогахъ въ Англіи.

СРОКЪ ПОСТРОЕНІЯ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ ИЗЪ С. ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

По высочайшей волѣ Государя Императора, Компанія составится и можетъ приступить къ дѣйствию не прежде, пока не соберется по подпискѣ капиталъ въ 3 мил. руб., и не внесется пятая часть онаго наличными въ торговыя дома, которые

будути мною назначены. При живомъ участіи въ предпріятіи, изъявленномъ съ того времени, какъ сія высочайшая воля сдѣлалась извѣстною, весь попребный капиталъ собранъ еще до обнародованія сего сочиненія, слѣдственно Компанія соспавилась.

Мнѣ надобно немедленно опсправитися въ Англію, чпобы выбрать лучшую форму шинъ, коихъ шеперь очень много, условиться съ заводчиками и фабрикантами машинъ о поспавкѣ всего попребнаго для дороги, и предложить Правленію Компаніи о заключеніи подрядовъ. Въ Англіи надобно будетъ также пригласить нѣсколько чловѣкъ, свѣдущихъ въ поспроеніи желѣзныхъ дорогъ, копорые могли бы служить мнѣ помощниками. Во время опспушпвія моего, первоначальныя работы произведены будутъ находящимися здѣсь Авспрійскими инженерами, а по возвращеніи моемъ поспроеніе дороги начнется со всею возможною дѣятельностію, и я удостовѣрю, что желѣзная дорога изъ Петербурга въ Царское Село можетъ быть опкрыта 1-го Октябрия 1836 при слѣдующихъ условіяхъ:

1. Если мнѣ можно будетъ опсправитися изъ Петербурга въ Англію не позже послѣдняго числа Февраля, для заключенія условій.
2. Если поспроеніе дороги, по всему проптяженію ея, за исключеніемъ артиллерійскаго Учебнаго мѣспа на Волковомъ полѣ, въ 2½ верспы длиною, можно будетъ начать 1-го Мая сего года, а на помянутомъ мѣспѣ не позже 15-го Іюля.
3. Если половина попребныхъ шинъ и подушекъ будетъ поспавлена въ Петербургъ въ началѣ Іюня, а другая половина не позже исхода Августа сего года.
4. Если Правленіе Компаніи подрядитъ рабочихъ такъ, чпобы перевозка земли на пачкахъ могла быть кончена по всей дорогѣ къ половинѣ Августа, а на артиллерійскомъ полѣ къ послѣдному числу Августа, и если всѣ прочія работы и поспавки произведены будутъ въ назначенные мною сроки, дабы дорога могла поспѣть къ 1-му Октябрия 1836.
5. Наконецъ, если не будетъ необыкновенно дождливаго лѣта, ибо мокрая погода можетъ опсповитъ работы.

Изъ сихъ условій, чепыре первыя легко могутъ быть выполнены; послѣдняго нельзя предвидѣть. Впрочемъ лѣпо въ окрестностяхъ Петербурга обыкновенно бываетъ сухое; слѣдственно со всею вѣроятностію можно ожидать опкрытія дороги до Царскаго Села 1-го Октябрия 1836. Продолженіе оной до Павловска можетъ быть сдѣлано уже весною 1837 года. Если я выѣду изъ Петербурга въ началѣ Марша, то и опкрытіе дороги до Царскаго Села замедлится; въ случаѣ же опсправленія моего послѣ 20-го Марша, вовсе невозможно будетъ опкрыть дороги въ нынѣшнемъ году. Само собою разумѣется, что я не могу ѣхать прежде выдачи привилегіи.

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

Впрочемъ должно еще замѣтить, что пученіе насыпи, о которомъ сказано въ 12 страницѣ смѣлы, прерветъ пользованіе дорогою въ первую весну недѣли на двѣ, во вторую на недѣлю; но въ слѣдующіе годы такихъ остановокъ уже не будетъ.

ПОЛЬЗОВАНИЕ ЖЕЛѢЗНОЮ ДОРОГОЮ ИЗЪ С. ПЕТЕР- БУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПЕРЕѢЗДОВЪ ПО ДОРОГЪ.

Въ Англіи пассажиры и повары перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ въ собственныхъ дилижансахъ, повозкахъ или паровыхъ каретахъ Компаній, или на ихъ же лошадяхъ, за что взимается установленная плата. Здѣшняя Компанія заведетъ доспашное число повозокъ для пассажировъ и поваровъ, и паровыхъ машинъ, какъ сказано въ 16-ой страницѣ смѣлы. Дорога предназначается преимущественно для пассажировъ; слѣдственно надобно будетъ каждый разъ оппавлять паровую машину, коль скоро сберется болѣе 40 пассажировъ. Если проѣзжихъ будетъ менѣе, то ихъ будутъ оппавлять на лошадяхъ, какъ это дѣлается на Дарлингтонской желѣзной дорогѣ и на многихъ другихъ въ Англіи и Америкѣ. По дорогѣ между Нюренбергомъ и Фюршомъ, паровыя машины ходятъ только два раза въ день взадъ и впередъ, а дилижансы, запряженные лошадьми, оппавляются 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 фабриканповъ машинъ въ Англіи, въ Журналахъ: *Times*, *Leeds Mercury* и *Railway Magazine*, каждая паровая машина должна проѣзжать отъ Фоншанки до конца дороги въ Павловскомъ паркѣ, 25½ верспъ 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. Поелику до Царскаго Села по желѣзной дорогѣ только 22 верспы, то на переѣздъ шуда приходится 35 минутъ.

При этомъ однако же предполагается, что не будетъ ни какихъ остановокъ внутри города, при переѣздѣ чрезъ Московское шоссе и другія дороги. Въ случаѣ же остановки, на примѣръ, если по какой нибудь дорогѣ чрезъ желѣзную дорогу переходятъ войска, проѣздъ въ Царское Село и Павловскъ конечно продлится долѣе 35 и 40 минутъ. На каждомъ переѣздѣ черезъ дорогу поставлены будутъ спорожа, для предвѣдомленія о проѣздѣ паровой машины и предупрежденія несчастій.

Если бы захотѣли поспроить Царкосельскую дорогу по образцу Лондонской и Гринвичской внутри города на каменныхъ сводахъ, а чрезъ Московское шоссе и другія поперечныя дороги поспроить мосты, чтобы сообщеніе производилось подъ желѣзною дорогою, то и по ней можно бы было ѣздить со всевозможною скоростію безъ всякой остановки. Нѣтъ сомнѣнія, что по такой дорогѣ, возвышенной надъ землею на 20 и до 25 фузовъ, можно бы было доѣхать въ 25 минутъ отъ Фоншанки въ Царское Село, и по большей мѣрѣ въ 30 минутъ въ Павловскій паркъ; но она стои-

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 будетъ ѣздить въ Царское Село за прѣшъ нынѣшней цѣны. Въ послѣдствіи, если число пассажировъ увеличится, какъ на дорогѣ между Дублиномъ и Кингстономъ, до 1,061,618 человекъ въ годъ, можно будетъ приспроить второй рядъ колеи, подышъ дорогу надъ улицами столицы и надъ всѣмъ пространствомъ, по которому она проходитъ.

Если ко времени отправленія явятся мало пассажировъ, то будутъ запрягать, какъ сказано, хорошихъ лошадей, и тогда на проѣздъ до Царскаго Села нужно будетъ часть времени. Товары или другіе предметы будутъ отправляемы по дорогѣ вмѣстѣ съ проѣзжими. Кто захочетъ ѣхать въ собственной каретѣ, заплашитъ установленную сходную цѣну, и карета поспавится на особенный ходъ, подобно тому, какъ дорожныя кареты перевозятъ зимою на помовахъ.

Дабы можно было принимать пассажировъ не только на концахъ дороги, но и на другихъ пунктахъ, будутъ построены, какъ уже сказано, на каждыя двухъ верстахъ дома съ комнатами для сбора проѣзжихъ. Сбирающіеся на концахъ дороги будутъ дѣлать переѣздъ на паровой машинѣ безостановочно. За паровую машину будетъ слѣдовать дилижансъ, запряженный хорошою лошадыю, чтобы собирать 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 тамъ же заводятся каждые восемь дней. Кондукторъ дилижанса, везомаго лошадыю, можетъ судить, успѣлъ ли онъ доѣхать до конца дороги прежде опхода слѣдующаго поѣзда; если не успѣетъ, то останавливается на одномъ изъ объѣздовъ, и переждавъ паровую машину, продолжаетъ путь. По Царскосельской дорогѣ, сверхъ того, можно будетъ видѣть опъ одного объѣзда до другаго. Такимъ образомъ конечно можетъ случиться, что пассажиры, отправляющіеся не съ концовъ дороги, употребятъ на переѣздъ часть или часть съ четвертью; но и при этомъ они еще выиграютъ, прошивъ обыкновеннаго способа, половину времени и болѣе половины издержекъ. Если бы дорога была построена съ двойными колеями, то такихъ задержекъ конечно бы не было, ибо дилижансы, запряженные лошадыми и слѣдующіе за паровыми машинами, могли бы дѣлать весь переѣздъ безъ остановки.

Теперь постараемся опредѣлить паксу платы за провозъ по Царскосельской желѣзной дорогѣ, и для сего сперва разсмотримъ паксы иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ.

ТАКСЫ ЗА ПРОВОЗЪ ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ ВЪ ЧУЖИХЪ КРАЯХЪ.

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

сии. Компании, построившія желѣзныя дороги въ Англіи и Франціи, пребувають за провозъ обыкновенно половину прежнихъ цѣнъ на шоссе, и сверхъ того поспавляютъ путешественниковъ въ половину или въ прешью часть времени, нужнаго для проѣзда по шоссе. Пассажиры имѣють еще и ту выгоду, что поѣздка въ каретѣ по желѣзной дорогѣ гораздо удобнѣе и пріятнѣе, нежели по всякой иной дорогѣ; путешественникъ выходитъ изъ кареты, не чувствуя ни малѣйшей усталости, между тѣмъ, какъ по окончаніи путешествія по обыкновенной дорогѣ всегда имѣеть нужду въ отдыхѣ.

Значительная выгода, доставляемая публикѣ желѣзными дорогами, по причинѣ сбереженія издержекъ и времени и доставленія удобства, побуждаешь весьма многихъ пользоваться оными, и отъ того происходитъ большой сборъ и хорошій дивидендъ на акціи.

По представленнымъ Англійскому Парламенту свѣдѣніямъ, до построения желѣзной дороги между Манчестеромъ и Ливерпулемъ плащили за мѣсто внутри шоссеаго дилижанса 10 шиллинговъ, а снаружи 5 шилл.; дилижансъ ходилъ въ 4 часа. На желѣзной дорогѣ плащился по 5 шилл. за мѣсто внутри кареты, и по 3 шилл. 6 пенсовъ снаружи, и на проѣздъ пребуется 1½ часа. Въ слѣдствіе сего значительнаго сокращенія издержекъ и времени, число пассажировъ по желѣзной дорогѣ увеличилось вътрое противъ прежняго. Манчестерская дорога составляетъ 45 верстъ, Царскосельская 22 версты, Павловская 25½ версты. Изъ сравненія монетъ и разстояній можно вывести здѣсь слѣдующія цѣны за мѣста:

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

Компанія Ліонская и Сент-Этьенская поспавляетъ пассажировъ также почти за половину цѣны, плащимой во Франціи на шоссе за такое же разстояніе. Желѣзная дорога составляетъ 54½ версты, и цѣны по выводамъ оказывающіяся слѣдующія:

По сравненію съ оными:

Цѣна мѣстамъ на Ліонской дорогѣ:	въ Царское Село:	въ Павловскѣ:
Въ берлинѣ { Coure 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 окрыпномъ дилижансѣ		
(Chars à bancs) 4 — — — — —	1 — 47 — — — — —	1 — 70 — — — — —

Желѣзная дорога изъ Брюсселя въ Мехельнъ, съ одинаковыми колеями, составляетъ 20½ версты; на ней сущесвують слѣдующія цѣны:

Цѣны мѣстамъ на Брюссельской дорогѣ:	По сравненію съ оными:
	въ Царское Село: въ Павловскѣ:
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 окрыпномъ 1 — — — — —	— 98 коп. — 1 — 13 — — — — —
Въ вагонѣ — 50 — — — — —	— 49 коп. — — 57 — — — — —

Изъ сихъ трехъ дорогъ только первая посредствомъ туннелей доведена до средины Ливерпуля, ибо проложеніе дороги по улицамъ причинило бы несмѣшныя из-

держки сломкою зданій; въ Брюссель и Ліонъ оканчиваючися онѣ за городомъ, и путешественники ѣздятъ къ дорогамъ на омнибусахъ, что конечно весьма неудобно.

ТАКСА ЗА ПРОВОЗЪ ПО ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ ИЗЪ С. ПЕТЕРБУРГА ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ.

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

	въ Царское Село:	Павловскъ:
За мѣсто въ каретѣ перваго рода, лично успроенной со всѣми удобствами..	2 руб. 50 коп. асс. . . .	3 руб. — коп. асс.
За мѣсто въ дилижансѣ	1 — 80 — —	2 — 10 — —
„ „ въ проспомѣ, открытомъ дилижансѣ, 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 повару 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 поваровъ, мебели, хлѣба, соли и пр. — руб.	6 коп. асс. . . .	— руб. 7 коп. асс.
За лошадь	2 — 50 — — . . .	5 — — — —
За повозку коровъ, свиней и пр.	5 — — — — . . .	6 — — — —
За овцу, пеленка	— — 10 — — . . .	— — 12 — —
За порожнія дорожныя кареты, коляски, фаэпоны и пр. съ пуда	— — 9 — — . . .	— — 11 — —
За дорожныя кареты, коляски, фаэпоны, съ пассажирами, сверхъ платы по вѣсу, еще съ особы по	— — 80 — — . . .	— — 1 — — — —

По этой таксѣ семейству, переѣзжающему изъ города въ Царское Село и отправляющему пуда 150 пудовъ мебели и порожнюю 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 поѣдутъ еще 4 особы и слуга, то сверхъ того придется еще 4 р., а за провозъ 2 лошадей, чтобы поберечь ихъ и также доставить имъ удовольствіе хопя

разъ прокапипсь въ карепѣ, какъ это ежедневно дѣлается на Дарлингтонской дорогѣ, спшилъ бы еще 5 р.

Пассажиръ, проѣзжающій со слугою въ собственномъ фаэтонѣ, въ 20 пудъ вѣсу, въ Павловскѣ или опшуда, плащипъ за каждый конецъ 4 р. 20 к. Опъ сборнаго мѣста на Фонпанкѣ или въ Павловскѣ, подѣ экипажъ его для опшвозки въ домъ должно запрягать лошадей; и это можетъ быть производимо Компаніею же за особую умѣренную плату.

Изъ Царскаго Села можно съѣздитъ на Сѣнную, закупипъ 2 пуда всякой провизіи и воропипсь въ печеніе $2\frac{1}{2}$ часовъ, заплапипъ въ оба конца 1 р. 72 коп. въ простомъ дилижансѣ.

СООБЩЕНІЕ ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ ВЪ ЧУЖИХЪ КРАЯХЪ.

На всѣхъ дорогахъ, которыя спроились по сіе время на основаніи вѣрояшнаго числа проѣзжихъ, это число вездѣ безъ исключенія гораздо превышало предположенія. До опкрытія желѣзной дороги между Стоктономъ (5000 жителей) и Дарлингтономъ (6000 жителей), еженедѣльно ходили только двѣ почповыя карепы, и большею частію порожнія; посему и при поспроеніи дороги расчипывали на небольшое число пассажировъ, а основывали предпріятіе на перевозкѣ каменнаго угля и товаровъ; напропипъ того въ 1833 году проѣхало по дорогѣ 43,084 человекъ, а въ 1834 году 63,851; слѣдственно въ этомъ году каждый житель обоихъ городовъ проѣхалъ по желѣзной дорогѣ 3 раза взадъ и впередъ.

До поспроенія желѣзной дороги изъ Манчестера (165,000 жителей) въ Ливерпуль (150,000) проѣзжало среднимъ числомъ 450 человекъ въ день или около 165,000 въ годъ; это найдено по почнымъ изслѣдованіямъ, произведеннымъ по распоряженію Парламента. По опкрытіи желѣзной дороги сообщеніе было слѣдующее:

Годы.	По дорогѣ перевезено :			Поступило сбору :											
	Пассажи- ровъ.	Тоннъ по- варовъ.	Тоннъ ка- меннаго угля.	Съ пассажировъ.			Съ товаровъ.			Съ каменнаго угля.			И Т О Г О .		
				ф.	сп.	пен.	ф.	сп.	пен.	ф.	сп.	пен.	ф.	сп.	пен.
1832	556,945	159,443	69,396	83,165	1	6	67,455	6	7	4,988	10	10	155,608	18	11
1833	586,492	194,704	81,509	98,816	4	1	79,259	13	11	5,230	2	3	183,506	—	3
1834	458,153	203,123	96,614	111,063	4	3	82,285	17	11	6,334	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 чепыре года													756,029	13	1

(*) Число пассажировъ и тоннъ не означено въ прехъ послѣднихъ полугодовыхъ опчетахъ Дирекціи, и выч-
слено здѣсь по показаннымъ въ опчетахъ сборамъ въ сравненіи съ прежними годами.

Если сравнить число пассажиров съ народонаселеніемъ обоихъ городовъ, составляющимъ 315,000 жителей, то окажется, что нынѣ почти каждый изъ нихъ дѣлаетъ поездку взадъ и впередъ разъ въ годъ. Это составляетъ, по сравненію, только прелесть числа проезжихъ между Споксгономъ и Дарлингтономъ; но здѣсь должно замѣтить, что преимущественно въ Манчестерѣ живетъ весьма большое число фабричныхъ, которые никогда не выезжаютъ изъ города; равномерно и въ Ливерпуль множеству малпроевъ и рабочихъ въ гавани, которые также никогда не ѣздили въ Манчестеръ.

Выше сказано уже было, что по желѣзной дорогѣ между Дублиномъ (230,000 жителей) и Кингстоуномъ (1,500 жителей) въ первые три мѣсяца по открытіи ея прошло 177,117 человекъ, а въ теченіе перваго года, кромѣ подписавшихся на весь годъ, 1,061,618 человекъ. Изъ сравненія сего числа съ народонаселеніемъ обоихъ городовъ окажется, что каждый житель проезжаетъ по дорогѣ въ оба конца болѣе двухъ разъ въ годъ.

Желѣзная дорога изъ Эдмбурга къ угольнымъ копямъ въ Далькейпѣ, на протяженіи $14\frac{1}{2}$ верстъ, начинается въ Эдмбурга и проведена чрезъ туннель въ полверсты. Хотя на ней вовсе не ожидали пассажировъ, но жители пользуются ею для прогулокъ, и въ 1834 году прошло по ней 253,200 человекъ. Изъ сравненія съ числомъ жителей оказывается, что почти каждый изъ нихъ проѣдетъ по дорогѣ взадъ и впередъ одинъ разъ въ годъ.

По желѣзной дорогѣ между Глазговымъ и Гарикиркомъ въ Шотландіи, построенной единственно для перевозки угля, прошло въ 1832 году 62,000, а въ 1834 году 117,700 человекъ.

Между Ліономъ (150,000 жителей) и Сенпъ-Этьеномъ (40,000 жителей) до построенія желѣзной дороги ходило каждую недѣлю только по нѣсколькимъ diligenciam; по открытіи же оной число проезжихъ непрерывно возрастало, и по послѣднимъ отчетамъ Правленія Компаніи составляло:

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

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

Эти результаты имѣютъ замѣчательное, что по этой дорогѣ построено 10 туннелей сквозь горы, при проѣздѣ коихъ пассажиры, преимущественно лѣтомъ, подвергаются непріятности внезапнаго перехода изъ наружнаго теплаго воздуха въ сырую атмосферу подъ землею. Сверхъ того паденіе сей желѣзной дороги сполъ значительное, что повозки большою частію силою собственной тяжести увлекаются съ необыкновенною скоростію изъ Сенпъ-Этьена въ Ліонъ, и уже случались отъ того несчастія. При лучшемъ проложеніи дороги съ избѣжаніемъ 10 туннелей, число проезжихъ было бы вѣрно вдвое или втрое болѣе. Впрочемъ должно замѣтить, что при составленіи проекта дороги, проезжихъ вовсе не принимали въ расчетъ; слѣдственно прибыль отъ 190,000 пассажировъ вовсе неожиданная.

Предъ построеніемъ желѣзной дороги между Брюсселемъ (80,000 жителей) и Мехельномъ (20,000 жителей), Правительство распорядилось о численіи у городскихъ воровъ проезжихъ въ теченіе почти цѣлаго года. Насчитали до 75,000 человекъ въ годъ. По этому приняли, что по желѣзной дорогѣ проезжихъ будетъ прелесть болѣе, или 100,000 въ годъ, отъ которыхъ получится сбора 88,000 франковъ; посему

желѣзную дорогу поспроили одинакую. По открытіи оной въ первые 86 дней число проѣзжихъ было слѣдующее:

1855 года.	Число дней.	Число проѣзжихъ между Брюсселемъ и Мехельномъ.					Сборъ.	
		Въ бер-линахъ.	Въ ди-лижан-сахъ.	Въ ошкры-тыхъ, charr à bancs.	Въ вагонахъ.	И того.	Франк.	Сант.
Съ 7 Мая по 20 Мая	14	—	1,292	2,866	12,721	16,879	11,213	5
— 21 Мая по 7 Іюня	18	124	1,646	4,968	22,839	29,577	19,074	95
— 8 Іюня по 25 Іюня	18	674	1,591	7,135	23,131	32,529	22,699	35
— 26 Іюня по 13 Іюля	18	518	1,587	7,050	28,993	38,148	25,054	90
— 14 Іюля по 31 Іюля	18	595	1,502	7,709	36,793	46,599	28,913	80
Итого	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	5,231	23,253	88,993	118,800	78,260	40

Среднимъ числомъ :

По воскресн. днямъ	1	37	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 проектѣ расчислявали только на 88,000 фр. въ 365 дней.

Показанія сіи заимствованы изъ офиціального опчета, предложеннаго Палатѣ представителей Бельгійскимъ Министромъ Внутреннихъ дѣлъ де Тѣ, 4-го Августа 1855, и потомъ напечатаннаго. По позднѣйшимъ извѣстіямъ, число проѣзжихъ по дорогѣ было весьма значительно; въ Декабрѣ 1855 проѣхало болѣе 28,000, въ Январѣ 1856 болѣе 29,000 человекъ. Принявъ въ соображеніе, что лѣтомъ ѣзды 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 житель дѣлаешь въ годъ двѣ поѣздки въ одинъ, и двѣ въ другой конецъ.

Между Нюрнбергомъ (38,000 жителей) и Фюртомъ (15,000 жителей) открыта дорога на 11 $\frac{1}{2}$ верстахъ 8-го Декабря 1855, 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 человекъ; среднее число было въ воскресные дни 1204, въ будни 742. Хотя лѣтомъ должно быть гораздо болѣе пассажировъ, но мы примемъ среднимъ чи-

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

Изъ всѣхъ сихъ опытовъ явствуетъ, что съ полною основательностію 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.

Замѣчательно все то, что проѣздъ по желѣзной дорогѣ бываетъ многочисленъ не въ первое время, для удовлетворенія любопытства; онъ непрерывно усиливается, ибо прежніе противники 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 вѣрояно изъ любопытства проѣхало 16,879 человекъ; потомъ

съ 21 Мая по 7 Іюня, въ первые	18 дней проѣхало	29,577 человекъ.
— 8 Іюня — 25 Іюня, во вторые	„ „ „	32,529 „
— 26 Іюня — 13 Іюля, въ третьи	„ „ „	38,148 „
— 14 Іюля — 31 Іюля, въ четвертые	„ „ „	46,399 „

слѣдственно число проѣзжихъ непрерывно возрастало. Не должно однако же думать, чтобы по этой дорогѣ ѣздили преимущественно за дѣломъ, ибо Министръ Внутреннихъ дѣлъ де Тѣ (de Theux) въ Палатѣ предсѣвателей сказалъ 4-го Августа 1835, что „провозъ поваровъ изъ одного города въ другой такъ маловаженъ, что по сіе время еще и не заботились о покупкѣ для нихъ повозокъ.“ Кромѣ того предсѣвляемый имъ вѣдомости доказываютъ, что въ каждый день среди недѣли проѣзжаетъ по дорогѣ среднимъ числомъ 1698 человекъ, съ коихъ сбору 1118 фр. 1 сант.; но въ каждое Воскресенье среднее число пассажировъ было 2796, а сбору 1793 фр. 48 сант. Изъ этого явственно, что дорогою пользуются преимущественно только для удовольствія и отдыха.

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

Чтобы опредѣлить вѣрояное 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 неистичи-

слимья невыгоды. Сюда относятся бывающія по временамъ наводненія, чему спрашанный примѣръ видѣли мы 7-го Ноября 1824; непоспоянная погода, частыя перемены температуръ, туманы, облегающіе городъ, трудность въ проведеніи спочныхъ трубъ для грязной, скопляющейся на улицахъ воды, и проводныхъ трубъ въ дома для чистой воды и пр. Каналы, пересекающіе городъ, чрезвычайно важные для подвоза дровъ, спроевыхъ матеріаловъ, къ сожалѣнію принимаютъ въ себя и большую часть нечистоты, и въ жаркіе лѣтніе дни распростираютъ весьма непріятный запахъ. Проведенныя по главнымъ улицамъ подземныя трубы засоряются по недоспазку паденія, и каждое лѣто надобно ихъ вскрывать, вычищать изъ нихъ нечистоту на улицы и свозить. Опъ эаго происходятъ, особенно въ жаркое лѣто, вредныя для здоровья испаренія, и вмѣстѣ съ тѣмъ раждается потребность покидать столицу на лѣто и жить за городомъ.

Здоровье есть первое и высочайшее благо каждаго человѣка; всякій благоразумный человѣкъ долженъ заботиться о сохраненіи онаго. Зимой покоится вся природа, а вмѣстѣ съ нею и человѣческое тѣло; лѣтомъ природа возрождается, и человѣкъ укрѣпляется. Но какъ коротко лѣто въ переменчивомъ климатѣ Пепербурга, при столь неблагопріятномъ положеніи сего города! Посему не справедливо ли будетъ утверждать, что ни въ одной Европейской столицѣ жители не имѣютъ такой нужды въ проведеніи лѣта за городомъ, какъ въ Пепербургѣ?

Всякой житель Пепербурга, и въ особенності всякой врачъ, отдастъ полную справедливостъ сему сужденію; оно объясняетъ, почему именно въ послѣдніе годы многія семейства начали переселяться на лѣто за городъ. Спрѣльна, Пепергофъ, Царское Село и Павловскъ опстоютъ опъ столицы на нѣсколько часовъ ѣзды, и шоссе въ эти мѣста покрыты лѣтомъ непрерывными облаками пыли, такъ, что переѣздъ почти столько же вредитъ здоровью, сколько оно поправляется пребываніемъ въ означенныхъ мѣстахъ на свѣжемъ воздухѣ. Люди, занятыя дѣломъ, копорымъ каждый день надобно быть въ городѣ, могутъ посѣщать сіи мѣста по большей мѣрѣ только въ воскресные и праздничные дни. Семейства, въ копорыхъ есть дѣти, берущіе уроки у учителей, не могутъ жить лѣтомъ въ этихъ опдаленныхъ мѣстахъ. Всякому извѣстно, какъ дорого стоить воспитаніе дѣтей въ Пепербургѣ, 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 опнимаешь у учителя по крайней мѣрѣ 5 часовъ времени? Семейство съ дѣтьми, въ особенності же чиновники, кушцы и всѣ вообще дѣловые люди принуждены селиться на близлежащихъ оспровахъ, Каменномъ, Крестовскомъ, Пепровскомъ, Аптекаарскомъ, 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 туманами, и попому обыкновенно перебираются туда не ранѣ исхода Мая, а въ началѣ Септября уже возвращаются въ городъ; слѣдственно все пребываніе ограничивается премо или $3\frac{1}{2}$ мѣсяцами. Не смотря на невыгодное положеніе и дороговизну жилищества на сихъ оспровахъ, они бывають однако же лѣтомъ наполнены жителями, и иностранцы по справедливости дивятся великолѣпнымъ дачамъ и роскошному прозябенію цвѣтовъ,

возвращаемыхъ въ шеплищахъ, копорые въ печеніе нѣсколькихъ недѣль соспавляютъ прелестнѣйшее украшеніе всей спороны. Пошребноспъ жипъ за городомъ ежегодно обнаруживается сильнѣе, и по недоспапкѣ мѣста на оспровахъ множеспво дачъ спроишя даже на низменной Выборгской споронѣ. Изъ числа участковъ, принадлежанихъ Лѣсному Инспипупу, въ короткое время продано 66 мѣспъ, и еще болѣе паковыхъ участковъ продано въ той же споронѣ частными людьми, копорые брали за квадратную сажень отъ 3 до 3½ рублей.

Разспопримъ мѣспоположеніе Царскаго Села и Павловска. Оспрова возвышены надъ Невою среднимъ числомъ только на сажень, а главныя воропа Царскосельскаго дворца, по моей нивелировкѣ, на 31½ сажени надъ среднимъ уровнемъ Невы. Городъ Царское Село съ прекрасными улицами, пересѣкающимися подъ прямыми углами, веселыми дачами, споишъ на скапѣ горы; Императорскій паркъ неподалеку отъ дворца предспавляетъ прекраснѣйшія прогулки. Павловскъ споишъ около 15 сажень выше уровня Невы; хорошо содержимый паркъ и всѣ окреспиноспи предспавляютъ пріятнѣйшее разнообразіе, какое только въ состояніи создать воображеніе. Кому неизвѣспны „Писъма о садѣ въ Павловскѣ, 1804“, знаменипаго Шпорха: „Кто выходилъ изъ эпаго парка, не будучи удовлетвореннымъ въ полной мѣрѣ?“

Но многіе ли могли пользоваться этими великолѣпными мѣспами, содержимыми въ наилучшемъ видѣ Августѣйшими хозяевами? Отъ Обухова моспа по наспоащему шоссе до Павловскаго парка 27½ верспъ или почпи 4 Нѣмецкія мили; поѣзка пуда по пыльной дорогѣ, съ горы и въ гору, пребуешъ отъ 2½ до 3 часовъ, возвращпный пунъ сполько же; для двухъ человекъ надобно запрягашъ въ карету пройку лошадей, и поѣзка взадъ и впередъ въ одинъ день споишъ отъ 30 до 35 р.; а пріѣхавъ въ Павловскъ, не найдешъ хорошей гостинницы для опдыха. Каково же тому, у кого шамъ нѣшъ ни одного знакомаго? Ему придепся съ пустымъ желудкомъ любоваться красотами природы. Этимъ объясняется, почему лѣсомъ посѣщается Павловскъ весьма мало, а Царское Село пакке немного, въ соразмѣрности съ населеніемъ Петербурга.

Пособишъ симъ неудобствамъ можетъ только желѣзная дорога, ибо по сіе время Царское Село отспоишъ отъ Петербурга на 2 часа, Павловскъ на 2½ часа, а со дня открышія сей дороги разспояніе уменьшился до 35 минутъ въ Царское Село и до 40 въ Павловскъ. Доселѣ плапашъ за карету въ Царское Село за день отъ 20 до 25 р., за мѣспо въ дилижансѣ 3½ р. пуда и 3½ р. обратпо; а на желѣзной дорогѣ издержки среднимъ числомъ за лучшія мѣста соспавляютъ 2 р. или около половины наспоащей цѣны, если же взять среднюю цѣну всѣхъ мѣспъ, почпи претью часть или 1 р. 48 к. Поѣзка въ Царское Село будешъ споишъ не болѣе, какъ на дачу на Черной рѣчкѣ; но Царское Село въ 20 разъ выше Невы, шамъ можно дышашъ чистымъ свѣжимъ воздухомъ, въ Августѣ шамъ нѣшъ нумановъ, и Петербургскіе жипели оспаются шамъ до конца Оклября, а Высочайшій Дворъ всегда до начала Ноября, въ 1835 году до 12-го Ноября. Такимъ образомъ сіе прелестное мѣспопребываніе съ испинно Царскими заведеніями, Павловскъ съ романпическими мѣ-

сположеніями, посредствомъ желѣзной дороги и магической силы паровъ сближаясь со столицею на четвертую часъ разстоянія, ибо оно опредѣляется временемъ.

Со временемъ двойной рядъ великолѣпныхъ дачъ возникнетъ по желѣзной дорогѣ, ибо вѣроятно всякъ предпочтетъ эти мѣста болохиской, низменной Выборгской споронѣ, гдѣ всякому приходится жить посреди опдѣльныхъ владѣній, между шѣмъ, какъ Царскосельскій и Павловскій сады, гдѣ теперь бываетъ собраніе разъ въ недѣлю у музыки, представляющъ ежедневно пріятнѣйшее сборное мѣсто для лѣпныхъ жителей. Чиновникамъ, купцамъ и другимъ дѣловымъ людямъ, копорыхъ занятія удерживаютъ въ городѣ до 3 или 4 часовъ по полудни, можно будетъ жить лѣтомъ въ Царскомъ Селѣ или Павловскѣ, или по крайней мѣрѣ ѣздить туда гулять, ибо проѣздъ будетъ стоить имъ столько же времени и денегъ, какъ на оспрова или на Черную рѣчку. Семейства, въ копорыхъ есть учащіяся дѣти, также поѣдутъ жить въ Царское Село и Павловскъ, ибо дѣти будутъ пользоваться чистымъ здоровымъ воздухомъ, найдутъ пріятнѣйшія прогулки, а учителя будутъ ѣздить туда во столько же времени и за такую же цѣну, какъ ѣздить теперь на оспрова. Тысячи пассажировъ будутъ ѣздить туда не только лѣтомъ, но и зимою, изъ одного только удовольствія прокатиться, и если зимою не всегда можно гулять по саду, то послѣ скорой ѣзды и освѣженія на воздухъ найдутъ они въ великолѣпной, со всѣмъ изящствомъ устроенной гостинницѣ прекрасное и недорогое угощеніе, копорое вѣрно сманиетъ ихъ и зимою на впору и широкую поѣздку въ Царское Село.

Слѣдственно желѣзная дорога въ Царское Село и Павловскъ оказывается пріятнѣмъ, полезнымъ для здоровья жителей столицы, будущей прогулкою всѣхъ, имѣющихъ нужду въ отдыхѣ, новымъ сборнымъ мѣстомъ для столичной публики. Теперь ходитъ гулять на Невскій проспектъ, на набережную Невы, въ Лѣпній садъ, а тогда будутъ съ быспрою спрѣлы переноситься невидимою силою паровъ въ Царское Село и Павловскъ, и дышать тамъ лучшимъ воздухомъ, нежели въ низко лежащемъ городѣ. Теперь ѣздитъ зимою на Кресповскій оспровъ, гдѣ бываетъ капанье съ горъ; но на концѣ желѣзной дороги устроится новое Тиволи, прекрасный воксалъ: онъ и лѣтомъ и зимою будетъ служить сборнымъ мѣстомъ для столичныхъ жителей; игры и танцы, подкрѣпленіе силъ на свѣжемъ воздухѣ и въ роскошной споловой привлекутъ туда всякаго.

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

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

жельзною дорогою. Мнѣніе мое по сему предмету основывается на народонаселеніи Петербурга, на здѣшнихъ мѣстныхъ обстоятельствеислвахъ и на результатахъ описанныхъ дорогъ въ чужихъ краяхъ.

Петербургъ основанъ въ 1703 году; въ немъ считалось 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 проѣдутъ въ годъ по жельзной 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 Правительсва веденъ былъ счетъ лошадямъ и экипажамъ на пяти мѣстахъ по Московскому шоссе, и изъ сихъ официальныхъ свѣдѣній оказывается слѣдующее:

ПЕРВЫЙ ПУНКТЬ у Средней Рогатки, у казармы No 2.								ВТОРОЙ ПУНКТЬ при въѣздѣ въ Новгородъ, у ка- зармы No 28.								
Мѣсяцы 1834 года.	Дорожныя ка- решы.		Коляски, брич- ки и проч.		Возы.		Почтовая карешы или сани.		Дорожныя карешы.		Коляски, брички и проч.		Возы.		Почтовая карешы или сани.	
	Число ихъ.	Число лошадей.	Число ихъ.	Число лошадей.	Число ихъ.	Число лошадей.	Число ихъ.	Число лошадей.	Число ихъ.	Число лошадей.	Число ихъ.	Число лошадей.	Число ихъ.	Число лошадей.	Число ихъ.	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	1346
Май	2709	9803	8578	13775	1562	5396	2252	5735	288	1226	504	1653	10	29	621	1496
Іюнь	1960	6993	6919	18343	1082	3451	1845	4593	274	1171	486	1598	43	117	526	1242
Іюль	1935	6896	6144	15955	958	3582	2252	5471	229	950	346	1112	15	36	581	1344
Августъ	2312	8216	7328	19813	1275	4462	2217	5420	266	1125	473	1520	184	683	566	1341
Сентяб.	2431	8867	7203	19639	2426	7601	1851	4389	328	1333	499	1763	150	514	569	1396
Октяб.	1579	5802	4624	12398	859	3367	1766	4310	257	1158	373	1307	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 Новгорода 2,793 дорожныхъ кареты 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 идетъ только одно шоссе чрезъ Новгородъ въ Москву, и другая дорога чрезъ Царское Село и Гапчину въ Вишнево и Бѣлоруссію. По сей второй дорогѣ, какъ извѣстно, гораздо меньше 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 проѣдетъ столько же дорожныхъ каретъ и колясокъ, сколько и по Московскому шоссе мимо Новгорода, т. е. 7,629; слѣдственно изъ всего числа 85,644 экипажей, проѣхавшихъ въ годъ мимо Средней Рогатки, я выпишу дважды 7,629 или 15,258 экипажей; останется 70,386 экипажей, проѣзжающихъ нынѣ въ годъ въ Царское Село, Павловскъ и окрестности, или опшуда. По сему же исчисленію окажется, что подъ это число экипажей потребно 178,187 лошадей, полагая круглымъ числомъ по 5 лошадей на 2 экипажа. Если положить на каждую лошадь только по одному проѣзжу, то и теперь будетъ уже 178,187 проѣзжихъ въ годъ, изъ коихъ половина, 89,093 человекъ, проѣдутъ въ одинъ конецъ, и столько же обратно.

Значительность сего сообщенія вѣроятно удивитъ многихъ изъ моихъ читателей; но оно будетъ понятно, если сообразить, что въ Царскомъ Селѣ и Павловскѣ состоятъ пять полковъ съ 300 офицеровъ, въ томъ числѣ пѣхотный и кавалерійскій образцовые; въ сихъ послѣднихъ офицеры сменяются чрезъ годъ или два, ибо здѣсь находятся только для обученія и потомъ возвращаются въ свои полки; слѣдственно эти офицеры и лѣтомъ и зимою имѣютъ постоянное сообщеніе со столицею. Дилжансь между Царскимъ Селомъ и Петербургомъ равномерно ходитъ ежедневно лѣтомъ и зимою.

Изъ ближайшаго разсмотрѣнія вѣдомости видно сверхъ того, что мимо Новгорода и зимою и лѣтомъ проѣзжаетъ равное число каретъ; напрошивъ того въ Царское Село и Павловскъ въ Маѣ 4,443 болѣе, нежели въ Апрѣлѣ, а въ Сентябрѣ 3,037 болѣе, нежели въ Октябрѣ, потому, что туда ѣздитъ преимущественно въ тѣ мѣсяцы, когда дорога еще не такъ пыльна и на островахъ еще нельзя жить. Когда посредствомъ желѣзной дороги Царское Село и Павловскъ сдѣлаются, такъ сказать, предмѣстіемъ Петербурга, то и число проѣзжихъ очевидно должно весьма значительно увеличиться.

Наша дорога строится частію для пѣхоты, кто лѣтомъ будетъ жить въ той спонѣ, частію для желающихъ погулять. Какъ выше сказано, необходимо построить на концѣ дороги гостиницу со всѣми удобствами, учрежденную со вкусомъ и изяществомъ. Сдѣлавъ пріятную поѣздку и погулявъ нѣсколько часовъ по саду, всякъ захочетъ подкрѣпить свои силы; слѣдственно желѣзная дорога, доставляющая удовольствію и поддержанію здоровья столичныхъ жителей, безъ хорошей гостиницы не соотвѣтствовала бы волюнѣ потребности публики. Эта гостиница должна быть устроена въ лучшемъ и изящѣйшемъ видѣ предъ всѣми столичными. Она должна состоять по насущному изъ двухъ строеній, въ нѣкоторомъ разстояніи одно отъ другаго, для разныхъ сословій, высшаго и низшаго, богатаго и незажиточнаго, соотвѣтственно ихъ состоянію и потребностямъ. Она

должна быть доспапочно просторна для помѣщенія нѣсколькихъ сотъ, даже 1000 человекъ, вдругъ прибавшихъ по желѣзной дорогѣ. Въ лучшей гостинницѣ въ продолженіе всего лѣта долженъ быть хозяйскій столъ (table d'hôte), дабы чиновники и купцы, удерживаемые въ городѣ, могли по крайней мѣрѣ пообѣдать въ Павловскѣ или Царскомъ Селѣ, погулявъ тамъ нѣсколько часовъ, и рано возвратиться домой. Въ этой гостинницѣ долженъ быть хорошій залъ для баловъ и концертовъ. Я полагаю существеннымъ условіемъ, чтобы содержателю гостинницы вмѣнено было въ обязанность давать отличное угощеніе и припомъ по сходнымъ, обнародованнымъ цѣнамъ. Сообразно здѣшнему образу строеній, обѣ гостинницы будутъ выстроены деревянныя на каменномъ фундаментѣ, слѣдственно могутъ быть открыты въ одинъ день съ дорогою, 1 Октябрю 1836.

Вмѣстѣ съ тѣмъ вблизи сихъ гостинницъ нужно бы учредить разныя игры, зимнія горы и другія заведенія. Ни какой садъ, ни какое мѣсто не представляетъ для сего такихъ удобствъ, какъ та часть Павловскаго парка, которую Его Императорскому Высочеству Великому Князю МИХАИЛУ ПАВЛОВИЧУ благоугодно было дозволить прорѣзать желѣзною дорогою на протяженіи 600 сажень. Парижъ, Вѣна, Мюнхенъ, почти каждый большой городъ имѣютъ свое Тиволи, Лондонъ свой воксалъ, который блескомъ и великолѣпіемъ соперничествуеетъ 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; попому на него и показано въ 15-й статьѣ смѣны примѣрно 200,000 р.

Если дорога наша будетъ соопвѣдствовать не только потребности, но и удовольствію столичныхъ жителей, то можно съ полною увѣренностію ожидать многочисленнаго посѣщенія оной. Мы видѣли, что по Нюрнбергской дорогѣ каждый житель проезжаетъ взадъ и впередъ три раза въ годъ, по Брюссельской и Дублинской два раза, по большей части другихъ дорогъ одинъ разъ. Поелику настоящее народонаселеніе Петербурга, Царскаго Села и Павловска простирается до 460,000 человекъ, то соопвѣдственно иностраннымъ желѣзнымъ дорогамъ можно принять, что и по нашей дорогѣ ежегодно проѣдетъ взадъ и впередъ отъ 460,000 до 920,000 человекъ.

Но чтобы усунуть всякое противорѣчіе, я изъ полнаго числа 460,000 выкину 160,000 на солдатъ и крестьянъ, и за тѣмъ приму, что изъ остальныхъ 300,000 жителей каждый проѣдетъ одинъ разъ въ годъ въ Царское Село или Павловскъ и обратно, предполагая, что на это будетъ потребно только 35 или 40 минутъ, и проѣздъ будетъ стоить среднимъ числомъ 1 р. 48 коп. съ человека. Само собою разумѣется, что 300,000 человекъ, проезжающихъ одинъ разъ въ годъ, дадутъ столько же сбору, какъ и 150,000 въ два, или 75,000 въ чепыре проѣзда. На одно изъ сихъ предположеній вѣрно согласится всякъ, кто будетъ судить безпристрастно, тѣмъ болѣе, если принять въ расчетъ, что изъ вѣнченности Имперіи безпрестанно прибываетъ въ Петербургъ множество иностранцевъ, изъ коихъ каждый вѣрно хотя разъ проѣ-

депъ по дорогѣ. Такъ какъ въ Царское Село будетъ привлекать посѣпшителей при-
супспіе Высочайшаго Двора, а въ Павловскѣ романпическое мѣспоположеніе и Ти-
воли, то я предполагаю, что число проѣзжихъ въ оба мѣспа будетъ равное, и что
пассажиры, по различію званій, будутъ плапшъ за слѣдующія мѣспа:

				Плата въ одинъ ко- нецъ.	Плата въ оба кон- ца.	Общій сборъ.
Въ каретахъ перваго 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 простыхъ повозкахъ 75,000 - - Царское С.				80	160	114,286
-	-	-	75,000 - - Павловскъ	100	200	142,857
Всего 300,000 человекъ заплативъ въ годъ						890,143 р. а.

Среднее количество плапы въ одинъ конецъ и съ одного человека въ повозкахъ
первыхъ двухъ разрядовъ будетъ 2 р. 11 к., а всѣхъ прехъ 1 р. 48 коп.

По Царскосельской и Павловской желѣзной дорогѣ можно также ожидать нѣко-
шорыхъ другихъ доходовъ. Построенныя тамъ госпипницы могутъ быть
оопданы на ошкупъ въ годъ по крайней мѣрѣ за 30,000 р., сшипая только по 10 коп.
среднимъ числомъ съ 300,000 проѣзжихъ.

По нашей дорогѣ будетъ равномѣрно не маловажный провозъ поваровъ. Въ
Царскомъ Селѣ, Павловскѣ и ближайшихъ окрестностяхъ спояпъ 3 кавалерійскихъ и
2 пѣхотныхъ полка, снабжаемые изъ Петербурга всѣми съспшными припасами, мукою
крупю и солью, овсомъ, виномъ, аммуниціею и пр.; 300 офицеровъ сихъ полковъ пак-
же забираютъ въ сполщъ разные предметы, равномѣрно и живущія тамъ лѣпомъ
семейства; наконецъ и жипели Царскаго Села и Павловска, числомъ до 6000 человекъ,
имѣютъ многія потребности, копорыя удовлетворяются закупками въ Петербургѣ.
Во время пребывания Высочайшаго Двора въ Царскомъ Селѣ непрерывно бываотъ
весьма значительныя оппращения.

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

пы, экипажей, овса, соли вина мебели и другой домашней утвари, живаго скота, дровъ, строевыхъ матеріаловъ пошребныхъ 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 ошкупъ госпиталицы 30,000 р., получился ежегоднаго дохода отъ предпріятія 1,000,000 р. асс.

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

Въ предлагаемыхъ инженерами проектахъ желѣзныхъ дорогъ, смѣлы расхоровъ большею частію соспавляются недоспапочныя и часпо вводятъ публику въ заблужденіе. Недоумѣнія въ семъ отношеніи пѣмъ скорѣ могутъ возникнуть, что съ перваго взгляда всякому кажется, что расхоры на желѣзной дорогѣ должны бытъ мало-важны, ибо извѣстно, что по горизонтальной или почти горизонтальной дорогѣ лошадь можетъ везти въ 12 и 15 разъ болѣе, нежели по шоссе, при равномъ усилии и съ одинаковою скоростію. Посему полагаютъ, что расхоры на желѣзной дорогѣ должны соспавлять, если не 15 или 12, то по высшей мѣрѣ 5 или 4 частъ общаго сбора, слѣдспвенно чистой прибылн отъ дороги должно бытъ по меньшей мѣрѣ при чепверти сбора.

Здѣсь не мѣсто входить въ подробное разсмотрѣніе разныхъ спашей расхоровъ по желѣзной дорогѣ. Согласно съ принятымъ мною въ семъ сочиненіи правиломъ: основываюсь 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 опытѣ. Результатъ онаго гораздо ниже выводовъ Англійскихъ инженеровъ, но поному именно онъ скорѣ оправдывается на опытѣ.

Правленія прехъ желѣзныхъ дорогъ издають ежегодно подробные отчеты, именно: Манчестерской, Ліонской и Будвейсской; Правленія другихъ дорогъ или не обнародываютъ ежегодныхъ отчетовъ своихъ, или сообщаютъ публикѣ только итоги прихода и расхода, слѣдспвенно спашьи каждаго въ подробности неизвѣсны.

Правленіе Манчестерской и Ливерпульской желѣзной дороги печатаетъ чрезъ каждые полгода отчетъ, въ которомъ подробно показаны всѣ спашьи прихода и расхода. Слѣдующая таблица заключаетъ въ себѣ точное извлеченіе изъ сихъ отчетовъ съ 1-го Января 1832 по 31 Декабря 1835; расхоры означены въ ней по чепыремъ главнымъ отдѣленіямъ, именно: 1) на провозъ пассажировъ и поваровъ съ ремонномъ повозокъ; 2) на содержаніе всей дороги со строеніями; 3) на управленіе дѣлами Компаніи. Сіи при отдѣленія расхоровъ и 4) ежегодная прибыль отъ предпріятія должны равняться общему сбору. Для лучшаго обозрѣнія помещаются въ послѣднемъ столбцѣ таблицы выводы, сколько проценповъ общаго сбора соспавляютъ сіи чепыре отдѣленія.

ОБОЗРѢНІЕ РАСХОДОВЪ ПО ЛИВЕРПУЛЬ-МАНЧЕ-СТЕРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ.

РАСХОДЫ:	1832.			1833.			1834.			1835.			Итого.			Въ процентѣхъ общаго сбора.
	ф. сп.	ш.	п.	ф. сп.	ш.	п.	ф. сп.	ш.	п.	ф. сп.	ш.	п.	ф. сп.	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	59,6
2. Для поваровъ.....	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	8,2
7. Счетъ 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	5	933	8	5	
9. На неподвижныя па- ровыя машины и туннели.....	1,904	13	5	2,167	9	4	1,962	17	1	2,343	14	0	8,378	13	10	
10. Содержаніе желѣз- ной дороги.....	14,209	4	9	13,140	3	11	17,314	6	3	13,653	6	2	58,317	1	1	
11. Починка спѣнья и за- боровъ.....	—	—	—	961	7	6	1,356	10	8	1,423	13	9	3,741	11	11	7,0
12. Содержаніе Правле- нія.....	603	15	0	564	18	0	591	3	0	581	14	0	2,341	10	0	
13. Уступки изъ платы за провозъ пассажи- ровъ и поваровъ...	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	300	3	9	200	0	0	450	0	0	1,068	7	5	45,2
17. За наймы.....	3,086	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	13	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 сдѣ- ланные Компаніею займы.....	10,522	10	6	10,507	18	1	12,271	18	5	15,934	12	2	49,236	19	2	100
22. Дивиденды на 7968½ акцій, каждая во 100 фунтовъ стерлинг.	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	

Изъ сей любопытной таблицы явствуетъ не только много каждой изъ 20 статей расхода, но и увеличеніе или уменьшеніе онаго годъ отъ году. Большая часть статей расхода поспешенно увеличивались, почти въ соразмѣрности съ усиливавшимся сообщеніемъ; только плата за наемъ значительно уменьшалась, потому, что въ началѣ Компанія нанимала разные складочные магазины, въ которыхъ послѣ не имѣла нужды, построивъ собственные.

Такъ какъ управленіе Ливерпуль-Манчестерскою дорогою поручено лицамъ достойнымъ, заслужившимъ всеобщую довѣренность, по результатамъ, помѣщенные въ послѣднемъ столбцѣ, можно почитать достоверными и подтвержденными опытомъ, и для сравнительнаго сужденія о всякой другой дорогѣ нужно только сообразить мѣспныя обстоятельство, чтобы вывести основательное заключеніе.

Правленіе Ліонъ—Сент-Этьенской дороги заключаетъ годовые счефы 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 заключающіяся въ слѣдующей таблицѣ, но подробныхъ свѣдѣній о расходахъ къ сожалѣнію не имѣется. Расходы подведены въ сей таблицѣ подъ тѣ же четыре отдѣленія, какъ и въ предыдущей.

ОБОЗРѢНІЕ РАСХОДОВЪ ПО ЛІОНЪ-СЕНТ-ЭТЬЕНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ.

РАСХОДЫ:	1834.		1835.		Итого.		Въ процѣнтахъ общаго сбора.
	Франковъ.	С.	Франковъ.	С.	Франковъ.	С.	
1. На провозъ	597,583	39	845,200	26	1,442,783	65	48,0
2. На движущую силу для провоза пассажировъ	155,185	50	133,067	85	288,253	35	
3. Содержаніе вещей	83,813	82	298,397	17	382,210	99	
4. Содержаніе повозокъ для пассажировъ ...	13,763	55	10,256	52	24,020	7	
5. Кондукторы	10,392	84	9,485	19	19,878	3	
6. Омнибусы изъ Ліона	18,203	—	10,048	—	28,251	—	12,5
7. Содержаніе дороги	188,150	58	365,532	7	553,682	65	
8. Содержаніе моста	4,703	36	12,066	26	16,769	62	
9. На управленіе	93,397	95	86,140	21	179,538	16	7,5
10. По отправленію 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	36	10,361	—	
13. Косвенные налоги	53,588	58	49,519	26	103,107	84	
14. Проценты, учены, наймы и проч.	2,989	42	5,795	53	8,784	95	32,0
15. Числая прибыль	737,381	18	719,751	63	1,457,132	81	
Общато сбора	1,979,630	73	2,574,643	33	4,554,274	6	100

Правленіе Будвейсъ-Линцской желѣзной дороги въ отчетахъ своихъ, печатаемыхъ въ Вѣнскихъ газетахъ, показываетъ также только общіе итоги бывшаго проѣзда и провоза и всего прихода и расхода Компаніи; но каждому акціонеру выдается по требованію и подробный отчетъ. Въ слѣдующей таблицѣ заключается точное обозрѣніе прихода и расхода по сей дорогѣ съ 1-го Марта 1833 по 31 Декабря 1835, расположенное въ такомъ же порядкѣ, какъ и въ предыдущихъ.

ОБОЗРѢНІЕ РАСХОДОВЪ ПО БУДВЕЙСЬ - ЛИЦСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ.

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.		Итого.		Въ процентахъ общаго сбора.
	гулѣд.	крейн.	гулѣд.	крейн.	гулѣд.	крейн.	гулѣд.	крейн.	
1. Плата подрядчику за провозъ соли, поваровъ и проч.....	46,204	10	60,775	52	78,472	48	185,452	50	47,8
2. За нагрузку и разгрузку поваровъ....	2,386	58	3,201	43	3,294	38	8,883	19	
3. За пропуску Лицскимъ опшравлені- ямъ и Будвейскимъ купцамъ.....	1,697	41	2,006	52	2,639	6	6,343	39	
4. Освѣщеніе, пошліны, 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	13	
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	13,2
9. Починка канавъ, насыпей.....	1,190	24	1,171	4	1,496	11	3,857	39	
10. Починка мостовъ, каналовъ, спѣвъ и парапетовъ.....	1,437	27	1,229	27	989	3	3,655	57	
11. Починка деревянной мостовой и по- купка новаго лѣсу для оной.....	1,871	22	4,066	52	12,276	7	18,214	21	
12. Починка желѣзныхъ шинъ, покупка желѣзныхъ гвоздей.....	1,620	1	2,658	2	3,109	29	7,387	32	
13. Подведеніе спѣвъ подъ дорогу, насып- ка щебня.....	707	54	885	50	605	53	2,199	37	
14. Починка строеній, заспяхованіе и пр.	406	22	1,125	52	808	42	2,340	56	6,1
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, почповыя, наймы, за печатаніе и проч.....	2,192	57	2,651	29	2,692	35	7,537	1	
18. Разныя издержки на покупку новыхъ земель, пошліны, сборы.....	723	51	—	—	314	31	1,038	22	
19. Чрезвычайныя расходы.....	411	9	307	57	864	11	1,583	17	
20. На новыя подспыныя шины для перемѣ- ны прежнихъ понкихъ.....	3,903	45	5,348	20	2,211	57	11,464	2	32,9
21. На новыя постройкі и покупку новыхъ повозокъ....	2,166	52	5,733	22	9,555	40	17,455	54	
22. Чиспой прибылі отъ предпріятія...	33,660	1	40,117	8	51,484	46	125,261	55	
Общаго сбора..	117,195	46	153,658	51	197,597	13	468,151	50	100

Прежде нежели разсмотримъ внимательнѣе и сравнимъ выводы, показанныя въ послѣднемъ столбцѣ сихъ прехъ паблицъ, сдѣлаемъ также сводъ о провозѣ пасса-
жировъ и поваровъ по каждой дорогѣ въ печеніе двухъ послѣднихъ годовъ. Изъ
опчеповъ Правленій явствуетъ слѣдующее:

годъ.	Проехало пасса- жировъ:			Провезено товаровъ:		
	По Манче- стерской дорогѣ.	о Лип- 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 62 $\frac{1}{10}$ пуда, или 18,613,668 пудовъ	Товаровъ } и камен- 330,876 шон- наг. угля } въ 62 $\frac{1}{10}$ пуда или 20,216,524 пуда.	Соли 265,752 Австр.ценшпер. Товаровъ 139,649 — — Лѣсу 53,080 — — 458,481 ценшперъ или 1,569,381 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- 433,179 шон- наг. угля } или 26,467,237 пудовъ.	Соли 288,192 Австр.ценшпер. Товаровъ 175,145 — — Дровъ 41,571 — — И того 504,908 ценшперовъ или 1,728,500 пудъ.

Изъ сей таблицы можно извлечь слѣдующіе любопытные выводы:

1. Проездъ 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 второй въ 49 разъ болѣе. Среднимъ числомъ за оба года проездъ пассажировъ по Манчестерской дорогѣ содержимся 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 второй въ 15 разъ болѣе. Среднимъ числомъ за оба года провозъ товаровъ по Манчестерской дорогѣ содержимся къ Ліонской и Будвейской, какъ 12: 14: 1.

3. Здѣсь должно еще необходимо принять въ соображеніе подъемъ и изгибы каждой дороги. Ливерпуль - Манчестерская дорога имѣетъ въ туннелѣ подъ городомъ Ливерпулемъ, на протяженіи 844 сажень, подъемъ, составляющій 1: 48, на который повозки въпскаиваются на канатахъ неподвижными паровыми машинами (спахъ 9 расходу); далѣе на протяженіи 1,131 сажени есть подъемъ 1: 96, и на такомъ же пространствѣ равное паденіе; на остальной части дороги есть возвышенія и пониженія, которыя не проспираются выше 1: 880, слѣдственно могутъ быть почтипаемы почти горизонтальными. Всѣ изгибы сей дороги имѣютъ радіусъ, который нигдѣ не составляетъ менѣе 933 сажень.

Ліонская дорога на всемъ протяженіи своемъ отъ Сент-Этьенна до Ліона имѣетъ довольно значительное паденіе, составляющее на 19,890 мепрахъ (18 $\frac{3}{4}$ версахъ) 1: 74;

поэтому надобно пормозить колеса, и по дорогѣ случались уже многія несчастія. Самый меньшій радіусъ изгибовъ на сей дорогѣ составляетъ 100 мерсовъ (47 сажень).

Будвейсъ-Линцская дорога, имѣющая 58½ верстъ пропяхенія отъ Будвейса до Леопольдшлага, построена подѣ моимъ смолрѣніемъ. По принятымъ мною правиламъ, на всемъ пропяхеніи не пропадаетъ даромъ ни одно возвышеніе, на которое дорога поднимается; она раздѣляется на при часпи, изъ коихъ каждая возвышается почти на столько же, какъ и другія; для самаго большаго подъема опредѣлена пропорція 1 : 120, а для меньшаго радіуса 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. футовъ, въ другомъ на 75, въ претпемъ на 60 футовъ, безъ всякой пользы; далѣе на пропяхеніи 8½ верстъ повышение составляетъ значительную пропорцію 1 : 46, и наконецъ во многихъ мѣстахъ допущенъ радіусъ изгиба въ 13½ сажени (15 клафтеровъ). Послѣдствія были замѣчательны. По отчету Правленія, изданному въ Февраль 1830, стр. 25, плащили тогда подрядчику за поставку лошадей подѣ 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, плащится вѣяперо пропавъ прежняго, ибо еще въ 1835 году плащили за лошадей подѣ повозки отъ Линца до Будвейса по 10½ кр. съ ценшнера, а отъ Будвейса до Линца по 5½ кр. Изъ этого явствуетъ, какъ важно основываться на вѣрныхъ правилахъ при проложеніи желѣзной дороги.

4). Родъ построенія дорогъ. Манчестерская и Ліонская дороги имѣютъ каменные мосты и толстыя шины изъ плющеного желѣза, между тѣмъ, какъ Будвейсская, по причинѣ гораздо меньшей ѣзды, съ деревянными мостами и шинами въ 2 дюйма ширины и ½ дюйма толщины, лежащими на деревянныхъ подушкахъ.

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

I. Расходы на провозъ пассажировъ и поваровъ, именно: на нагрузку и разгрузку, на перевозку по дорогѣ, на повозки, составляютъ на Манчестерской дорогѣ почти 40 процентовъ, на Ліонской и Будвейсской 48 процентовъ общаго сбора. Такъ какъ Ліонская дорога имѣетъ значительное паденіе, и кареты большею частію скатываются по ней сами собою, между тѣмъ, какъ Будвейсская 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 которыя 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 известную часть общаго сбора.

II. Содержаніе дороги со строеніями состоитъ: Манчестерской 8½ процентовъ, Ліонской 12½, Будвейсской 13½ процентовъ. Если бы для послѣдней употреблены

были полсныя шины, то не было бы расхода на возобновленіе деревянныхъ подушекъ и содержаніе дороги обошлось бы въ $9\frac{1}{2}$ проценновъ общаго сбора.

Между тѣмъ гораздо основательнѣе соображать ежегодные расходы на содержаніе со всѣмъ капиталомъ предпріятія, ибо на самую постройку дороги со спроектированными издерживаемся 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, спр. 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, спр. 7 и 8, послѣдніе составляютъ 19 фр. съ 1000 фр. капитала. Будвейсская дорога стоила 1,654,322 гульд. 7 кр., а расходы на содержаніе ея, спр. 8 по 15 спр. 47, составляютъ только 13 гульд. съ 1000 гульд. капитала; если же вычесть издержки на возобновленіе лѣса, то расходъ будетъ только $9\frac{1}{2}$ гульд. съ 1000.

Кто имѣетъ хотя нѣкоторое понятіе о спроектированномъ дѣлѣ, вѣрно подивится симъ весьма незначительнымъ ежегоднымъ расходамъ на содержаніе желѣзныхъ дорогъ. По отчету Правленія спроектированной мною Будвейсской дороги на 58 $\frac{1}{2}$ версахъ, отъ Февраля 1830, построено 122 каменныхъ канала со сводами, вышиною отъ 6 до 24 футовъ, 75 деревянныхъ мостовъ на каменной разбункѣ отъ 6 до 54 футовъ вышины, и отъ 12 до 72 футовъ въ длину; деревянный мостъ черезъ Крумауэрскій прудъ въ 1284 футовъ длины, наконецъ мостъ въ 120 футовъ черезъ рѣку Мальшъ, и сверхъ того 157 меньшихъ мостиковъ и рововъ для спуска воды подъ дороною; на продолженіи дороги до Линца встроены оныя нѣсколько сотъ мостовъ и каналовъ, и не смотря на то, по 10 спр. въ таблицѣ спр. 47, исправленіе мостовъ, каналовъ и спр. стоило въ 34 мѣсяца не болѣе 3655 гульд. 57 кр., или 2933 р. въ годъ. Можно ли предсказать себя меньшія издержки на содержаніе какой либо дороги? Этимъ численный выводъ не есть ли наилучшее доказательство, что проектированіе дороги ведено было сообразно съ цѣлю?

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

III. Расходы на управленіе предпріятіемъ съ разными мелкими расходами, слѣдственно всѣ издержки управленія, составляютъ по Манчестерской дорогѣ 7%, по Ліонской 7 $\frac{1}{2}$ %, по Будвейсской 6%. Поелику въ расходахъ по первымъ двумъ дорогамъ заключаются значительныя подати и сборы въ казну и на бѣдныхъ, то за вычетомъ оныхъ можно принять, что всѣ расходы на управленіе и мелкія издержки по желѣзной дорогѣ не превышаютъ 6% общаго сбора. Само собою разумѣется, что расходы на управленіе составляютъ извѣстную часть общаго сбора.

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

Манчестерской дорогѣ составляетъ она $45\frac{1}{2}$ процентовъ общаго сбора, по Ліонской только $32\frac{1}{2}$, а по Будвейсской около $33\frac{1}{2}$. Если бы на послѣдней капиталъ былъ усиленъ и были употреблены толстыя шины, то расходъ, показанный на стр. 47 въ таблицѣ подъ 11 спашьею 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 построении ея, какъ уже выше замѣчено.

Чистая прибыль отъ желѣзныхъ дорогъ не всегда бываетъ равна дивиденду акціонеровъ. Капиталъ акціонеровъ Манчестерской дороги составляетъ 796,875 ф. ст., а займы около 400,000 ф. ст., за которые платится около $3\frac{3}{4}\%$. Изъ этого выходитъ дивидендъ на акція въ $9\frac{1}{2}\%$, какъ показано въ таблицѣ на стр. 45, спашья 22. Если бы весь капиталъ около 1,200,000 ф. ст. былъ внесенъ акціонерами, то дивидендъ составилъ бы только 7% , то есть, сумму спашей 21 и 22; слѣдственно займы, которые сверхъ того не выплачиваются поспешенно, но остаются въ счетъ постояннаго долга, приносятъ акціонерамъ Манчестерской дороги существенную выгоду.

По Будвейсской дорогѣ обстоятельство сіе представляется совершенно въ противоположномъ видѣ. Чистая прибыль отъ оной показана на стр. 47, въ таблицѣ подъ спашьею 22; прибыль отъ начатой Компаніею продажи соли составляла сверхъ того, по обнародованнымъ отчетамъ Правленія:

съ 1-го Марта 1833 по 31 Декабря 1833 года	34,387 гульд.	34 кр.
— 1-го Января 1834 „ — — — — 1834 —	35,711 —	59 —
— 1-го Января 1835 „ — — — — 1835 —	38,890 —	59 —

И того въ 34 мѣсяца, вмѣстѣ съ прибылью отъ

провоза по дорогѣ	234,252 —	27 —
-----------------------------	-----------	------

Это составитъ ровно пять процентовъ на капиталъ въ 1,654,322 гульд. 7 кр., дѣйствительно употребленный на построение дороги съ принадлежностями. Если бы первые акціонеры внесли не только 765,200 гульд., но и остальной капиталъ, то всѣ безъ исключенія получали бы въ теченіи трехъ лѣтъ 5% дивиденда, хотя по спашьямъ 20 и 21 въ таблицѣ на стр. 47 ежегодно употребляются немаловажныя суммы на новыя постройки. Къ сожалѣнію акціонеры, услащенные обстоятельствами, изложенными на стр. 15, предпочли дѣлать займы на столь невыгодныхъ условіяхъ и на такіе короткіе сроки, что значительная часть дохода употребляется ежегодно на уплату процентовъ и погашеніе займовъ. Я полагаю, что благоразумнѣйшіе изъ акціонеровъ сей дороги нынѣ сожалѣютъ объ этомъ столько же, какъ и о принятіи ложныхъ началъ для продолженія дороги, о коихъ упомянуто на стр. 49. Если принять къ тому въ соображеніе, что по Будвейсской дорогѣ провозъ пассажировъ въ 154 раза, а поваровъ въ 12 разъ меньше, нежели по Манчестерской, какъ показано на стр. 48, что слѣдственно по ней производится сообщеніе весьма незначительное, и не смотря на то она даетъ 5% съ употребленнаго на нее капитала, то сія Австрійская 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 предпріятіе желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ основывается преимущественно на провозѣ пассажировъ, по весьма важно изслѣдовать пропорцію, въ которой прибыль отъ провоза пассажировъ соотношится къ прибыли отъ провоза товаровъ. Это починѣ всего видно изъ отчетовъ Манчестерской и Ліонской дорогъ; Будвейсская не можетъ быть принята въ расчетъ 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 распределены слѣдующимъ образомъ на провозъ пассажировъ и товаровъ:

Общаго сбора 413,379 12 4

Расходы:

По таблицѣ на стр. 45: сшапъи 1 и 3 61,352 6 10

” ” ” ” ” 2, 4 и 5 — — —

” ” ” ” ” 13 655 18 11

По распределеніи прочихъ расходовъ въ 238,920 ф. 18 ш. 10 п., по пропорціи общаго сбора, придется на..... 130,636 8 11

И того расхода.. 192,644 14 8

Слѣдственно чистой прибыли.. 220,734 17 8

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

По Ліонской желѣзной дорогѣ расходы 1834 не распределены съ почносцію на провозъ пассажировъ и товаровъ; посему мы можемъ сдѣлать соображеніе только за второй годъ, ш. е. съ 1-го Ноября 1834 по 31 Декабря 1835.

Общаго сбора..... 492,360 65

Если оспальной общій сборъ въ 149,602 фр 19 санп. распределить по пропорціи, то придется на.

И того общаго сбора.. 522,734 84

Расходы:

По таблицѣ на стр. 46: сшапъи 2, 4, 5, 6, 10, 12 и 13. 228,281 27

” ” ” ” ” 1, 3, 9 и 11 — —

По распределеніи прочихъ расходовъ въ 383,393 ф. 86 санп., по пропорціи общаго сбора, придется на. 77,841 20

И того расхода.. 306,062 47

Слѣдственно чистой прибыли.. 216,672 37

Провозъ пасса- жировъ.		Провозъ пова- ровъ.	
франк.	санп.	франк.	санп.
492,360	65	1,932,680	49
50,374	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 сбора.		или 24,5% общаго сбора.	

Изъ сихъ таблицъ оказывается, что чистая прибыль отъ провоза пассажировъ сопоставляется по Манчестерской дорогѣ болѣе 53%, а по Ліонской болѣе 41% общаго сбора. Разность 12% происходитъ частію отъ прочности построения, частію отъ гораздо большаго числа проѣзжихъ по Манчестерской дорогѣ. Чистая прибыль отъ провоза товаровъ сопоставляется, напропивъ того, по Манчестерской дорогѣ немного болѣе 35%, а по Ліонской только 24½ % общаго сбора; разность также происходитъ преимущественно отъ дурнаго построения послѣдней. Изъ сравненія результатовъ предыдущихъ двухъ таблицъ сопоставится слѣдующее обозрѣніе:

	ПЕРЕВЕЗЕНО :		ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ ОТЪ :				Содержаніе прибыли отъ одного пассажира къ прибыли отъ пуда товара.
	Пассажи- ровъ.	Пудовъ по- варовъ.	Всѣхъ пассажировъ.	Всего товара.	Одного пасса- жера.	Одного пуда товару	
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.	⅔ п.	77 : 1
1835, по Ліонской дорогѣ.....	190,377	26,467,237	фр. с. 216,672—37	фр. с. 503,079—26	114 с.	1¼ 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 товару. Но при семъ не должно думать, чтобы пропорція сія существовала только тогда, когда большая часть перевозимыхъ товаровъ имѣютъ малую цѣну, слѣдственно не много платятъ за провозъ; ибо по Манчестерской дорогѣ, гдѣ пропорція 1 : 77 сопоставляется результатомъ четырехлѣтняго пользованія дорогою, въ это время по спр. 33 перевезено 773,051 тонна или 48,006,467 пудовъ товару, какъ то: хлопчатой бумаги, пряжи и другихъ мануфактурныхъ издѣлій, и только 352,690 тоннъ или 21,902,049 пудъ каменнаго угля, слѣдственно товаровъ болѣе, нежели вдвое пропавъ угля. По Ліонской дорогѣ хотя и перевозится болѣею частію каменный уголь, но пропорція 1 : 63 выведена только изъ однолѣтняго пользованія, посему можно съ полною увѣренностію принять пропорцію 1 : 77 или 1 : 70.

Изъ сего замѣчательнаго результата усматриваемъ, что построение желѣзныхъ дорогъ выгодно только въ такихъ мѣстахъ, гдѣ бываетъ многочисленный проѣздъ пассажировъ; въ мѣстахъ же, гдѣ перевозятся только товары, онѣ не дадутъ такого хорошаго дохода. Если товары не имѣютъ большой цѣны, и платя за провозъ оныхъ не могутъ быть высока, то и весьма значительное количество оныхъ не доставитъ такой прибыли, какъ гораздо меньшее число пассажировъ. Изъ сего слѣдуетъ, на основаніи опытности, выраженной числами, что изъ множества строящихся или предполагаемыхъ желѣзныхъ дорогъ, во всѣхъ частяхъ свѣта, тѣ наиболѣе дадутъ чистой прибыли, по которымъ можно ожидать достапочнаго числа

проѣзжихъ, предполагая приномъ, что поспроеніе ведено правильно. Изъ желѣзныхъ дорогъ, проектированныхъ въ Германіи и Сѣверной Америкѣ, многія вѣрно дадутъ хорошую прибыль, ибо охота къ путешествіямъ возрастаетъ тамъ въ сильной степени. Извѣстно, что въ Соединенныхъ Штатахъ, особенно въ Пенсильваніи и Нью-Йоркѣ, спросъ къ путешествіямъ дошла до того, что почти каждое семейство, сколько нибудь зажиточное, проводитъ нѣсколько недѣль въ году въ поѣздахъ; этимъ объясняется множество предпринимаемыхъ тамъ желѣзныхъ дорогъ.

Такъ какъ на Манчестерской дорогѣ каждый пассажиръ доставляетъ акціонерамъ столько же прибыли, сколько 77 пудъ товаровъ, то слѣдуетъ, что проѣхавшіе въ 1855 году 503,928 пассажировъ равняются въ семь отношеніи 58,802,456 пудамъ товаровъ, и что Компанія отъ провоза 58,733,575 пудовъ товаровъ получила бы прибыли не болѣе, какъ и отъ провоза въ томъ 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 человекъ въ оба конца, котораго можно съ вѣроятностію ожидать ежегодно, дастъ акціонерамъ столько же прибыли, сколько и провозъ 21 милліона пудовъ товаровъ изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ, и такого же количества вѣщуа въ столицу. Сей поразительный результатъ, вполнѣ однако же выведенный изъ опыта, выведенъ изъ сомнѣнія всякаго чинашеля на счетъ денежныхъ выгодъ предлагаемой мною желѣзной дороги.

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

Изложивъ въ подробностяхъ и объяснивъ въ предыдущей главѣ разные расходы по премъ желѣзнымъ дорогамъ въ Англіи, Франціи и Австріи въ продолженіе многолѣтняго пользованія оными, не трудно будетъ на семь основаній изслѣдовать ежегодные расходы по здѣшней дорогѣ и вычислить чистую прибыль отъ предпріятія.

По вычисленію на спр. 52, основанному на чепырехлѣпнемъ пользованіи Манчестерскою дорогою, чистая прибыль акціонеровъ отъ провоза пассажировъ составляетъ $53\frac{4}{10}\%$ 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. асс.
— — — — за провозъ товаровъ	79,857 „	— $35\frac{2}{10}\%$... 28,110 р. —
Ошкуну за госпитиницы, по 30,000			
рублей въ годъ, за вычетомъ 6%			
спроительнаго капитала на ис-			
правленія			18,000 р. —

И того чистой прибыли въ годъ 521,446 р. асс.

Вычисленіе сіе основывается на расходах Манчестерской дороги, въ подробноснн показанныхъ въ таблицѣ на стр. 45. Въ этомъ числѣ заключающіеся расходы на неподвижныя паровыя машины и пуннели, успуска съ цѣны за провозъ пассажировъ и поваровъ, пошлыны и сборъ на бѣдныхъ, ненадежныя долги, всего на 36,900 ф. 15 ш. 11. п. или около 5% общаго сбора. Эсихъ расходовъ по нашей дорогѣ не будетъ, но за по намъ предспомнѣ счищеніе снѣга. Какъ уже выше сказано, для сего будетъ употреблена сила паровъ; къ паровой машинѣ придѣлаеяся снарядъ въ родѣ сошника, который будетъ разгребать снѣгъ въ обѣ стороны дороги. Такъ какъ наша дорога на всемъ протяжении своемъ будетъ лежать на насыпи, коей средняя выпшина соспавляетъ около 4 аршинъ, то уже и въпрямъ будетъ сносить съ нея часть снѣга, а оспальной сместеяся безъ запрудненія. Паровыя машины, употребляемыя въ Англіи для перевозки поваровъ, съ величайшею легкостію перевозятъ грузъ въ 10,000 пудовъ; слѣдспвенно нѣтъ сомнѣнія и въ томъ, что онѣ могутъ очищать дорогу отъ снѣга.

Впрочемъ весьма ошибающіеся нѣтъ, кпо полагаютъ, что количество снѣга, выпадающаго въ семъ краю Россіи, чрезвычайно велико. Въ сравненіи съ другими, Россія есть весьма сухая земля. Чпобы не вдаваться по сему предмету въ проспранныя разсужденія, я замѣчу только, что въ издаваемомъ Академіею Наукъ каждый годъ Мѣсяцесловъ сказано: „Выпавшій въ С. Петербургѣ дождь, градъ и снѣгъ соспавили въ 1833 году массу воды выпшиною въ $8\frac{7}{1000}$ Англ. дюймовъ, въ 1834 году $12\frac{3}{1000}$ Англ. дюймовъ;“ слѣдспвенно ни въ какомъ случаѣ нельзя принять средней выпшы болѣе 12 дюймовъ. По тому же календарю ежегодное количество снѣга, приведеннаго въ воду, соспавляетъ около 4 дюймовъ. Если кпо поспрудится смѣрять глубину снѣга предъ исходомъ зимы, то найдетъ 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 спуда счиспила бы его въ одинъ разъ. Мнѣ можетъ быть возразить, что въ иныхъ мѣспяхъ наноситъ большіе сугробы снѣгу; но я опвѣчу, что за то въ другихъ мѣспяхъ его гораздо менѣе, слѣдспвенно все дѣло соспомнѣ въ средней глубинѣ, копорая не проспираетъ выше $\frac{2}{3}$ аршина.

Чпобы успранить всякое возраженіе, я даже предположу, что снѣгъ будетъ сметаетъ одними людьми съ насыпи нашей дороги въ $2\frac{1}{2}$ сажени ширины, что въ каждый снѣжный день работники будутъ нанимаемы на цѣлый день, и припомъ въ соспояніи очиспипъ отъ снѣга не болѣе 16 сажень. Окажешся огромное число 800 рабочихъ на $25\frac{1}{2}$ верспъ дороги отъ Петербурга до Павловска. По Академическому календарю, въ 1833 году было 63 снѣжныхъ дня, въ 1834 году 67 дней, среднимъ числомъ 65 дней въ зиму; положимъ на каждый день по 800 рабочихъ. На Московскомъ шоссе людямъ, употребляемымъ для счищенія снѣга, платится по 50 и 60 коп. въ день, я же положу на желѣзной дорогѣ по 1 р. въ день. Это соспавитъ всего 52,000 р. на 800 рабочихъ въ 65 снѣжныхъ дней. Сей расходъ соспавитъ около 5% общаго сбора съ нашей дороги, или ровно сполько же, какъ и показанные выше расходы по Манчестерской, копорыхъ на здѣшней не будетъ. Если допустимъ 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 $17\frac{1}{3}\%$ капитала въ 3 милл. р.

Смѣла сія основана на чепырехлѣпномъ опытѣ дороги, которая не имѣетъ споль выгоднаго профиля, какъ здѣшняя, ибо наибольшее повышение, вспрѣчающееся между Фонпанкою и Лиговкою, въ $10\frac{1}{2}$ разъ менѣ повышения въ туннель подъ городомъ Ливерпулемъ; наша дорога на 24 версахъ идетъ по совершенно прямой линіи, а Манчестерская болѣею частію небольшими изгибами. Но можетъ быть подумаютъ, что въ Англіи сообщеніе по желѣзной дорогѣ по какимъ нибудь причинамъ выгоднѣе, нежели въ Россіи; для усраненія такихъ сомнѣній я приму за основаніе, для вычисленія чистой прибыли отъ нашей дороги, результапы Ліонской, построенной очень невыгодно. Посему получимъ:

Общаго сбора съ 300,000 пассажировъ	890,143 руб. по $41\frac{4}{10}\%$	368,519	руб. асс.
— — за провозъ поваровъ	79,857 — по $21\frac{5}{10}\%$	19,563	— —
Опкуну за госпинницы по 30,000 руб. въ годъ, за вычетомъ				
6% строипельнаго капитала на исправленіе		18,000	— —

И того чистой прибыли въ годъ 406,084 руб. асс.

Эта прибыль дастъ ежегоднаго дивиденда на 3 милл. капитала $13\frac{1}{3}\%$; если бы по непредвидѣннымъ обстоятельствомъ 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 $11\frac{1}{3}\%$. По Ліонской дорогѣ показываюцца, въ таблицѣ на стр. 46, статьи 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 былъ положенъ сей расходъ, все еще окажется чрезвычайно выгодный результатъ.

Предполагая, что къ нашей дорогѣ приславлены будутъ люди честные и дѣлательные, и что по всѣмъ частямъ успроится благоразумное хозяйство, я такъ увѣренъ въ вычисленіи 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 поваровъ, и дать чистой прибыли 42% отъ пассажировъ и 25% отъ поваровъ, если бы это не было прописно выгодамъ первой желѣзной дороги въ Россіи. Въ настоящемъ случаѣ дѣло преимущественно въ томъ, чтобы узнать въ подробности всѣ расходы на дорогу, какъ лѣтомъ, такъ и зимою въ особенности, дабы Русская публика могла почипать пользованіе сею дорогою надежнымъ основаніемъ для другихъ подобныхъ предпріятій въ Россіи. Но это возможно только въ такомъ случаѣ, когда Правленіе Компаніи будетъ управлять построенною дорогою на собственнѣйшій счетъ; если же опдастъ ее на опкунъ, то никогда нельзя будетъ узнать дѣла въ подробности.

Для сужденія о нашемъ предпріятіи нужно слѣдственно удостовѣриться только въ томъ, найдется ли въ Петербургѣ 300,000 человекъ, 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 человекъ два раза въ годъ, или 75,000 человекъ 4 раза. Но можно ли въ этомъ сомнѣваться, разсмотрѣвъ безпристрастно результаты иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ? Не сдѣлаетъ ли этой поѣздки хотя однажды, кромѣ сполитныхъ жителей, всякой иностранецъ безъ исключенія, пріѣзжающій въ столицу изъ за границы или изъ внутреннихъ губерній Имперіи? Почему бы не надѣяться и здѣсь такихъ же послѣдствій, какъ между Спок-пономъ и Дарлингтономъ, Брюсселемъ и Мехельномъ, Нюрнбергомъ и Фюртомъ? Тамъ ежегодно число проѣзжающихъ вдвое и втрое превышаетъ народонаселеніе обоихъ городовъ; въ моемъ расчетѣ принято число проѣзжихъ отъ 3 до 4 разъ менѣе, или $\frac{1}{2}$ населенія. Какую большую прибыль принесло бы акціонерамъ это предпріятіе, если бы проѣздъ былъ даже вдвое менѣе противъ заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ! Впрочемъ пусть всякъ дѣлаетъ свой расчетъ и вычисляетъ выгоды предпріятія по собственному понятію; что касается до меня, то я со всею ясностію изложилъ основанія моихъ выводовъ, коихъ вѣрность, какъ я надѣюсь, подтвердился на опытъ.

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

Въ доходѣ 18,000 р. отъ гостинницъ, коихъ построеніе стоило 200,000 р., вѣрно никакъ не усомнился, равномѣрно и въ чистой прибыли 19,565 р. отъ провоза поваровъ, вычисленной на стр. 56. По официальнымъ источникамъ на стр. 41, мы показали, что уже и нынѣ ежегодно проѣзжаютъ 89,093 человека изъ Петербурга въ Царское Село и Павловскъ, и обратно. Если и впредь 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 снѣгѣ составляютъ вмѣстѣ 150,570 р., или 5% на 3 милл. капитала.

Слѣдственно если по желѣзной дорогѣ будетъ проѣзжать ежегодно только то число пассажировъ, какое нынѣ имѣется, то и въ семь случаевъ предпріятіе дастъ уже 5%. Но почему же предполагать, что здѣсь не будетъ такихъ же результатовъ, какъ на желѣзныхъ дорогахъ въ чужихъ краяхъ? Тамъ по открытіи каждой дороги число проѣзжихъ увеличивалось по крайней мѣрѣ втрое противъ прежняго; почему же Петербургъ долженъ составить исключеніе? Тамъ на каждой дорогѣ число пассажировъ годъ отъ году возрастало; почему же предполагать, что и въ Петербургѣ только въ первый годъ число ихъ будетъ особенно велико? Какъ бы ни разсматривали наше предпріятіе, оно должно не только представляться выгодною спекуляціею, но и удовлетворишь самыхъ опасливыхъ капиталистовъ.

ОТНОШЕНІЯ ИНЖЕНЕРОВЪ ПРИ ПОСТРОЕНІИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ВЪ ЧУЖИХЪ КРАЯХЪ.

Для всѣхъ предпринимаемыхъ въ Англіи Компаніями каналовъ, желѣзныхъ дорогъ, мостовъ и пр. инженеры составляютъ планы и сметы, Правленія Компаній заключаютъ подряды на поставку и работы, и производятъ всѣ платежи. Инженеры надзираютъ за производствомъ работъ, и на нихъ не лежитъ болѣе ни какой отвѣтственности. Не многія постройки обходятся безъ какихъ нибудь ошибокъ (mistakes), за которыя всегда платитъ Компанія. Въ Англіи извѣстно, что въ проектѣ дороги изъ Манчестера въ Ливерпуль сдѣлана была въ нивелировкѣ ошибка на 40 футовъ, и когда она открылась въ Комитетѣ Парламента, всѣ планы надобно было переделывать снова; извѣстно, что при надрѣзѣ туннелей подъ городомъ Ливерпулемъ опущены были семь шахтъ, коихъ соединеніе долженствовало составить прямую линію; но потомъ еще во время открылось уклоненіе средней линіи шахтъ на 13 футовъ, 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 цѣлую сажень, потому, 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, вѣрно не нашелъ ни одной постройки безъ нѣкоторыхъ существенныхъ недоспѣшковъ, которые въ послѣдствіи безпрекословно исправлялись на счетъ Компаній. Такіе случаи происходятъ въ Англіи весьма естественными при всякомъ большомъ предпріятіи, и опять инженера пребудетъ только, чтобы онъ произвелъ постройку по крайнему своему разумнію.

Инженеры получаютъ или дневное содержаніе (главные по 10 ф. ст. 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 Стефенсонъ, строившій Манчестерскую дорогу, и Гаршлей, строившій доки въ Ливерпуль, получали жалованья по 1500 ф. ст. въ годъ (34,290 р. асс.); наконецъ инженеры имѣютъ право, занимаясь въ то же время и другими работами.

Въ такомъ же отношеніи состоятъ инженеры и во Франціи; они также не отвѣчаютъ за поврежденія, случающіяся въ постройкахъ, за пребудущія въ послѣдствіи расходы на исправленія и т. п. Въ уставѣ Ліонской Компаніи, въ § 15, сказано, что исключительное производствъ всей постройки поручается единственно братьямъ Сегенъ и Эдуарду Біону, съ тою только обязанностію, чтобы по крайней мѣрѣ одинъ изъ нихъ непрерывно находился при работахъ; кромѣ того инженеры сіи заключали всѣ подряды и производили платежи, на которые всегда предоставлялся въ ихъ распоряженіе миллионъ франковъ, въ коихъ они послѣ давали отчетъ. За прочностъ постройки, за расходы на послѣдующее содержаніе дороги или за успѣхъ предпріятія инженеры отвѣчаютъ не отвѣчаютъ; но по § 23 и § 83 получаютъ они за составленіе плана и производствъ постройки, вмѣсто жалованья, значительную часть изъ

прибыли отъ предпріятія, именно: изъ ежегодной чистой прибыли выплачиваются сначала 4% акціонерамъ, а изъ половины остатка 85% принадлежатъ на вѣчныя времена братьямъ Сегенъ и Эдуарду Біошу. Если дорога принесетъ ежегодно 1,100,000 фр., или 10% на капиталъ Компаніи 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. выплачиваются ежегодно, на всѣ 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 Австрійской желѣзной дорогѣ (*) выдано мнѣ было сначала 30,000 гульд. (68,182 р.), въ продолженіе поспройки производилось по 8 гульд. въ день съ вознагражденіемъ дорожныхъ и другихъ расходовъ, а по окончаніи поспройки выдано мнѣ акцій на 100,000 гульд. (227,273 р. асс.); выдача акцій сопряжена была единственно съ нѣмъ условіемъ, чтобы поспроеніе произведено было сообразно съ предложенными планами, и чтобы по поспроенной дорогѣ лошадь была въ состояніи везти, какъ съ горы, такъ и въ гору, вдесятеро болѣе, нежели по горизонтальному шоссе. При заключеніи условія съ Компаніею 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 поспроеніе желѣзныхъ дорогъ находилось еще, такъ сказать, въ дѣлствѣ.

ОТНОШЕНІЯ ИЗДАТЕЛЯ СЕГО СОЧИНЕНІЯ КЪ КОМПАНИИ АКЦІОНЕРОВЪ.

Въ настоящее время отношенія сіи представляются въ иномъ видѣ. Израсходованіе нѣсколькихъ милліоновъ рублей при поспроеніи Австрійской желѣзной дороги, обзоръ Англійскихъ дорогъ въ 1827 и 1829 годахъ и дорогъ во Франціи, и вообще 11 лѣтъ дѣятельной жизни доставили мнѣ столько свѣдѣній и опытноспи, что въ составленіи плана и исполненіи какой нибудь желѣзной дороги я въ состояніи соспизаться 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 Компаніи внутри Имперіи или за границу, то я, какъ первый учредитель желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, и долженъ заботиться объ устанавленіи между мною и Компаніею акціонеровъ такихъ отношеній, которыя бы дозволили мнѣ поспроить дорогу безъ всякихъ помѣшательствъ. Вообще всякое предпріятіе, исполняемое частными людьми, основывается на личномъ довѣрїи къ тому, кто завѣдываетъ онымъ; посему я уже въ предувѣдомленіи на спр. 7 сказалъ: „Что не довѣряетъ совершенно моимъ предложеніямъ и работамъ, нѣхъ прошу не вступать въ Компанію, мною составляемую.“ Необходимое для исполненія предпріятія довѣріе должно проспираться до того, чтобы между мною и Компаніею поспановлены были слѣдующія условія:

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

1. Мнѣ совершенно предоспавляется все производство поспройки и выборъ нужныхъ для того инженеровъ, помощниковъ и другихъ лицъ, и Компанія или Правленіе не имѣеть входипъ ни въ условія, ни въ совѣщанія ни съ какимъ другимъ инженеромъ ни на счетъ плана, ни на счетъ подробностей исполненія. Только за 8 дней до отккрытія дороги Правленіе, посредствомъ избранной довѣренной особы, измѣривъ кубическое содержаніе всѣхъ произведенныхъ работъ, дабы удостовериться въ вѣрности измѣреній, произведенныхъ мною и прочими инженерами.

2. Я не буду дѣлать по собственному произволу ни какихъ покупокъ, ни заключаъ подрядовъ, для поспройки дороги, ниже производивъ платежи за работы или поставки на счетъ Компаніи, дабы не подвергаться ни какой отвѣтственности въ денежномъ отношеніи; посему другіе Директоры Компаніи, безъ моего участія, будутъ или сами, или чрезъ уполномоченнаго отъ ихъ имени, дѣлать всѣ закупки, заключаъ подряды и съ точностію производивъ платежи. Условія, касательно качества и количества поставокъ, для каждаго подряда будутъ сообщаемы мною. Для пониженія цѣнъ, работы по возможности будутъ, на самомъ мѣстѣ производства оныхъ, отдаваемы съ публичнаго торга пому, кто объявитъ низшія цѣны; онѣ не будутъ присуждаемы большими массами нѣсколькимъ подрядчикамъ, но по возможности раздѣляемы между многими. Каждую Субботу безъ исключенія производима будетъ слѣдующая по договору плата за конченныя работы, на самомъ мѣстѣ производства оныхъ, уполномоченнымъ Компаніи и въ присутствіи моемъ или инженеромъ и рабочимъ.

3. Поелику всѣ платежи за исполненныя по подряду работы должны быть производимы не иначе, какъ по предъявленіи выданныхъ мною или инженерами свидѣтельствъ, то всякій убытокъ, какой Компанія можетъ понести отъ невѣрнаго измѣренія, будетъ вознагражденъ мною. На сей конецъ, какъ выше сказано, за восемь дней до отккрытія дороги произведена будетъ другими Директорами повѣрка всѣхъ работъ, послѣ чего счета будутъ ревизованы и заключены, и прекратятся съ моей стороны всякая отвѣтственность за произведенные по моимъ свидѣтельствамъ платежи.

4. Всѣ вещи безъ исключенія, составляющія собственность Компаніи, которыя пропадутъ со дня начатія поспройки до отккрытія дороги, должны быть вновь поставлены на мой счетъ; посему при заключеніи счетовъ сумма, коптой вещи сія споили при закупкѣ ихъ, будетъ вычтена изъ слѣдующаго мнѣ вознагражденія.

Для опредѣленія вознагражденія, которое будетъ мнѣ слѣдовать изъ кассы Компаніи за принимаемыя мною важныя обязанности, я опять приведу расходы на производство поспройки Австрійской дороги: по обнародованному въ Февралѣ 1830 отчету Правленія, они составляли:

Г-ну фонъ Герспинеру 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 разъѣзды инженерамъ	4,467 — 54 —

За надзоръ, охраненіе и содержаніе дороги во время поспройки	38,192 гульд. 29 кр.
Расходы на печатаніе, раздачу объявленій о публичныхъ торгахъ, на газетны и пр.	5,282 — 57 —
И всего	139,861 гульд. 57 кр

Такъ какъ расходы на поспройку въ то время составляли 909,755 гул. 30 кр., то оказывается, что издержки на производствъ оной составляли $15\frac{1}{2}\%$ всего расхода; къ этому должно присовокупить еще вознагражденіе акціями за исполненіе поспройки (спр. 59).

Когда Австрійская желѣзная дорога была совсѣмъ кончена, тогда уже не было издано опъ Правленія такого подробнаго опчета; по же должно къ сожалѣнію сказать и о всѣхъ прочихъ предпріятіяхъ сего рода, а въ немногихъ изданныхъ опчетахъ нигдѣ нѣтъ опдѣльнаго счета объ инженерахъ.

Каммергеръ Силезскій Совѣтникъ Баронъ Вишпенгеймъ издалъ въ 1833 году самое полное сочиненіе О существующихъ въ Россійской Имперіи сухопутныхъ и водяныхъ сообщеніяхъ. Въ началѣ онаго помѣщено мнѣніе Коммисіи, назначенной Герцогомъ Александромъ Виртембергскимъ для разсмотрѣнія сего сочиненія, и въ немъ именно сказано, что всѣ матеріалы сообщены были сочинителю опъ Главнаго Управленія путей сообщенія. Въ этомъ сочиненіи на стр. 16 напечатано слѣдующее: „По опчету Главнаго Директора Принца Георгія Ольденбургскаго, въ 1808 году сѣмѣна расходовъ состояла слѣдующая:

„1). На жалованье чиновникамъ и содержаніе всѣхъ присущствующихъ мѣспъ „2,800,031 р. 84 коп. 2) На шпашныя поспройки и работы, какъ по сухопутнымъ, такъ и „водянымъ сообщеніямъ, 5,626,493 р.—Въ 1829 году на первое опущено 2,943,305 р., на вто- „рыя 5,379,800 р. Кромѣ того изъ разныхъ другихъ источниковъ ежегодно оппускались „особенныя суммы на опдѣльныя поспройки, 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 управленіе въ 1808 году составляли $35\frac{1}{4}\%$ со всей употребленной суммы 8,426,524 р. 84 коп., а въ 1829 году $35\frac{1}{2}\%$ съ суммы 8,523,105 р. Расходы при поспройкѣ Виндавскаго или Московскаго канала заключаюся здѣсь же. Какъ ни великъ кажется расходъ около 35% на управленіе, но онъ объясняется обширностію Имперіи; сверхъ того здѣсь заключаюся расходы и на учебныя заведенія, въ коихъ приготавливаются офицеры путей сообщенія, и расходы на спрѣжу, приспавленную къ рѣкамъ, напр. по Волгѣ для обезпеченія судоходства.

Для поспроенія желѣзной дороги надобно, какъ я уже выше замѣтилъ, непременно пригласить нѣсколько опытныхъ въ сѣмъ дѣлѣ человекъ изъ Англіи, что, какъ извѣстно, стоить дорого. Самое поспроеніе дороги здѣсь совершенно ново въ своемъ родѣ, и для исполненія пребуеетъ большаго числа людей, которые бы получали хорошее содержаніе, дабы можно было требоваь опъ нихъ хорошей и прочной рабо-

пы. Симъ предпріятіемъ хочу я пріобрѣсть довѣренность въ Россіи, слѣдственно вѣрно употреблю всѣ средства, чтобы построить хорошую дорогу: но для этого Компанія должна доставить мнѣ всѣ способы. Между тѣмъ я пребую только половины пропиту расходовъ на управленіе казенными постройками, именно $17\frac{1}{2}\%$ со всего капитала, на предпріятіе употребленнаго, на слѣдующіе предметы и въ слѣдующіе сроки:

Во-первыхъ, 4% въ вознагражденіе издержекъ моихъ по сіе время и на инженеровъ, за всѣ предварительныя работы, за построенную въ Ливерпуль естественной величины модель дороги съ карепою, копорыя привезены опшуда въ Пепербургъ и безденежно выславлены 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 путешесвіе въ Англію, за расходы на приглашеніе и перевозку сюда лицъ для производства постройки. Сіи 4% должны быть выплачены мнѣ, коль скоро составился Компанія.

Во-вторыхъ, 10% съ капитала предпріятія за производство всей постройки съ выше изложенно на спр. 60 опвѣспственностію, съ выплапою оныхъ ежемѣсячно по мѣрѣ успѣха работъ. На эту сумму долженъ я содержать инженеровъ, смотрителей работъ и спорожей по дорогѣ съ начала поспроектъ до дня опкрытія оной по всему ея проптяженію, съ тѣмъ, что расходы на охраненіе каждаго опдѣльнаго проспранспва дороги будутъ на моей опвѣспственности только до того дня, пока оныя не будутъ опкрыты для пользованія публики на счетъ Компаніи. Изъ этой же суммы долженъ я снабжать инженеровъ попребными инспруменпами (копорые опспаюся ихъ собственностию), выплачиваю за корреспонденцію, за поѣздки употребляемыхъ при поспройкѣ лицъ и разные другіе расходы, касающіеся до производства постройки и охраненія собственности Компаніи со дня начала работъ до опкрытія дороги; наконецъ на счетъ этой же суммы издаю и разослаю по Имперіи во время постройки и по окончаніи оной подробныя опчеты, каждаго по 7000 экземпляровъ на Русскомъ, по 3000 на Нѣмецкомъ и по 2000 на Французскомъ языкѣ. Такъ какъ мнѣ нѣкогда надзираю въ подробности за поспройкою гостинницы и другихъ спроеній въ Павловскомъ паркѣ, по дѣло сіе поручено будетъ надежному архипспектору; слѣдственно мнѣ не будутъ слѣдовать 10% только съ этой поспройки.

Въ претпыхъ, $3\frac{1}{2}\%$ со всего на предпріятіе употребленнаго капитала, за вычетомъ того, что можетъ причестся съ меня или инженеровъ на основаніи сказаннаго на спр. 60, будутъ выплачены мнѣ на другой день опкрытія дороги въ Царское Село; но я обязываюся изъ сей суммы употребить на изданіе и безденежную разсылку внутри Имперіи опчета о ходѣ предпріятія, копорый въ печеніе первыхъ прехъ лѣтъ пользованія дорогою имѣеть быть предспавляемъ и издаваемъ ежегодно въ числѣ 12,000 экземпляровъ и на мой счетъ разсылаемъ по всей Имперіи для свѣдѣнія публики.

Изъ сравненія настоящаго пребуемаго мною вознагражденія съ расходами управленія и вознагражденіемъ моимъ за поспроеніе начаткой въ 1825 году желѣзной дороги

въ Австріи оказывається, что изложенныя мною предложенія гораздо выгоднѣе для здѣшней Компаніи. Съ опытностію, пріобрѣтенною мною въ теченіе 11 лѣтъ, предлагаю я Компаніи принять на себя такія 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 $25\frac{1}{2}$ верстъ, по крайней мѣрѣ 60 разъ для обозрѣнія работъ; кромѣ 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 прислать многихъ другихъ инженеровъ, знающихъ по Русски, дабы нигдѣ не было недостатка въ надзорѣ, и дабы постройка, произведенная съ необыкновенною скоростію, имѣла и надлежащую прочностъ.

Бельгійскій Министръ Внутреннихъ дѣлъ сказалъ 4-го Августа 1835 въ Палатѣ представителей, что построеніе желѣзной дороги между Брюсселемъ и Мехельномъ на протяженіи 20,3 верстъ въ теченіе 12 мѣсяцевъ есть дѣло изумительное, и что пошому невозможно было соблюсти строгой бережливости. Тамъ земляныхъ работъ было только 19,200 кубич. сажень, здѣсь предстоитъ болѣе нежели вътрое; тамъ есть множество искусныхъ рабочихъ, здѣсь надобно нанимать за дорогую плату мастеровъ въ Англіи; тамъ въ теченіе 12 мѣсяцевъ можно было работать безостановочно, здѣсь для построенія главной дороги до Царскаго Села въ 22 версты остановился только пять мѣсяцевъ съ 1 Мая по 30 Сентября, слѣдственно 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 продержатъ $1\frac{1}{2}$ года. Къ соображенію всѣхъ сихъ обстоятельствъ, пошъ вѣрно подивился, что я принимаю на себя такія обязанности за половину расходовъ на управленіе въ сравненіи съ казенными постройками; слѣдственно я могу совершенно спокойно предложить это какъ условіе ко вступленію каждого акціонера въ составляемую мною Компанію.

Въ снѣжѣ 18 снѣжы показано на всѣ расходы по управленію, на разные расходы по всему предпріятію, 599,630 р. асс., или около 20 процентвъ съ 3 милл. капиталла. Такъ какъ производствъ постройки со всѣми относящимися къ оному расходами составляетъ $17\frac{1}{2}\%$ съ капиталла предпріятія, то останавливается еще въ распоряженіи 74,630 р. асс. Изъ этой суммы другіе Директоры Компаніи покроютъ расходы и печатаніе акцій и разныхъ бумагъ, до Правленія касающихся, на наемъ помѣщенія для конторы Правленія, на жалованье уполномоченному Компаніи, Кассиру и т. п. Если и всѣ сии расходы отнести къ расходамъ на управленіе, которые составили бы тогда 20% съ капиталла, то все еще окажется разность 15% въ сравненіи съ показанными на стр. 61 расходами на управленіе въ Россіи. Такъ какъ разность сія оказывається въ пользу Компаніи, то всякой акціонеръ можетъ, кажется, быть довольнымъ, шѣмъ болѣе, если сообразить, что это предпріятіе есть первое въ своемъ родѣ въ Россіи, исполненное частными людьми.

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЯ СООБРАЖЕНІЯ. — ВЗГЛЯДЪ НА БУДУЩЕЕ.

Изложивъ все касающееся до первой желѣзной дороги въ Россіи, коей построеніе мы препоручаемся, мы оснаемъ еще бросить взглядъ на будущее.

Черезъ нѣсколько дней Компанія составится, ибо и теперь уже число желающихъ вступить въ оную превышаетъ число акцій; приготовленія къ постройкѣ начнутся немедленно; самое построеніе будетъ производимо съ безпримѣрною дѣятельностію по возвращеніи моемъ изъ Англіи; дорога отъ Фонпанки до Царскаго Села должна быть и будетъ открыта 1-го Октября 1836, если я не встрѣчу помѣшательства. День открытія ея будетъ праздникомъ для сполчныхъ жителей, ибо только желѣзной дороги недостаешь ко всему тому, что основанная Петромъ Великимъ столица заключаетъ въ себѣ великолѣпнаго и величественнаго. Въ первые дни по открытіи дороги вѣроятно не достанетъ значительнаго количества экипажей, приготовленныхъ Компаніею, для перевозки любопытныхъ. Прибывъ съ быспроюю спѣшью въ Царское Село, и еще удивляясь новой дорогѣ и чудесному ея дѣйствію, всякъ будетъ пріятно изумленъ вновь учрежденною великолѣпною гостинницею, отличными и дешевыми угощеніемъ; всю зиму, въ особенности по воскреснымъ днямъ, сотни и тысячи особъ будутъ ѣздить въ Царское Село, хотя бы только для того, чтобы позавтракать; въ гостинницѣ спанутъ вечера, балы, концерты, и врядъ ли кто захочетъ отстать отъ другихъ. Въ теченіе трехъ мѣсяцевъ съ 1-го Октября по 31 Декабря 1836, вѣроятно всякъ хотя однажды съѣздитъ туда, подышать свѣжимъ, здоровымъ воздухомъ, позавтракать, раздѣливъ съ другими удовольствіе, или скромнымъ зрителемъ дѣлавъ 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 прокатится по ней. Наша дорога вступитъ въ состязаніе 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 составить исключеніе? Сколько семействъ посѣщаютъ исканъ квартиру въ Царскомъ Селѣ, Павловскѣ, отстоящихъ теперь на два часа пути, и сдѣлавшихся по 35 или 40 минутому переѣзду предмѣстіемъ Петербурга! Сколько новыхъ поселеній, новыхъ дачъ построено будетъ уже въ 1837 году! Вѣрно повсюду безъ изъятія, гдѣ позволено будетъ селиться по дорогѣ, явятся новыя строенія, и черезъ нѣсколько лѣтъ на протяженіи болѣе 20 верстъ по обѣимъ сторонамъ дороги возникнетъ рядъ прекрасныхъ дачъ отъ Петербурга до Павловска.

Прибывъ акціонеровъ увеличится въ такой пропорціи, которой невозможно предвидѣть. Естественнымъ слѣдствіемъ будетъ пристройка втораго ряда колеи и продолженіе дороги далѣе внутрь города. Когда жѣ дорога 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 построенными. По мѣрѣ умноженія удобствъ, представляемыхъ дорогою публикѣ, ею болѣе спанутъ пользоваться, слѣдственно возрастеть и прибыль акціонеровъ. Такимъ образомъ я почишаю построеніе желѣзной дороги предпріятіемъ, основаннымъ на удовольствіи и потребности Петербургскихъ жителей, и долженствующимъ доставить богатую прибыль участникамъ.

Дорога въ Царское Село можетъ быть почтена во всѣхъ отношеніяхъ предметомъ величайшей важности. Она строится въ самомъ непостоянномъ климатѣ во всей Россіи, въ которомъ въ Декабрѣ 1835 было 30° Р. морозу, и разность температуръ въ теченіе одного дня проспирается отъ 20° холода до 2° тепла; въ климатѣ, въ которомъ каждую зиму разъ 10 и 20 замерзають и опять оттаивають. Слѣдственно здѣсь настоящее мѣсто для построенія желѣзной дороги; она должна быть построена и открыта для пользованія въ глазахъ Высочайшаго Двора, знатнѣйшихъ чиновъ Имперіи, всего торгующаго сословія и всей прочей публики, дабы практически доказать, можетъ ли Россія извлечь выгоды, и какія, изъ учрежденія такихъ путей сообщенія.

Конечно было бы желанельно, чпобы и въ другихъ краяхъ Имперіи построены были въ 1836 и 1837 годахъ нѣкоторыя небольшія дороги, дабы попомъ съ полною увѣренностію можно было приступить къ исполненію великаго проекта дороги изъ Петербурга въ Москву. Если бы составились для такой цѣли Компаніи, въ краяхъ, гдѣ существуетъ доставочное сообщеніе проѣзжихъ или поваровъ, то я охотно принялъ бы на себя составленіе проектовъ и попеченіе о прочномъ построеніи; я буду употреблять для сего только такихъ людей, которые приобрѣли уже доставочную опытность, дабы каждая дорога могла служить образцомъ удачнаго выполненія.

Изъ всѣхъ Европейскихъ Государствъ, Россія имѣетъ еще наименѣ искусственныхъ дорогъ; здѣсь можно еще выбирать между простыми и желѣзными дорогами; но чрезъ годъ или два, сей важный вопросъ будетъ рѣшенъ на дѣлѣ и, какъ я надѣюсь, въ пользу желѣзныхъ дорогъ. Россія будетъ имѣть ту выгоду, что ей нѣчего будетъ жалѣть о большихъ суммахъ, издержанныхъ въ другихъ Государствахъ на построеніе дорогъ. Теперь я еще соглашусь съ тѣми, которые утверждають, что Провидѣніе назначило для Россіи на зиму санный путь; слѣдственно зимою нѣтъ надобности ни въ шоссе, ни въ желѣзныхъ дорогахъ; но съ такою же увѣренностію утверждаю я, что лѣтніе транспорты въ Россіи, скоро ли, долго ли, будутъ ходить по желѣзнымъ дорогамъ. Кто спанетъ сомнѣваться въ выгодахъ, представляемыхъ желѣзною дорогою лѣтомъ предъ шоссе?

Желѣзныя дороги въ Россіи столь же необходимы, какъ и въ Сѣверной Америкѣ; тамъ жители поняли, что величайшіе враги Союзныхъ Штатовъ суть разстояніе и время, и что и то и другое можно преодолѣть только съ помощію желѣзныхъ дорогъ; и въ Россіи единственно эти дороги могутъ образоватъ не желѣзную, но золотую цѣпь, которая соединитъ между собою всѣ части Имперіи, по справедливости называемой неизмѣримою. Слѣдственно не далеко уже то время, когда можно будетъ со всѣмъ удобствомъ и чрезвычайно дешево доѣхать изъ Петербурга въ Нижній

Новгородъ и изъ Пешербурга въ Одессу въ 3 дня, и получаешь опшуда въ сполидѣ или
обратно разныя произведенія дней черезъ 10 или 14. Но кто исчислишь несмѣнныя
выгоды, какія произскажутъ для Государства отъ такоаго сообщенія? Какой папріотъ
не захочетъ споспѣшествовать такоа великоа цѣли? Какой капиталистъ для соб-
спвенноа выгоды не приметъ участвія въ споль обширномъ предпріятіи, когда польза
желѣзныхъ дорогъ въ Россіи доказана будетъ на дѣлѣ, и всѣ смѣшны, основанныя на при-
гономеприческомъ измѣреніи и нивелировкѣ, будутъ предложены съ вѣрнымъ балан-
сомъ? Кто усомнится въ складкѣ частными лицами капитала въ 100 милл. р. для
желѣзной дороги между Пешербургомъ и Москвою? Это конечно сбудется, и въ
Россіи устроится первая и величайшая желѣзная дорога, соопствѣствующая
наа обширности Имперіи, которая будетъ содѣйствовать къ прославлен-
нію Великаа Государя, достойнаа потомка ПЕТРА Великаа, царствую-
ющаа съ безпримѣрноа дѣятельностью, съ любовью и благоволеніемъ,
надѣ вѣренными ему отъ Провидѣнія народами.

П Р И Б А В Л Е Н І Е .

Наспоащее сочиненіе написано въ Январѣ нынѣшняа года, и 31-го числа того же
мѣсяца предспавлено было на разсмотрѣніе особаа Комитета въ Государственномъ
Совѣтѣ, копорому Его Величеству Государю Императору благоугодно было по-
ручить изслѣдованіе поданныхъ мноа предположеній о введеніи желѣзныхъ дорогъ въ
Россійской Имперіи. 3-го Февраля подано Его Сіапельспву Г-ну Предсѣдателю Госу-
дарственнаа Совѣта, бывшему Предсѣдателемъ и помянуаа Комитета, объявленіе,
подписанное соспоащимъ въ должности Церемоніймейстера Двора Его Императорскаа
Величества Графомъ А. Вобринскимъ, Коммерціи Совѣтникомъ и купцомъ 1-ой гиль-
діи Венедиктомъ Крамеромъ, Консуломъ вольнаа города Франкфурта и купцомъ 1-ой
гильдіи Иваномъ Конрадомъ Плиппомъ, и издателемъ сего сочиненія, въ копоромъ
они просили о выдачѣ привилегіи.

За шѣмъ послѣдовало отъ 12-го Февраля опношеніе Его Сіапельспва Г-на Главно-
управляющаа пущами сообщенія и публичными зданіями, Генераль-Адъютанта Графа
Толя, въ копоромъ отъ имени Его Величества Государя Императора обѣщана
чешыремъ учредителямъ желѣзной дороги изъ С. Пешербурга въ Царское Село и Па-
вловскъ привилегія на поспроеніе оной. Даруемая привилегіеа преимущества основ-
ваются вообще на содержаніи письма Его Сіапельспва Г-на Предсѣателя Госу-
дарственнаа Совѣта отъ 21-го Декабря 1835, сообщеннаа въ извлеченіи на спр. 3; но
при дальнѣйшихъ переговорахъ присовокуплены еще нѣкоторыя преимущества, кото-
рыя облегчаютъ исполненіе предпріятія и обезпечиваютъ успѣхъ онаа.

Важнѣйшее изъ нихъ состоитъ въ томъ, что проектированная линія дороги, опи-
санная на спр. 19, вполне утверждена. Линія сіа пересѣкаетъ Волково поле, на ко-

поромъ находилъ заведеніе Конгревовыхъ ракетъ, и гдѣ артиллерія почти ежедневно производилъ опыты лѣтомъ и зимою. Опношеніемъ отъ 6-го Марпа, Начальникъ Шпаба Его Императорскаго Высочества Генераль-Фельдцейгмейстера, Генераль-Маіоръ Князь Долгорукій увѣдомилъ, что Его Величеству Государю Императору благоугодно было повелѣть перенести ракетное заведеніе и баллпарею на другое мѣсто, оиіесея расходы по сему предмету на счетъ Компаніи. Сія Высочайшая милость Его Императорскаго Величества даруетъ предпріятію шо чрезвычайно важное преимущество, что утвержденная линія дороги, какъ уже сказано на стр. 20, можетъ быть почитаема превосходнѣйшею, какаѣ гдѣ либо была проложена; падающіе на Компанію расходы оказываются маловажными въ сравненіи съ пріобрѣтаемыми выгодами, и по моему мнѣнію не могутъ проспираться свыше 50,000 р.

Другимъ столь же важнымъ снисхожденіемъ обязана Компанія благоволенію Его Императорскаго Высочества Великаго Князя МИХАИЛА ПАВЛОВИЧА. 18-го минувшаго Февраля, Его Высочество изволилъ осмапривать нарѣзанную въ Павловскомъ паркѣ линію дороги и соблаговолилъ одобрить оную, Сверхъ того Его Высочество изъѣвилъ Свое согласіе на возведеніе въ паркѣ, на счетъ Компаніи, нѣкопрыхъ спроеіній для приспанища и удовольствія публики, и на предложеніе отъ учредителей желѣзной дороги опредѣленной награды за предпавленіе лучшаго проекпа сихъ спроеіній. Въ слѣдствіе сего въ здѣшнихъ Вѣдомостяхъ напечатанъ 16 Марпа вызовъ, коимъ Г-да архитекторы приглашаются къ сообщенію плановъ спроеіній, на копорыя предварительпо полагается до 200,000 р., съ объявленіемъ, что за планъ, копорый удостоится одобренія Его Императорскаго Высочества, выдано будетъ въ вознагражденіе 20,000 р., и что спроеініе произведено будетъ архитекторомъ, коего планъ будетъ избранъ.

Въ Вѣдомостяхъ 14-го Марпа напечатанъ былъ вызовъ къ портамъ на подряды земляныхъ работъ, поспроеінія мостовъ, поспавки перекладинъ и фашинь; на прочія работы подряды заключены будутъ въ послѣдствіи.

Такимъ образомъ Компанія приступила къ дѣйствіямъ, весь попребный капиталъ собранъ по подпискѣ, и учредители употребяшъ всѣ способы для поспроеінія дороги въ такомъ видѣ, чтобы она вполнѣ соопвѣстпвовала цѣли: служилъ жителямъ столицы въ пользу и удовольствіе, и вмѣстѣ съ тѣмъ предпавилъ доказательство, что желѣзныя дороги въ Россіи полезны и нужны.

С. Петербургъ, 18 Марпа 1836.

РОСПИСКА КОМПАНИИ ЦАРСКО-СЕЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Опть Г-на _____ получено предварительнаго вноса по 20 проценто́въ или сорока рублей на акцію, за _____ акцій _____ рублей ассигнаціями, съ обязанностію уплатить по 40 проценто́въ на акцію 1-го Мая, и остальные 40 проценто́въ 1-го Іюля сего 1836 года, въ полученіи коихъ денегъ будущъ слѣдовать росписки на семь же листъ.
Санктпетербургъ, _____ 1836 года.

Учредитель

Кассиръ

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

Учредитель

Кассиръ

_____ 1836 года _____ Іюля получено опть Г-на _____ по 40 проценто́въ 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 истеченіи оныхъ, помя лишился права какъ на внесенную уже сумму, такъ и на самыя акціи.

Учредителямъ Компаніи предоставляется спроить дорогу на основаніи правилъ, изложенныхъ въ сочиненіи „О выгодахъ поспроенія желѣзной дороги изъ Санктпетербурга въ Царское Село и Павловскъ, Высочайше привилегированною Его Императорскимъ Величествомъ Компаніею, Ф. А. фонъ Герспнера „Ueber die Vortheile der Anlage „einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoe-Selo und Pawlowsk, deren Ausführung durch „eine Akziengesellschaft mit Allerhöchstem Privilegium Seiner Kais. Majestät Statt findet, von Franz „Anton Ritter v. Gersner“, сопоставитъ успавъ и исходатайствовать на оный утвержде-
ніе Правительства.

На случай передачи сей росписки надлежитъ предъявить оную Копію Правленія, для учиненія о помя надписи.

ИЗВЛЧЕНІЕ

ИЗЪ ПОЛОЖЕНІЯ

ОБЪ УЧРЕЖДЕНІИ ОБЩЕСТВА АКЦІОНЕРОВЪ ДЛЯ СООРУЖЕНІЯ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ ОТЪ С. ПЕТЕРБУРГА ДО ЦАРСКАГО СЕЛА СЪ ПРОДОЛЖЕНІЕМЪ ДО ПАВЛОВСКА, ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННАГО ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ 21-го МАРТА 1836.

I. Компаніи присволяется исключительное право соорудить желѣзную дорогу изъ С. Петербурга въ Царское Село съ продолженіемъ оной до Павловска, по утвержденной нынѣ для сего и въ слѣдующей слѣдѣ означенной линіи, съ тѣмъ, чтобы въ продолженіи первыхъ десяти лѣтъ по выдачѣ сей привилегіи никто не имѣлъ права соорудить на означенномъ разстояніи подобной дороги, а по минованіи тѣхъ десяти лѣтъ сооруденная Компаніею дорога оставалась ея собственностію.

II. Желѣзная дорога должна начинаться съ небольшой площади, которая Компаніею будетъ соорудена на ея иждивеніи на правомъ берегу русла Введенскаго канала въ Фонпанку. Отсюда сія дорога направится въ уровень съ поверхностію улицы по тому же правому берегу Введенскаго канала до канала Обводнаго, чрезъ который Компанія соорудитъ мостъ. За симъ желѣзная дорога должна быть направлена сначала немного изгибаясь, а потомъ въ совершенно прямой линіи на 24 версты на храмъ Аполлона въ Павловскомъ паркѣ; сія прямая линія оканчивается однако же не у сего храма, а по сю сторону пруда, находящагося въ паркѣ по близости оранжерей. Такъ какъ желѣзная дорога по сему направленію коснется только нижней части Царскаго Села, то Компанія предоставляется соорудить по окружности города другую побочную желѣзную дорогу, дабы каждый проезжающій могъ сходить, гдѣ ему нужно. На первый разъ желѣзная дорога сооружается въ двѣ колеи; но дабы въ послѣдствіи времени, въ случаѣ усилившагося сообщенія, могли быть присоединены безъ дальнѣйшаго задержанія и другія двѣ колеи, то земли нынѣ же отводятся или откупаю съ я на правилахъ, ниже сего изложенныхъ, вдругъ для дороги о четырехъ колеяхъ.

III. Поелику со стороны С. Петербурга желѣзная дорога, кромѣ того, что она пройдетъ чрезъ вышеупомянутый въ § II Обводный каналъ, пересѣчетъ еще въ послѣдствіи и второй Обводный каналъ, который имѣется въ виду провести вокругъ С. Петербурга чрезъ Волково поле, то Компанія обязана соорудить собственнымъ ея иждивеніемъ мостъ на желѣзной дорогѣ и чрезъ сей второй Обводный каналъ, не препятствуя при томъ ни въ какомъ случаѣ производству работъ по устройству сего канала.

IV. Такъ какъ по случаю проложенія желѣзной дороги чрезъ Волково поле находящіяся на ономъ нынѣ: багара, ружейное заведеніе и прочія сооруженія перенесены будутъ на другое мѣсто, означенное на планѣ, выданномъ учрежденіемъ Компаніи, и при томъ для практическихъ занятій должно быть присоединено къ нынѣшнему артиллерійскому полю особое въ 370 десятиинъ 1225 квад. сажень мѣсто, означенное равномерно на томъ же выданномъ планѣ, по всѣмъ издержкамъ, какъ по перенесенію упомянутыхъ багара, ружейнаго заведенія и прочихъ сооруженій, такъ равно и по осушенію, плани-

ровкѣ вновь присоединяемаго для практическихъ занятій мѣста, и наконецъ по успройству земляныхъ насыпей, Компанія обязана принять на собственный ея счетъ.

V. Если предполагаемаго Компаніею капитала въ 3 мил. руб. не будетъ достаточно, чтобы совершенно окончить и пустить въ ходъ ея предпріятіе, то дозволяется Компаніи упомянутый капиталъ увеличить выдачею новыхъ акцій, смотря по надобности, на сумму до 500 тыс. руб.

VI. Компанія при успройствѣ означенной желѣзной дороги пользуется всѣми преимуществами казенныхъ работъ, т. е. какъ бы сооруженіе сей дороги производилось непосредственно отъ Правительсва. Въ отношеніи къ опводу подъ желѣзную дорогу земель, наблюдаются нижеслѣдующія правила:

- 1.) Гдѣ сказанная желѣзная дорога проводится по пустопорожнимъ и ни кѣмъ незанятымъ казеннымъ землямъ, тамъ земля для дороги и для заведеній, при ней необходимыхъ, уступается безъ всякой платы.
- 2.) Гдѣ понадобятся подъ сію дорогу земли, состояція во владѣніи казенныхъ крестьянъ, тамъ земля уступается равномерно безъ платы, а Правительсво принимаетъ на себя отвесити крестьянамъ другія земли и вознаградитъ ихъ за всѣ убытки, которые чрезъ сей обмѣнъ понесены будутъ.
- 3.) Когда желѣзная дорога вспрѣтится дома или хозяйственныя заведенія казенныхъ крестьянъ, то Компанія обязана, прежде разломки сихъ строеній, 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 застроенымъ, тамъ объ успукѣ оныхъ Компанія обязана договариваться съ самими владельцами; когда же они не сойдутся въ цѣнѣ, или владельцы ихъ земель и строеній уступили оныхъ не пожелаютъ, тогда дѣло обращается къ порядку, установленному законами для отчужденія частной собственности на предметы общественной пользы, и земли съ строеніями, или безъ оныхъ, отбираются у владельцевъ съ вознагражденіемъ отъ Компаніи по оцѣнкѣ, узаконеннымъ образомъ произведенной. На сей конецъ, дабы не оспанавливать работъ Компаніи, дозволяется приступить къ онымъ, не ожидая окончанія оцѣнки, но внести въ надлежащее присутственное мѣсто сумму наличныхъ денегъ, равную цѣнѣ, платимой за подобные участки въ окрестностяхъ; по окончаніи же оцѣнки она обязана доплатить всю ту сумму, какая слѣдовало бы за зачетомъ прежде внесенной.
- 5.) Въ отношеніи къ имѣніямъ удѣльнаго вѣдомства наблюдаются тѣ же правила, какія сею привилегіею для имуществъ частныхъ лицъ постановлены.
- 6.) Компаніи дозволяется за нынѣ существующимъ Обводнымъ каналомъ, на площади 100 саж. въ обѣ стороны отъ желѣзной ея дороги, кромѣ пропязанія оной по всей длинѣ артиллерійскаго поля возводить складочныя магазины, жилые дома для со-

споящихъ при дорогѣ людей, конюшни, сараи, кузницы, экипажныя мастерскія и вообще всякаго рода строенія собственно для желѣзной дороги необходимыя, но не для другой какой либо цѣли. Въ приобрѣщеніи земель подъ сіи строенія, на упомянутомъ 100 саж. проспективѣ, Компанія пользуется тѣми же правами, какія выше для приобрѣтенія земли подъ самую желѣзную дорогу ей предоставлены.

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

VII. Нужно для Компаніи желѣзо она обязывается покупатьъ въ Россіи, если по сдѣланному опъ нея предварительному извѣщенію Русскіе заводчики согласятся спавить такое въ потребной добротѣ и формѣ, также и въ опредѣленные сроки, не болѣе какъ 15% дорожѣ цѣнѣ, по которымъ могло бы обойтись иностранное желѣзо съ поставкою оного въ С. Петербургъ. Если же Русскіе заводчики сего условія не примутъ, то Компанія дозволяется безпошлинный ввозъ желѣза иностраннаго, но не свыше того количества, какое именно для означенной дороги потребно, по особымъ на каждую партію разрѣшеніямъ Министра Финансовъ и съ тѣмъ, чтобы желѣзо сіе не могло быть обращено не только въ продажу, но и ни на какую другую надобность. Такъ какъ при сооруженіи желѣзной дороги шины и подушки должны приходиться однѣ на другія съ большою точностію, то тѣ и другія могутъ быть поставляемы совокупно только однимъ и тѣмъ же заводомъ.

При уничтоженіи по какимъ либо обстоятельствомъ устроенной уже желѣзной дороги, иностранное желѣзо, для оной дороги выписанное, должно быть перевезено на счетъ Компаніи обратно за границу. Компанія разрѣшается также безпошлинный ввозъ паровыхъ экипажей, вагоновъ и прочихъ машинъ, нужныхъ для желѣзной дороги.

VIII. Желѣзная дорога, на устройство коей настоящая привилегія выдается, въ продолженіи дѣйствія сей послѣдней не подвергается ни какому казенному сборамъ или налогамъ.

IX. Компанія дозволяется устроить въ Царскомъ Селѣ гостинницу для прѣзжающихъ, въ томъ видѣ, какъ она по собственнымъ своимъ расчетамъ признаетъ выгоднѣйшимъ, съ отдачею попомъ сей гостинницы на оккупъ, или съ извлеченіемъ опъ оной дохода инымъ образомъ, также по собственнымъ видамъ Компаніи.

На такомъ же основаніи дозволяется Компаніи возвести нѣкоторые строенія для присланища 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 строеніе будетъ возведено, не считалось собственностію Компаніи.

X. Такъ какъ чепверо учредишелей подписались отъ собственнаго своего имени на весь капиталъ, то имъ предоставляется какъ опредѣленіе ихъ отношеній къ строителю, такъ и распоряженія касательно употребленія капитала, цѣны и количества акцій, условий съ масперовыми и рабочими, и вообще всѣхъ предметовъ касательно построения дороги и внутренняго устройства Компаніи.

XI. Какъ проѣздъ по обыкновенному шоссе оспается по прежнему совершенно свободнымъ, то установленіе платы за проѣздъ и провозъ по желѣзной дорогѣ предоставляется усмотрѣнію чепырехъ учредишелей, а въ послѣдствіи Директоровъ Компаніи.

XII. Если предназначаемая теперь желѣзная дорога въ теченіи двухъ лѣтъ со времени выдачи настоящей привилегіи не будетъ окончательно успроена, то дѣйствіе привилегіи пресѣкается.