

W $\frac{517}{213}$

$\frac{801-16}{900}$

ВТОРОЙ ОТЧЕТЪ

ОБЪ

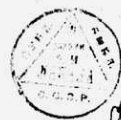
УСПѢХАХЪ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

ИЗЪ САНКТПЕТЕРБУРГА

ВЪ ЦАРСКОЕ СЕЛО И ПАВЛОВСКЪ,

СООРУЖАЕМОЙ КОМПАНИЕЮ АКЦИОНЕРОВЪ НА ОСНОВАНІИ ВЫСОЧАЙШЕ
ДАРОВАННОЙ 21 МАРТА 1836 ГОДА ПРИВИЛЕГІИ.

Ф. А. фонъ Герстнера.



921-17087

МОСКВА.

Въ Университетской Типографіи.

Выдано 7-го Октября 1836.

УЧРЕДИТЕЛИ И ДИРЕКТОРЫ:

Въ должности Церемониймейстера Двора Его Императорскаго Величества
Графъ А. Бобринскій.

Коммерціи Совѣтникъ и 1-й гильдіи купецъ Венедиктъ Крамеръ.

Консулъ города Франкфурта на Майнъ и 1-й гильдіи купецъ І. К. Плишнъ.

Австрійскій дворянинъ Францъ Антонъ фонъ Герстнеръ, производящій и
строеніе дороги.

КАПИТАЛЪ КОМПАНИИ:

Три милліона рублей ассигнаціями, раздѣленный на 15,000 акцій, по 200 р. асс.
каждая, съ правомъ выпустить, въ случаѣ надобности, еще 2500 акцій на 500,000
рубл. асс.

ПРЕДУВѢДОМЛЕНІЕ.

Чтобы удовлетворить неперытію, съ которымъ публика, особенно внутри Имперіи, ожидаетъ дальнѣйшихъ свѣдѣній объ успѣхахъ первой желѣзной дороги въ Россіи, я почтаю обязанностію издать второй отчетъ о постройкѣ желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ, на которой работы весьма значительно подвинулись впередъ. При семъ слѣдуетъ замѣчу, что первый отчетъ напечатанъ не въ 15,000 экземплярахъ на Русскомъ и 6,000 на Нѣмецкомъ языкахъ, какъ въ немъ было сказано; это количество разошлось при С. Петербургскихъ и Московскихъ Вѣдомостяхъ, частію же роздано во многихъ пунктахъ въ Имперіи; но требованій на сей отчетъ были столь многочисленны, что уже чрезъ нѣсколько дней надобно было сдѣлать новое изданіе въ Москвѣ; посему перваго моего отчета напечатано 20,000 экземпляровъ на Русскомъ и 7,000 на Нѣмецкомъ языкахъ, и изъ этого числа остается нынѣ уже не много. Посему настоящій второй отчетъ печатается въ числѣ 20,000 экземпляровъ на Русскомъ, 7,000 на Нѣмецкомъ, 2,000 на Французскомъ и 1,000 на Англійскомъ языкахъ, и всего 30,000 экземпляровъ, которые раздаются безденежно въ Россіи и за границею.

ОТЧЕТЪ.

Окончаніе желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ зависитъ преимущественно отъ исполненія заключенныхъ мною въ Бельгій и Англій контрактовъ о поставкѣ шинъ съ принадлежностями, паровыхъ машинъ и повозокъ, и разныхъ машинъ для дороги. Съ удовольствіемъ объявляю, что мы имѣемъ полное право ожидать выполненія сихъ контрактовъ въ опредѣленные сроки въ нынѣшнемъ году. Оказалось только одно недоразумѣніе со стороны инженера Виньола, который не хотѣлъ поставить двухъ каретъ, за контрактованныхъ отъ имени Г-на Бергана по 450 ф. сш., подъ нѣмъ предлогомъ, что цѣна по ошибкѣ назначена слишкомъ низкая; онъ требовалъ 600 ф. сш. за каждую карету. По причинѣ значительнаго повышенія цѣны желѣза и платы за работу, Англійскія дорожныя кареты дѣшевле стоятъ гораздо дороже; посему Правленіе здѣшней дороги за благо рассудило уничтожить контрактъ, ибо изслѣдованіе сего дѣла требовало бы слишкомъ много времени и кареты уже не могли бы поступить въ нынѣшнемъ году. Во всякомъ случаѣ, согласно съ моимъ обещаніемъ, будущаго весною на Царскосельской желѣзной дорогѣ будутъ введены кареты двухъ-этажныя, въ которыхъ могутъ помѣщаться по 120 человекъ.

Изъ Англій и Бельгій доставлены по сіе время въ Кронштадтъ и С. Петербургъ слѣдующіе предметы:

1. На суднѣ Нью-Менли, шхиперъ Т. Барнесъ изъ Лондона, прибывшемъ 8 Іюля, получено 29 ящиковъ съ разными сварядами, нужными опаче для постройки дороги, опаче для зданія въ Павловскѣ. Въ этомъ числѣ 8 ящиковъ вновь изобрѣшеннаго въ Англій патентованнаго войлока (Abbots patent hair felt), который кладется ме-



2015186462

жду шинами и подушками для того, чтобы чугунные подушки не прескались от скорой езды по дорогѣ, особенно при сильномъ холодѣ зимою. Эти 8 ящиковъ войлоку купилъ я на пробу, для употребленія на нѣкоторомъ пропѣженіи дороги, чтобы будущаго весною рѣшиться, принесъ ли онъ въ печеніе зимы значительную пользу. 4,000 Войлоковъ, длиною въ 11, шириною въ $5\frac{1}{2}$ дюймовъ, стоили 13 ш. сп., что составляетъ по $7\frac{1}{2}$ коп. за войлокъ.

2. На суднѣ Мери, шхиперъ Тукеръ изъ Гулліа, 8 Іюля получены 2 ящика съ важилами и вѣсами, купленными у А. Робинсона въ Ливерпулѣ.

3. На пароходѣ Александра, шхиперъ Дипшъ, 8 Іюля полученъ ящикъ съ снарядами для фоншановъ въ Павловскомъ зданіи, изъ Лондона.

4. На суднѣ Рочестеръ-Кестль, шхиперъ Т. Эмблемонъ изъ Блейша, 27 Іюля привезено 1,092 шпунки шинъ, 161 $\frac{1}{8}$ тонна вѣсомъ, съ Бедлингтонскаго завода, и 40 тоннъ каменнаго угля для топки паровыхъ каретъ.

5. На суднѣ Вейтъ, шхиперъ Р. Спильсъ изъ Гулліа, 5 Августа привезено 9,515 подушекъ, вставныхъ шпункъ и 64 шины, вѣсомъ всего 97 тоннъ, съ Бутшерлейскаго завода.

6. На суднѣ Комета, шхиперъ Дж. Ламбмонъ изъ Гулліа, 12 Августа получено съ Бутшерлейскаго завода 104 $\frac{3}{4}$ тонны подушекъ, вставныхъ шпункъ, клиньевъ и гвоздей, и 184 шины.

7. На суднѣ Альциона, шхиперъ В. Шенгеръ изъ Гулліа, 14 Августа получено съ того же завода 138 $\frac{1}{2}$ тоннъ подушекъ, вставныхъ шпункъ, клиньевъ и гвоздей, и 112 шинъ.

8. На суднѣ Нева, шхиперъ Т. Симмонъ изъ Гулліа, 17 Августа получено съ того же завода 142 $\frac{3}{4}$ тоннъ тѣхъ же предметовъ и 761 шина.

9. На суднѣ Вроу Спитина, шхиперъ Э. Г. Беккерингъ изъ Кардиффа, 18 Августа получено съ Бедлингтонскаго завода 761 шина, вѣсомъ во 109 тоннъ.

10. На суднѣ Мери Антъ, шхиперъ Дж. Смартъ изъ Блейша, 18 Августа получено съ того же завода 1,630 шинъ, вѣсомъ въ 235 $\frac{1}{8}$ тоннъ, и 65 тоннъ каменнаго угля.

11. На суднѣ Конспитуонъ, шхиперъ Ф. Бюловъ изъ Антверпена, 21 Августа получены 4 экономическія печи, купленные мною въ Люппинхъ для казармъ на желѣзной дорогѣ.

12. На суднѣ Айръ, шхиперъ Д. Пеннеръ изъ Гулліа, получено съ Бутшерлейскаго завода 32 $\frac{1}{2}$ тонны подушекъ, вставныхъ шпункъ, клиньевъ и гвоздей.

13. На суднѣ Мешпа Клаудіана, шхиперъ А. Бершепентъ изъ Антверпена, 23 Августа привезены 2 вагона и 2 шарабанка, для которыхъ ходы сдѣланы Г-мъ Кокерилемъ въ Серенгъ, а кузова каретникомъ Павельсомъ въ Брюссель.

14. На суднѣ Аделаида, шхиперъ Т. Кипплеу изъ Кардиффа, 5 Септября получено съ Мерпиръ-Тидвилскаго завода Г-дъ Гесетъ Левиса и Коми. 1,681 шина, вѣсомъ въ 240 $\frac{1}{2}$ тоннъ.

15. На суднѣ Капонъ, шхиперъ Р. Гаррисонъ изъ Гулліа, 11 Септября получено съ Бутшерлейскаго завода 22 $\frac{1}{2}$ тонны подушекъ, клиньевъ и гвоздей, и 16 шинъ.

16. На суднѣ Гудъ-Гопъ, шхиперъ Дж. Оливеръ изъ Кардиффа, 12 Септября получено съ Мерпиръ-Тидвилскаго завода 1,475 шинъ, вѣсомъ въ 209 $\frac{1}{2}$ тоннъ.

17. На суднѣ Арми, шхиперъ Г. Деви изъ Гулліа, 12 Септября получены съ Бутшерлейскаго завода подушки и вставные шпунки, клинья и гвозди, и съ завода Джонеса и Крайга изъ Ньютона 149 шинъ и инструментовъ для кладки шинъ, всего 37 $\frac{1}{2}$ тоннъ.

18. На суднѣ Консорпъ, шхиперъ Т. Армстронгъ изъ Гулліа, 12 Септября получено 4 спѣнныхъ часовъ отъ Мишперланда Девиса и Коми. изъ Ливерпуля.

19. На суднѣ Оссіанъ, шхиперъ Р. Джеми изъ Блейша, 12 Септября получено съ Бедлингтонскаго завода 1109 шинъ, вѣсомъ въ 161 $\frac{1}{8}$ тоннъ, и 21 тонна каменнаго угля.

20. На суднѣ Гимсвелль, шхиперъ В. Джаксонъ изъ Гулліа, 19 Септября получено подушекъ, вставныхъ шпункъ и 588 шинъ, всего 134 тонны, съ Бутшерлейскаго завода.

21. На суднѣ Фанни, шхиперъ Г. Эспилль изъ Гулліа, 19 Септября получено подушекъ, вставныхъ шпункъ и 289 шинъ, всего 81 $\frac{5}{8}$ тоннъ, съ того же завода.

22. На суднѣ Леди Кремонъ, шхиперъ Г. Фенвикъ, 19 Септября получены 2 вагона отъ Кипчина, чугунныя и желѣзныя часни для объѣздовъ, и повозки для желѣзной дороги отъ Джонеса и Крайга, изъ Ливерпуля.

23. На суднѣ Бранспентъ-Кестль, шхиперъ Гумфрей изъ Дублина, 19 Септября получено 20 ходовъ для повозокъ, отъ Джона и Роберта Маллеша.

24. На суднѣ Гармонія, шхиперъ Кукманъ изъ Гулліа, 19 Септября получено подушекъ, вставныхъ шпункъ и 62 шины, всего 78 $\frac{1}{4}$ тонны, съ Бутшерлейскаго завода.

25. На суднѣ Каппонъ, шхиперъ Дж. Дункерлей изъ Гулліа, 20 Септября получено подушекъ и 467 шинъ, всего 89 $\frac{3}{4}$ тонны, съ того же завода.

Сверхъ того получено извѣстіе объ отправленіи:

26. Судна Брунсвикъ, шхиперъ Дж. Броунъ изъ Лондона, съ 2 трубными снарядами для паровыхъ машинъ, отъ Робсона.

27. На суднѣ Ройаль Вилліамъ, шхиперъ Джонъ Маульсонъ изъ Гулліа, съ подушками, вставными шпунками, клиньями и гвоздями, и 455 шинами, всего 126 $\frac{1}{2}$ тоннъ, съ Бутшерлейскаго завода.

Съ почтою, пришедшею въ С.-Петербургъ 17 Септября, получено извѣстіе объ отходѣ слѣдующихъ судовъ:

28. Судна Чарльсъ, шхиперъ Т. Пирсонъ изъ Чилдса, со 163 шинами, вѣсомъ въ 23 $\frac{1}{2}$ тонны, съ Бедлингтонскаго завода.

29. Судна Андрыю Мак-Кенъ, шхиперъ Г. Болъби изъ Ливерпуля, съ поворотными кругами, повозками отъ Джонеса и Крайга изъ Ньютона, и журавлемъ отъ Шарпа Роберта и Коми. изъ Манчестера.

30. Судна Касіанъ изъ Ньюкестля-на-Тейнѣ, шхиперъ Дорвардъ, съ подвижною паровою машиною съ фабрики Роберта Сисфенсона и Коми.

31. Судна Барбара изъ Спюкпона, шхиперъ Мелланби, съ паровою машиною отъ Гакворпа изъ Нью-Шильдона.

32. Судна Катерины Елисаветы изъ Антверпена, шхиперъ Ларсонъ, съ 2 берлинами и 2 дилижансами отъ каретника Павельса въ Брюссель, съ ходами отъ Кокерилля изъ Серенга.

33. Судна Ньюлендъ, шхиперъ В. Тонге изъ Гу.л.т.а, съ подушками и вставными шпиками, и 248 шиннами, всего 72 понны, съ Буншперлейскаго завода.

34. Судна Чезъ, шхиперъ Дж. Мозей изъ Гу.л.т.а, съ гвоздями, клиньями и 301 шиною, всего 49½ понны, съ того же завода.

35. По послѣднимъ извѣстіямъ изъ Антверпена заключено уже условіе съ однимъ шхиперомъ о перевозкѣ подвижной паровой машины, построенной Г-мъ Кокерилемъ.

Изъ этого исчисленія доспаточно явствуетъ, что мы имѣемъ полное право надѣяться на своевременное прибытіе остальныхъ поставокъ шинъ, повозокъ и прочаго.

Изъ работъ по линіи дороги важнѣйшія суть постройка мостовъ и насыпи. Изъ мостовъ спудите всѣхъ построить мостъ чрезъ Обводный каналъ. Постройка сего моста начато во время пребыванія моего въ Англіи однимъ изъ здѣшнихъ архитекторовъ, который при возвращеніи моемъ кончилъ битье свай и началъ каменную работу. Осмотрѣвъ это важное построеніе, я нашелъ, что свай недоспаточно вбиты и прочія распоряженія не соотвѣтствовали моимъ видамъ; посему съ архитекторомъ сдѣланъ расчетъ, отъ чего потерянъ двѣ недѣли времени, пока я могъ самъ продолжать строеніе. На 288 уже вбитыхъ свай насажены другія, какъ обыкновенно дѣлается въ подобныхъ случаяхъ; когда ихъ свали вбивали, то отъ 50 ударовъ бабой подавались отъ до 18 вершковъ, слѣдственно прежде битье свай было весьма недоспаточно для прочности строенія. Хотѣя работа производилась день и ночь, часно 4 копрами, при каждомъ по 50 человѣкъ; но прошло 6 недѣль, пока успѣли забить въ свай на 7 и 8 сажень глубины, такъ что отъ 50 ударовъ 50-пудовой бабы, съ 2 аршинныя высоты, отъ подавались уже не болѣе какъ на $\frac{1}{4}$ или $\frac{1}{2}$ вершка. По постановкѣ за тѣмъ роствера по всѣмъ правиламъ, началась 23 Августа каменная работа; большая часть оной будетъ кончена въ Септябрѣ, и въ Октябрѣ мостъ будетъ готовъ.

На всей прочей линіи дороги, по смѣтѣ въ первомъ моемъ сочиненіи, стр. 23 сдѣланы 4, слѣдовало построить 23 деревянныхъ моста, болѣею часно только отъ 1 до 2 сажень длиною; при построеніи дороги оказалось однако же, что нужно 40 мостовъ, часно для опвода воды, часно для проведенія нѣкоторыхъ путей сообщенія. Большая часть этихъ мостовъ готовы, остальные поспѣютъ въ Септябрѣ. Не смотря на то, что мостъ чрезъ Обводный каналъ будетъ длиною въ $12\frac{1}{2}$ сажень, вмѣсто предложенныхъ въ смѣтѣ 9 сажень, и что вмѣсто 23 мостовъ пришлось построить 40, расходы по сему предмету немногимъ превзойдутъ показанную въ смѣтѣ сумму 130,000 р.

Вся дорога, какъ извѣстно, будетъ лежать на насыпи, коей средняя вышина сопоставленъ $9\frac{1}{2}$ футовъ или 4 аршина, между тѣмъ какъ нѣкоторые части ея имѣютъ болѣе 20 футовъ вышины. Я съ удовольствіемъ извѣщаю, что построеніе этой колоссальной насыпи на 24 верстахъ, начатое 9 Мая, нынѣ уже на 17 верстахъ доведено до надлежащей вышины, и что осталая работа, 14,000 кубическихъ сажень, при постоянно благоприятной погодѣ можетъ быть кончена къ 15 Октябрю, ибо теперь

ежедневно работаютъ на насыпи болѣе 1800 человѣкъ, а при всемъ строеніи болѣе 2500. За нѣсколько недѣль предъ симъ, по снятіи лагеря въ Красномъ Селѣ, для болѣешей поспѣшности взято было для постройки насыпи около 1400 человѣкъ солдатъ изъ разныхъ полковъ; но по непривычкѣ ихъ къ этой работѣ и по другимъ затрудненіямъ, изъ нихъ осталось теперь не болѣе 200.

Каменная насыпка и бученіе дороги есть самый дорогой предметъ постройки, ибо, какъ замѣчено въ смѣтѣ на стр. 24, по Царскосельскому шоссе кубическая насыпь камня стоила 55 руб., а бипаго камня 87 руб., почему и на бученіе дороги высажено 95,200 руб. Такъ какъ въ насыпи для осадки пребудутъ отъ одного года до 2 лѣтъ времени, то признано за лучшее положить пока перекладины на самую насыпь, и произвести бученіе будущаго весною, когда насыпь совершенно осядетъ и бученіе вновь дополнена. Посему большая часть потребнаго бупа будетъ подготовлена въ теченіе зимы, когда рабочіе гораздо дешевле.

Кладка шинъ началась 27 Августа у Царскаго Села и нынѣ производится въ слѣдующихъ мѣстахъ:

Вблизи границъ Павловскаго парка, въ 2 мѣстахъ;

По дорогѣ изъ Царскаго Села въ Новую деревню, въ 2 мѣстахъ;

У 20-го верстового столба ниже Кузмина, въ 2 мѣстахъ;

При пересѣченіи Московскаго шоссе желѣзною дорогою, въ одномъ мѣстѣ;

У казармы No 2 на 9-й верстѣ, въ 2 мѣстахъ;

У верстового столба No 3 на Волковомъ полѣ, не подалеку отъ Лиговки, также въ 2 мѣстахъ;

Вообще шинъ кладутся въ 11 мѣстахъ.

На каждомъ мѣстѣ 20 человѣкъ рабочихъ, подъ надзоромъ инженера или знающаго смотрителя, кладутъ шинъ ежедневно около 40 сажень. Въ скоромъ времени начнется кладка еще въ нѣсколькихъ мѣстахъ; посему въ день будетъ клаться по крайней мѣрѣ 400 сажень; и вся дорога выложится въ 5 или 6 недѣль.

Приглашаю публику посмотришь на эту работу и познакомиться съ ея подробностями; но и здѣсь, какъ въ Англіи и Бельгіи, нельзя допустить остановки на землѣ, принадлежащей къ желѣзной дорогѣ, ибо это помѣшало бы работамъ.

Полученные изъ Брюсселя 2 шарабанка и два вагона сполна теперь на дорогѣ у Царскаго Села, гдѣ уже на нѣсколькихъ верстахъ положены шинны, а при входѣ въ паркъ земля подвозится на насыпь на повозкахъ особеннаго устройства, сдѣланныхъ по моимъ чертежамъ на Александровскомъ чугунномъ заводѣ.

Къ сожалѣнію моему, построеніе дороги и кладка шинъ не могли быть начаты вънутри города отъ Фонпанки до Лиговки, на протяженіи 2 верстъ 170 сажень, и такимъ образомъ никакъ не видны нашихъ работъ, если не поѣдешь для этого за городъ. Я съ товарищами моими въ Правленіи по сіе время не могъ сдѣлать окончательнаго соглашенія съ болѣею часно владѣльцемъ земли, пересѣкаемой желѣзною дорогою; ибо чрезмѣрные требованія ихъ просятъ до 25 р. асс. за квадратную сажень земли подъ огородами. Впрочемъ я долженъ замѣтить, что въ Высочайшей привилегіи, сдѣланъ VI NO 4, именно сказано, что Компанія дозволяется прислупить къ работамъ, не ожидая окончанія оцѣнки, но внести въ надлежащее Присупственное мѣсто сумму денегъ, равную цѣнѣ, платимой за подобные участки въ окрестностяхъ.

Изъ этого дозволенія уже сдѣлано употребленіе, деньги внесены, и поспроеніе начнется чрезъ нѣсколько дней; ибо разрѣшеніе по сему предмету отъ Его Сіятельства Г-на Санктпетербургскаго Военнаго Генералъ-Губернатора послѣдовало 24 Септября за № 8889.

На строеніа показано въ сѣмѣ: 200,000 р. на зданіе въ Павловскѣ, 110,000 р. на 11 казармъ и 60,000 р. на сборный мѣста въ Петербургѣ и Царскомъ Селѣ, и того 370,000 р. Большую часть расходовъ на сіи строенія составляютъ подвозъ матеріаловъ; посему выгоды предпріятія требовали, чтобы въ нынѣшнемъ году ограничить-ся самыми необходимыми, а будущю весною доставить всѣ матеріалы по желѣзной дорогѣ. Въ сѣдѣніе того всѣ расходы по сему предмету составляли къ послѣднему числу Августа только 158,000 р., изъ коихъ большая часть употреблена на зданіе въ Павловскѣ.

Извѣстно, что это зданіе назначается для пріема лучшей Петербургской публики, и строится посреди прелестнаго Павловскаго парка Его Императорскаго Высочества Великаго Князя МИХАИЛА ПАВЛОВИЧА, по близости прекраснѣйшихъ заведеній. Оно строится полукружіемъ на пропѣсѣнн въ 350 футовъ, и состоитъ изъ круглаго зала 35 футовъ въ поперечникъ, изъ большаго зала, коего одна ось имѣетъ въ длину 119, другая 63 фута: этотъ залъ назначается для баловъ, концертовъ, и вмѣстѣ споловою; по споронамъ два меньшіе зала, длиною въ 35, шириною въ 21 футовъ; далье 2 зимнихъ сада, въ обоихъ флигеляхъ 40 жилыхъ комнатъ для найма, и 12 комнатъ для хозяина гостиницы съ прислугою. Паровая машина, силою въ 8 лошадей, поднимаетъ воду въ водоемъ, устроенный въ крышѣ зданія; въ одной части онаго вода процѣживается и проводится трубами въ разныя отдѣленія дома, изъ другой же части идетъ въ кухню и въ водоемы надъ вапкерлозентами. Сверхъ того паровая машина приводитъ въ движеніе фонтанъ въ большомъ залѣ и два другіе фонтана внѣ зданія.

Отъ желѣзной дороги ведетъ къ этому дому галлерей въ 32 сажени длиною и 2 сажени шириною, дабы пріѣзжающіе не испрычали неудобства отъ дождя или снѣга. Другая круглая галлерей, въ 40 сажень длиною, идетъ около двухъ флигелей, внутри оныхъ, для удобства публики въ лѣтнее время.

Наконецъ приняты мѣры, чтобы можно было поснановить въ семь зданій аполонионъ, подобный знаменитому Лондонскому инструменту. Покойный Король Англіійскій заказалъ механику Робсону въ Лондонѣ музыкальный инструментъ, замѣняющій оркестръ изъ 80 человекъ, и приводимый въ движеніе паровою машиною, силою въ 3 лошади. Робсонъ работалъ болѣе 10 лѣтъ, искусился въ эпозъ дѣлѣ, и изготовилъ 3 другіе инструмента для Шотландіи, приводимые въ движеніе колесами, на которыхъ бѣеетъ сверху вода. Въ первомъ моемъ отчетѣ, стр. 9, сказано, что Робсонъ поставилъ два трубные снаряда для паровыхъ каретъ; но желая сдѣлаться извѣстнымъ въ обширной Россіи, онъ вызвался изготовить и музыкальный инструментъ для Павловскаго зданія за 1,000 ф. сп., съ 3 вальками, на которыхъ будутъ разигрываться 3 разныя пѣснь; каждый новый валець стоитъ 30 ф. сп. Для этого инструмента потребна сила 2 лошадей, въ сѣдѣніе чего устроена и машина. Между тѣмъ Правленіе желѣзной дороги предоставило себѣ въ послѣдствіи воспользоваться предложеніемъ Г-на Робсона.

Фонтанъ въ помѣ же зданіи, о которомъ говорено на стр. 10 моего отчета, почти конченъ; 6 механическихъ спускъ около него дѣлаются; устройству двухъ фонтановъ внѣ зданія также началось. 7 Іюля Его Императорское Высочество одобрилъ планъ архитектора Шнакенштейдера, и въ томъ же день съ водосвѣщеніемъ положено основаніе зданію; теперь оно, на каменномъ фундаментѣ съ деревянною надстройкою, какъ бы волшебствомъ, подведено подъ крышу, и въ исходѣ Септябріа оконченъ всѣ наружныя работы. На внутреннюю отдѣлку потребуются однако же нѣсколько мѣсяцовъ.

Постройка станціи въ Царскомъ Селѣ теперь начинается; станціи въ С. Петербургѣ и у перекрестка дороги съ Царскосельскимъ шоссе еще не начаты; изъ казармъ построены между тѣмъ 5 меньшихъ для жилищъ пещера надзирающихъ за работами, и на каждой верстѣ спавиши по будкѣ съ нѣчто для двухъ человекъ.

Въ первомъ моемъ сочиненіи, составляющемъ основаніе нашего предпріятія, на стр. 60 сказано:

„Всѣ вещи безъ исключенія, составляющія собственность Компаніи, которая пропадутъ со дня начатія постройки до окончанія дороги, должны быть вновь поставлены на мой счетъ.“ Я съ удовольствіемъ могу сказать, что по сіе время не пропало ни одной, сколько нибудь значительной вещи, именно ни одной шины или подушки, хотя онѣ сложены по всей дорогѣ на 24 верстахъ. Хотя бы это приписать и тщательному надзору, однако же служить къ успокоенію, что и на будущее время при надлежащемъ присмотрѣ не будетъ случаться пропавъ.

По сметамъ, сданнымъ со всею точностію послѣдняго числа каждого мѣсяца, всѣ расходы по предпріятію составляли слѣдующія суммы:

Въ Апрель	175,413 р. 77 к. асс.
— Май	351,895 — 78 — —
— Іюнь	150,295 — 90 — —
— Іюль	726,457 — 11 — —
— Августъ	228,529 — 52 — —
И того 1,632,622 р. 8 к.	

Изъ этой суммы сдѣланы слѣдующія уплаты въ Бельгіи и Англіи по заключеннымъ намъ контрактамъ:

Въ Апрель	2,000 ф. сп. или 45,443 р. 77 к. асс.
— Май	13,200 — — 297,971 — 77 — —
— Іюнь	1,000 — — 22,423 — 31 — —
— Іюль	22,500 — — 503,043 — 82 — —
— Августъ	2,000 — — 44,716 — 26 — —
И того 40,700 ф. сп. или 913,598 р. 93 к. асс.	

За вычетомъ сей суммы изъ вышеозначенной остается 719,023 р. 15 к., а съ суммами, удержанными въ видѣ залоговъ, около 750,000 р. асс. на всѣ расходы въ Россіи, произведенныя съ начала предпріятія по послѣднее число Августа на предварительныя работы, покупку земель, постройку дороги со зданіями и на издержки по управленію. Всякъ, кто применитъ на себя трудъ пройши

по всей линии дороги и осмотреть исполненные, мѣстами колоссальныя работы, безъ сомнѣнія убѣдиться, что наше построение принадлежитъ къ самымъ дешевымъ, какія когда либо были произведены въ этомъ краю Имперіи.

Я приписываю это неупоминанію усердію и ревностной заботливости, съ которыми Предѣлательствующій въ нашемъ Правленіи, Графъ А. А. Бобринскій, посвятивъ себя предпріятію съ самаго начала оного; по раздѣленію занятій между нами, на немъ лежало заключеніе почти всѣхъ контрактовъ въ Россіи, и я исполняю только догѣ, признавая, что столь достойный предпріимецъ и руководитель Общества вѣдѣтъ заслужить бы общую признательность за спаранія, приносящая ему честь.

Впрочемъ я смѣю думать, что и предложенная мною система, о которой говорилось на стр. 60 моего сочиненія и на стр. 13 перваго отчета, существенно содѣйствовала къ достиженію нашей цѣли. Работы были по возможности раздѣляемы на участки, и отдаваемы или многимъ подрядчикамъ, или артелямъ изъ 30 и 40 человѣкъ; залоговъ отъ артелей брали весьма малые, или и вовсе не брали, не давая за то задатка.

Каждое Воскресенье производилось измѣреніе и вычисленіе совершенныхъ въ печеніе недѣль работъ, а въ понедѣльникъ Инженеры отдѣленій съ кассиромъ проходили всю дорогу отъ С. Петербурга до пересѣченія ея съ Московскимъ шоссе. Каждому подрядчику и каждой артели производилась уплата на самомъ мѣстѣ производивша работъ и въ присутствіи всѣхъ рабочихъ. Равнымъ образомъ производилась и нынѣ производилась по вопорникамъ уплата по дорогѣ отъ Московскаго шоссе до конца ея. Для поощренія рабочихъ, поставившихъ въ печеніи недѣли самую лучшую и починую работу, каждую недѣлю раздается имъ при платежѣ 200 руб. серебромъ или 720 р. асс., которые приняты мною на счетъ моего вознагражденія, какъ сказано на стр. 13 перваго отчета. Точность и порядокъ и всеобщая извѣстность всѣхъ дѣлъ суть основныя правила моего управленія, и слѣдствіемъ оныхъ были довѣренность и гораздо низшія цѣны, нежели объявляемыя здѣсь при контрактахъ на большіе подряды, при которыхъ подрядчики за требуемые съ нихъ залоговъ ищутъ и болѣе прибыли, и нерѣдко удерживаютъ у рабочихъ часть трудами заслуженнаго заработка.

Симъ способомъ и наблюденіемъ снуроваго порядка въ дѣлахъ достигнемъ мы то, что построение желѣзной дороги (безъ шинъ) обойдется не дороже смѣтнаго вычисленія, что конечно случается довольно рѣдко при подобныхъ постройкахъ. Но цѣна желѣза, къ сожалѣнію, составляетъ исключеніе, какъ сказано уже въ первомъ моемъ отчетѣ. Всѣмъ извѣстно, что въ слѣдствіе значительныхъ построеній желѣзныхъ дорогъ, предпринятыхъ въ Англіи и Америкѣ, цѣна желѣза въ Англіи въ теченіи года поднялась вдвое; посему и мы въ Іюнь сего года принуждены были платить за шины по 5 р. 88 к. пудъ, какъ сказано въ первомъ отчетѣ на стр. 10, между тѣмъ какъ въ смѣтѣ были онѣ вычислены по цѣнамъ послѣднихъ зимнихъ мѣсяцевъ, по 4 р. 14 к. пудъ. Сверхъ того въ смѣтѣ положено 60 Англ. фунт. вѣсу въ 3 фулахъ шинъ; но прибывъ въ Англію, я нашелъ, что на отличнѣйшей тамошней дорогѣ изъ Лондона въ Бирмингамъ кладутся шины по 65 фунтовъ вѣсу въ 3 фулахъ

длины, почему и рѣшился на это увеличеніе вѣса, дабы первая Русская желѣзная дорога ни въ чемъ не уступала лучшей Англіиской; посему вмѣсто показанныхъ въ смѣтѣ 1656½ Англ. тоннъ шинъ заказано 1850 тоннъ, и вмѣсто 609½ тоннъ чугунныхъ подушекъ 650 тоннъ, какъ показано на стр. 7 перваго отчета; сверхъ того заказано 750 центнеровъ гвоздей (pins) по 36 шилл. центнеръ для прикрѣпленія подушекъ и 320 центнеровъ клиньевъ (wedges) по 32 шилл. для прикрѣпленія вставныхъ шпукъ (plugs) къ подушкамъ. Увеличеніе вѣса шинъ и подушекъ и повышеніе цѣны желѣза причинило по сей смѣтѣ излишекъ расхода въ 325,000 р. Поелику же кромѣ того и зданіе въ Павловскѣ строится въ большемъ размѣрѣ и будетъ стоить болѣе 200,000 р., то и оказывается необходимость выпустить большую часть назначенныхъ на сей случай въ смѣтѣ V привилегіи акцій на 500,000 р., каковой случай я уже предвидѣлъ на стр. 27 перваго моего сочиненія, служащаго основаніемъ всему предпріятію.

Приступаю теперь къ важнѣйшей смѣтѣ сего отчета, именно къ опредѣленію времени открытія желѣзной дороги.

Въ первомъ сочиненіи моемъ на стр. 28 сказано:

„Я удостоверяю, что желѣзная дорога изъ С.Петербурга въ Царское Село можетъ быть открыта 1-го Октября 1836 на слѣдующихъ условіяхъ:

1. Если мнѣ можно будетъ отправиться изъ С.Петербурга въ Англію не позже послѣдняго числа Февраля, для заключенія условій.

2. Если построеніе дороги, по сему протяженію ея, за исключеніемъ артиллерійскаго учебнаго мѣста на Волковомъ полѣ въ 2½ версты длиною, можно будетъ начать 1-го Мая сего года, а на помянутомъ мѣстѣ не позже 15-го Іюля.

3. Если половина потребныхъ шинъ и подушекъ будетъ поставлена въ Петербургъ въ началѣ Іюня, а другая половина не позже исхода Августа сего года.

4. Если Правленіе Компаніи подрадитъ рабочихъ такъ, чтобы перевозка земли на пачкахъ могла быть кончена по всей дорогѣ къ половинѣ Августа, а на артиллерійскомъ полѣ къ послѣднему числу Августа, и если всѣ прочіи работы и поставки произведены будутъ въ назначенные мною сроки, дабы дорога могла открыться къ 1-му Октября 1836.

5. Наконецъ, если не будетъ необыкновенно дождливаго лѣта, ибо мокрая погода можетъ остановить работы.

Изъ сихъ условій, четыре первыхъ легко могутъ быть выполнены; послѣднее нельзя предвидѣть. Впрочемъ лѣто въ окрестностяхъ Петербурга обыкновенно бываетъ сухое; слѣдственно со всего вѣроятностію можно ожидать открытія дороги до Царскаго Села 1 Октября 1836. Продолженіе оной до Павловска можетъ быть сдѣлано уже весною 1837 года. Если я выѣду изъ Петербурга въ началѣ Марта, то и открытіе дороги до Царскаго Села замедлится; въ случаѣ же отсрочки моего послѣ 20-го Марта, вовсе невозможно будетъ открыть дороги въ нынѣшнемъ году. Само собою разумѣется, что я не могу взять прежде выдачи привилегіи.“

Таково было слово въ слово обещаніе, данное мною публикѣ; посему для меня очень важно объясниться теперь и на этотъ счетъ. На стр. 4 первого опче- ска сказано, что я отправился въ Англію 28 Марта, а на стр. 7 насложающаго опче- ска, что на протяжении 2 верстъ отъ Фоншанки до Литовки, по означеннымъ намъ причинамъ работы начались еще только въ одномъ мѣсцѣ, именно у моста черезъ Обводной каналъ. Не смотря на то, я въ качествѣ спироинтера объявляю:

1. Что не позже Воскресенья, 27 Сентября, какова бы ни была до шихъ поръ погода, открыта будетъ желѣзная дорога между Царскимъ Селомъ и Павлов- скомъ, и за пѣмъ на этомъ пространствѣ могутъ ежедневно начаться правильныя отправленія.

2. Пространство дороги отъ Литовки до Царскаго Села можетъ быть от- крыто между 20 и 31 Октября сего года, если не наступитъ необыкновенно дождливая погода и не воспрепятствуютъ построению оспавившейся къ 15 Сен- тября части насыпи въ 14,000 куб. сажень, ибо другаго помышлательства нѣтъ.

3. Оспавившія 2 версты отъ Литовки до Фоншанки, или до Семеновской площади, также могутъ быть открыты въ исходѣ Октября, ибо работы на семъ пространствѣ начинаются.

Такимъ образомъ надѣсь я въ полной мѣрѣ исполнилъ свое обещаніе, и по- порядю только, что сказано на стр. 62 первого моего сочиненія: симъ предпрі- ятіемъ хочу я приобрести довѣренность въ Россіи.

Предметъ, который въ особенннсти занялъ публику внутри и внѣ Россіи при чтеніи первого моего опчека, была установленная мною ширина дороги или разстояние между обоими рядами шинъ, по которымъ должны ходить повоз- ки. Въ означенномъ опченіи на стр. 4 по 6-ю я изложилъ подробно, почему принять 6 футовъ, а не 4 ф. 8½ д., хотя всѣ дороги въ Англіи, Бельгіи и Франціи имѣютъ почно эту ширину, а въ Германіи и Сѣверной Америкѣ почти такую же. Хотя Англійскіе инженеры сначала оспаривали мое намѣреніе, но въ послѣдствіи всѣ противники моего предположенія поспешенно перемѣнили мнѣніе и отозвались самымъ выгоднымъ образомъ о моей системѣ. Время — самый лучший ослѣдокъ для испытанія на- шихъ начинаній, покажетъ, что это значительное разширеніе дороги существенно способствуетъ къ доведенію системы желѣзныхъ дорогъ до того совершенства, къ которому она способна. Товарищъ Г-на Спенсена, Г-нъ Спарбукъ, который болѣе всѣхъ возпавалъ противъ принятой мною ширины, писалъ ко мнѣ отъ 6 Сентяб- ря, что на фабрикѣ Роберта Спенсена и Коми. въ Ньюкаслѣ на Тейтѣ гоно- за паровая машина для зданія дороги, и что надъ нею произведенъ опытъ, ко- торый былъ весьма удовлетворителенъ (most satisfactorily), ибо машина по его словамъ сдѣлана превосходно (worked beautifully). Эта машина теперь уже отпра- влена, и по всей вѣроятности будетъ здѣсь къ 27 Сентября сп. сп.

Извѣстно, что въ Октябрѣ 1829 года на желѣзной дорогѣ изъ Манчестера въ Ливерпуль дѣланы были публичныя опыты надъ тремя подвижными машинами; объ этомъ объявлено было отъ Правленія Компаніи за нѣсколько мѣсяцевъ впередъ, и на пробахъ присутствовало нѣсколько сотъ тысячъ зрителей. Тогда не мало дивились, что машина Г-на Спенсена пробѣгала мѣстами по 20 Англ. милъ или 30 верстъ въ

часъ. Тотъ же Спенсентъ, обогатившись опытноспію въ печеніе семилѣтняго занятія спироинетъ паровыхъ машинъ, по указаннымъ мною измѣненіямъ построилъ теперь машину, коей публичное испытаніе на нашей дорогѣ для меня теперь важнѣе всего, чтобы показать, дѣйствительно ли полезны на дѣлѣ принятыя на мою оп- ытиспособности измѣненія. Посему я объявляю, что это публичное ис- пытаніе произведено будетъ чрезъ нѣсколько дней по прибытіи машины, и приглашаю на оное С. Петербургскую публику. Для сего назначенъ спироинетъ дороги отъ казармы № 4, за Кузьминымъ, до Павлов- скаго парка, на 7½ верстахъ. О днѣ испытанія будетъ объявлено въ Вѣдомостяхъ по прибытіи машины, и для Г-дъ акціонеровъ, которые пожелаютъ ѣхать по дорогѣ, будутъ въ готовннсти въ Конпортъ Правленія билеты за моею подписью. При семъ наминаю сказанное въ первомъ моемъ сочиненіи на стр. 29, что каждая паровая машина не болѣе какъ въ 40 минутъ должна проходить 25½ верстъ, съдѣшвенно на 7½ верстѣ приходится около 12 минутъ. Публичное испытаніе покажетъ, до какой степени это справедливо.

Въ первомъ сочиненіи моемъ изложилъ я въ подробности, что пользованіе нашею желѣзною дорогою въ печеніе зимы чрезвычайно важно, ибо ноль- ко симъ способомъ можно на дѣлѣ доказать годность желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Извѣстно, что въ С. Петербургѣ климатъ самый ненастойный: прошлою зимою въ печеніе 2 сутокъ разность температуры доходила до 30° Р., выпадало огромное количество снѣгу, и попеременно падало и подмерзало. Это бываеетъ почти каждую зиму; съдѣшвенно нельзя найти лучшаго мѣсна для испытанія желѣзной дороги въ большомъ видѣ. Извѣстно, что въ Царскомъ Селѣ, Павловскѣ и окрестностяхъ спонитъ около 10,000 войска и болѣе 300 офицеровъ; съдѣшвенно по желѣзной дорогѣ каждый день будутъ проѣзжіе, и С. Петербургская публика безпрестанно будетъ получать свѣдѣнія о состояніи ея.

Если открытъ для пользованія только дорога между Царскимъ Селомъ и Павло- вскомъ, то нельзя бы было ожидать пассажировъ; ибо дорога проходитъ мимо обихъ мѣстъ въ нѣсколькихъ снахъ сажень, и кроме того пространство 3½ верстъ снѣ- жкомъ маловажно, чтобы можно было вывести какое нибудь заключеніе. Чтобы весною 1837 года рѣшить вопросъ о пользѣ введенія желѣзныхъ до- рогъ въ Россіи, надобно непремѣнно открыть всю дорогу для поль- зованія пынѣшнюю зиму.

И для самой Компаніи акціонеры очень важно уже въ печеніе зимы по- лучить проценты на капиталъ. Мнѣ часто случается слышать замчаніе что зимою никто не будетъ ѣздить по желѣзной дорогѣ; но я повторю съ полною увѣренностью, что будутъ ѣздить, если публика будетъ привлекаема чѣмъ нибудь. Въ первого моего опчека, стр. 16, извѣстно, что желѣзная дорога изъ Нюрнберга въ Фюртъ открыта 8 Декабря 1835, и что въ печеніе первого мѣсяца проѣхало по ней 28,832 человека. Посему нѣтъ основательной причины ошклавивать до будущей весны открытіе первой Русской желѣзной дороги, если она при благоприятной погодѣ можетъ быть отстроена. Если дорогого будутъ управлѣть люди предпримчивые, неушнмнмо

длительные, то она без сомнѣній и зимою дастъ необыкновенные результаты; въ противномъ случаѣ уподобится она жемчужинѣ, скрытой въ раковинѣ, которую никто не пользуется, хотя всякъ можетъ употребить ее.

Будучи увѣренъ, что денежная прибыль отъ нашей дороги также существенно должна содѣйствовать къ учрежденію другихъ дорогъ въ Россіи, я долго обдумывалъ вопросъ, какимъ образомъ извлечь изъ дороги наибольшую выгоду, и наконецъ убѣдился, что это возможно только въ такомъ случаѣ, когда управленіе дороги съ самаго начала пользованія ею поручено будетъ человѣку, совершенно знающему дѣло. Нѣсколько лицъ, хотя бы они имѣли одинакіе виды, часто различаются по мнѣнію на счетъ средствъ для достиженія предполагаемой цѣли; тѣмъ болѣе должно это случиться въ управленіи совершенно новымъ, въ Россіи вовсе неизвѣстнымъ предпріятіемъ. Я увѣренъ, что при самыхъ лучшихъ намѣреніяхъ здѣсь встрѣчатся бы только помѣшательства, и такимъ образомъ не исполнились бы ожиданія, которыми всякъ имѣетъ право питаться въ слѣдствіе перваго моего сочиненія, составляющаго основаніе нашего предпріятія. Въ этомъ сочиненіи на стр. 56 вычислилъ я, что ежегодный чистый доходъ отъ онаго долженъ простирается до 406,084 р. асс., и замѣнилъ, что при употребленіи $3\frac{1}{2}$ милл. р., это составитъ $11\frac{3}{4}$ процента чистой прибыли въ годъ. Въ доказательство, сколь твердо я убѣжденъ въ пользѣ нашего предпріятія, я сдѣлалъ Правленію желѣзной дороги, 10 минувшаго Августа, письменное предложеніе взять дорогу на откупъ на первый годъ пользованія ею, на слѣдующихъ условіяхъ:

1. Я застрахую на годъ въ здѣшнихъ Страховыхъ Обществахъ всѣ строенія, со всѣмъ заведеніемъ, въ нихъ находящимся.

2. Я буду дѣлать на свой счетъ всѣ исправленія по дорогѣ съ принадлежностями, такъ что все оспаненіе въ хорошемъ состояніи, и отвѣчаю за всѣ сданныя мнѣ вещи.

3. Я плачу Компаніи за откупъ 350,000 р. асс. (триста пятьдесятъ тысячъ рублей асс.) въ годъ, за каждые 3 мѣсяца впередъ.

4. Сверхъ того по истеченіи года плачу 12 процентомъ съ покупной цѣны паровыхъ машинъ и повозокъ въ вознагражденіе уменьшенія ихъ цѣнности отъ употребленія.

5. Эти уплаты имѣютъ быть производимы вполнѣ со дня употребленія всего капитала $3\frac{1}{2}$ милл. р.; пока дорога не вся отстроена и недостаетъ нѣкоторыхъ нужныхъ для пользованія ею строеній, до тѣхъ поръ и платежъ означенныхъ суммъ будетъ производимъ въ соразмѣрности.

6. Дабы Компанія имѣла точныя свѣдѣнія о сообщеніи по дорогѣ и могла принять на будущее время надлежащія мѣры, Правленію предоставляется разсмотрѣніе моихъ книгъ, въ коихъ будутъ означаться число пассажировъ, количество товаровъ и общій сборъ, и чрезъ каждыя двѣ недѣли будетъ сообщено изъ нихъ извѣщеніе въ Вѣдомостяхъ.

Это предложеніе въ сущности согласно съ содержаніемъ моего сочиненія, ибо застрахованіе строеній, 12 процентовъ за употребленіе вещей и уплата впередъ откупной суммы за каждые три мѣсяца, конечно будутъ равны разности между 406,084 и 350,000 р. Впрочемъ, предложеніе мое доводилось теперь до всеобщаго извѣстія; слѣдственно можетъ быть кто другой предложитъ болѣе, и я отступлюсь безъ спора. Я желаю только, и кажется смѣю надѣяться, чтобы всякъ здравомыслящій изъ предложенія моего убѣдился, что я не имѣю обыкновенія оспанавливаться на полу-мѣрахъ, а напрошивъ того всегда исполню обѣщанное, если не встрѣчу непреодолимыхъ препятствій.

Но сдѣланное мною 10 Августа предложеніе необходимо зависить отъ извѣстнаго срока для принятія онаго. Наши паровыя машины будутъ нагреваемы болѣею частью дровами; для всѣхъ строеній также нужно значительное количество дровъ: для тѣхъ и другихъ потребуются нѣсколько тысячъ сажень. Всякому извѣстно, что въ С.-Петербургѣ дрова зимою по крайней мѣрѣ 30 процентами дороже, нежели лѣтомъ, когда можно покупать ихъ большими количествами по умѣреннымъ цѣнамъ. Лѣтомъ 1835 года сажень березовыхъ дровъ (7 футовъ вышины, 7 ф. ширины, 18 дюймовъ длины, Англ. мѣры) стоила въ С.-Петербургѣ 8 р., слѣдующее зимою отъ 10 до 11 р.; нынѣшнимъ лѣтомъ подвозъ былъ не великъ и теперь дрова продаются уже по $12\frac{1}{2}$ р., а зимою будетъ еще дороже: слѣдственно время заготовки дровъ легко можетъ составить разницы отъ 15 до 20,000 р. Тоже замѣчаніе можно сдѣлать и о другихъ статьяхъ расхода, представляющихся при пользованіи дорогою. Каждый предметъ, заготовленный въ свое время, стоитъ гораздо дешевле, нежели когда будетъ упущено надлежащее время для покупки. Для пользованія дорогою нужны мнѣ люди и вещи изъ-за границы; но послѣдній пароходъ отходитъ изъ Любека въ С.-Петербургъ уже 17 Октября сп. ст.; посему послѣдній срокъ, къ которому я еще могу симъ путемъ выписать что либо изъ-за границы, скоро наступитъ, и поному означеннымъ предложеніемъ на счетъ откупа на будущую зиму я могу обязываться только на 8 дней послѣ испытанія паровыхъ машинъ на здѣшней дорогѣ, о которомъ сказано на стр. 12, слѣдственно когда уже можно будетъ судить объ ихъ дѣйствіи. Если же наступитъ открытіе дороги послѣдуетъ не прежде будущей весны, и до того времени никто не сдѣлаетъ выгоднѣйшаго предложенія, то я готовъ возобновить мое предложеніе, но съ тѣмъ условіемъ, чтобы контрактъ заключенъ былъ за мѣсяцъ до открытія дороги. Если въ то время Правленіе не заключитъ такого контракта, то акціонеры очевидно будутъ имѣть право ожидать, что дивидендъ на акціи при собственномъ управленіи дорогою составитъ не менѣе десяти процентовъ, что конечно успокоитъ каждого, принимающаго участіе въ предпріятіи или желающаго участвовать въ ономъ.

Я полагаю, что такая отдача дороги на откупъ должна бы простирается до Петергофскаго праздника 1-го Іюля 1838, ибо къ тому времени можетъ быть открыта дорога въ Петерговъ, для которой теперь производится нивелировка. Мнѣніе здѣшней публики и многихъ значительныхъ особъ за границею оказывается болѣе и болѣе благоприятнымъ для сей дороги, и я безпрестанно получаю изъ Россіи и изъ чужихъ краевъ требованія на акціи, коихъ нѣкоторые лица желаютъ имѣть на 100,000 р. и болѣе. По моему мнѣнію выгоды обоимъ предпріятіямъ требуютъ,

Основываясь на этомъ, я выписалъ изъ Вѣны землемѣрскою снаряды, купилъ въ Англіи инспрументы для неволировки и заказалъ для Коломенской дороги паровую машину, которая будетъ поставлена весною 1837 года. Въ исходѣ Августа объѣхалъ я все пространство между Москвою и Коломною, и удостоверился, что мѣстоположеніе весьма благопріятно, и большое число находящихся по линіи желѣзной дороги каменныхъ ломокъ, известковыхъ и кирпичныхъ заводовъ представляютъ возможность построить все мосты и каналы для спуска воды совершенно или болѣею частью каменные. Хотя на это потребно гораздо болѣе времени, нежели на постройку деревянныхъ, однако же я объявляю, что вся дорога отъ пункта, внутри Москвы, до впаденія Москвы въ Оку, изъ Русскихъ шинъ, можетъ быть построена къ осени 1838 года, если позволеніе послѣдуетъ предъ исходомъ Февраля 1837, и если мнѣ одному совершенно предоставлены будутъ все распоряженія. Легко понять, что послѣднее условіе особенно необходимо; ибо если распоряжаются нѣсколько челоуѣкъ, хотя бы и съ лучшими намѣреніями, то нѣльзя ожидать единства въ дѣйствіяхъ, способствующаго скорому и надлежащему исполненію обширнаго предпріятія.

Коломенская желѣзная дорога, будучи построена внутри Имперіи, отъ древней Сполиты, безъ сомнѣній сдѣлаетъ сильное впечатлѣніе на народъ, и послужитъ самымъ сильнымъ побужденіемъ къ предпріятію дороги изъ С. Петербурга въ Москву. Но если мнѣ позволено сказать свое мнѣніе, то я долженъ признаться, что желѣзная дорога въ просвѣщенныхъ Нѣмецкихъ губерніяхъ Имперіи принадлежитъ къ любимымъ моимъ идеямъ; я разумѣю желѣзную дорогу изъ Риги въ Митаву. Эта дорога соединила бы два значительные города, изъ коихъ одинъ, Рига, есть второй приморскій портовый городъ въ Имперіи, а Митаву — мѣстопробываніе просвѣщеннаго дворянскаго дворянства. Народонаселеніе обоихъ городовъ простирается до 63,000 душъ, и между ними всегда бываешь живое сообщеніе. Кромѣ того произведеніи обильной Курляндіи болѣею частью идутъ изъ Митавы въ Ригу для отправленія за границу, а изъ Риги столько же привозится въ Митаву разныхъ другихъ предметовъ; посему, по сообщеннымъ мнѣ свѣдѣніямъ, между обоими городами существуетъ еще весьма значительный провозъ произведеній и товаровъ. Умѣренный климатъ и малое количество снѣга зимою должны убѣдить вполне, что при пользованіи сею дорогою не можетъ встрѣтиться никакихъ помѣшательствъ; мѣстоположеніе, чрезвычайно много осмотрѣнное, совершенно равно, и прямая, почти горизонтальная дорога въ 42 версты, по которой очень легко можно проѣхать въ часѣ, соединила бы оба города въ одинъ большой городъ: ибо въ Парижѣ, Лондонѣ и Вѣнѣ надобно гораздо болѣе часа времени, чтобы проѣхать съ одного конца города на другой.

Построеніе сей дороги, въ пользу которой нашей я живое участіе въ обоихъ городахъ, потребовало бы годъ времени; шины были бы сдѣланы въ Россіи. Охотно предавался мысли объ этой дорогѣ, купилъ я инспрументы для наръзки прямой линіи, отъ 50 до 60 верстъ, у Долланда, а для болѣею вѣрности другой подобный инспрументъ у Трoutтона въ Лондонѣ: да будутъ они скорѣ употреблены для сей цѣли!

Касательно дорогъ изъ С. Петербурга въ Петергофъ, изъ Москвы въ Коломну и изъ Риги въ Митаву, я сказалъ, что онѣ будутъ построены изъ Русскаго желѣза. Въ первомъ отчетѣ моемъ на снр. 13 и 14 упомянуто, что я сдѣлалъ съ Г-мъ Кокерилемъ въ Бельгій, извѣстными своими познаніями и дѣйствіями по часнопромышленности, предварительное соглашеніе объ учрежденіи въ Россіи желѣзнаго плочнаго завода, и что сіе предположеніе очень благосклонно принято Министерствомъ Финансовъ. Послѣ этого заключилъ я съ Г-мъ Кокерилемъ рѣшительный договоръ, и былъ удивленъ самымъ пріятнымъ образомъ, когда на судъ Лудовика Альбершина, шкиперъ Д. Ф. Келеръ, изъ Шпенштина, пришедшемъ 18 Августа, привезены были въ 314 ящикахъ двѣ паровыя машины, силою въ 24 и 28 лошадей. Г-нъ Кокериль, приступающій ко всякому предпріятію съ свойственнымъ ему одному духомъ предпримчивости, прислалъ ихъ для полаго желѣзнаго завода въ Россіи. Такимъ образомъ можно надѣяться, что въ Іюль или Августъ 1837 въ Россіи уже будутъ изготовляться дорожныя шины изъ плочнаго желѣза, и что новый заводъ введеніемъ пудингованія и другихъ операций по новѣйшей заводской чисткѣ не безъ успѣха будетъ содѣйствовать къ процвѣтанію Русской промышленности, которая столь сильно поднялась въ теченіе послѣдняго десятилѣтія.

Съ моей стороны не будетъ упущено ничего, что только можетъ быть сдѣлано при неутомимой дѣятельности и при помощи 40-лѣтнихъ опытовъ. Я предложу себѣ цѣлю водворить въ Россіи желѣзныя дороги, и буду неутомимо стремиться къ ней, пока Правительствомъ и публика не откажутся мнѣ въ моемъ посылѣ. Открытіе Царскосельской дороги будетъ первымъ шагомъ, копорый, какъ я надѣюсь, скорѣ подастъ мнѣ случай къ новой дѣятельности въ землѣ, въ которой еще многія обширныя предпріятія могутъ быть выполнены съ пользою и честію.

(Извлеченіе изъ Нѣмецкихъ С. Петербургскихъ Вѣдомостей 22 Сентября 1836.)

О Б Ъ Я В Л Е Н І Е .

Правленіе желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Павловскъ симъ доводитъ до свѣдѣній Гг. акціонеровъ и публики, что въ слѣдствіе повышенія цѣны на желѣзо, по которымъ надобно было заключить въ Англіи контракты на поставку шинъ и другихъ потребностей, равномерно и увеличенія вѣса шинъ, которое признано сообразнымъ съ цѣлю, оно пользуется дозволеніемъ, дарованнымъ въ § V привилегіи, и выпускаетъ вновь 2500 акцій по 200 р. Акціи сіи можно получать ежедневно, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней, внося наличныя деньги, въ Правленіи, находящемся на углу Большой Мещанской и Вознесенскаго проспекта, въ домѣ Б. номера NO 44. Въ Москвѣ, въ Конторѣ Ариспа Шульце съ сыновьями, на Варваркѣ въ домѣ Ком. Сов. Алексеевой.

Для удобства владѣльцевъ акцій внутри Имперіи и за границею, Правленіе постановило, что предъявленіе въ Конторѣ Компаніи о передачѣ акцій не состав-

яснить необходимого условия: таковая передача будетъ дѣйствительна и по бланковой надписи перваго владѣльца, или по иминной надписи оиъ одного владѣльца другому, безъ объявленія о томъ Правленію. Впрочемъ каждому владѣльцу предоснавленіи, если онъ того пожелаетъ, предъявлять въ Конторѣ Правленія о запискѣ акцій на его имя.

Правленіе сдѣлаетъ распоряженіе, чтобы дивиденды на акціи были выплачиваемы въ С.Петербургѣ и въ Москвѣ, и въ свое время объявить о семъ подробнѣе къ общему свѣдѣнію.

27го Числа Септября происходило открытіе желѣзной дороги между Царскимъ Селомъ и Павловскомъ. Паровыя машины еще не привезены, и потому ѣзда происходила на лошадахъ въ шарабанѣхъ и вагонахъ (берлиновъ и дилижансовъ здѣсь еще нѣтъ). Но и тутъ видно было, что даже и безъ паровыхъ машинъ желѣзная дорога принесетъ удивительную пользу, въ отношеніи и къ легкости и къ скорости ѣзды. Двѣ лошади везли шарабанъ и вагонъ съ шестидесятью или семидесятью пассажирами, и, замѣтите, везли *во всю скачу*. Теперь посчитаемъ. Каждый изъ экипажей вѣсомъ около 200 пудъ; вѣсъ пассажира можно положить кругомъ въ три пуда — слѣдовательно двѣ лошади, простые джскія лошади, везли около 500 пудъ! Кпо изчислить выгоды, которыя принесетъ подобное облегченіе перевозкѣ тяжестей, не говоря уже о быстротѣ, которую сообщатъ ей паровыя машины! При второй поѣздкѣ экипажи были наполнены Особами высшего сословія. Спеченіе публики было довольно многочисленно, и знакомые съ желѣзными дорогами были поражены неожиданнымъ результатомъ. Прекраснѣйшая, рѣдкая въ это время погода благоприятствовала торжеству новѣйшей промышленности.

Сіе сочиненіе раздается въ Москвѣ безденежно въ слѣдующихъ мѣстахъ:

Въ Университетской книжной лавкѣ, у Коммисіонера онаго А. С. Ширяева.

Въ книжной лавкѣ Олицера, въ старомъ Газетномъ переулкѣ въ домѣ Ланской.

На Кузнецкомъ мосту въ книжной лавкѣ А. Семена, сосноюй въ домѣ Казинныхъ подъ № 43.

У Г-на Шульца, на Варваркѣ въ домѣ Алексѣевой подъ № 13.

Печатать позволяется.

Москва, Октября 1-го дня 1836 года.

Цензоръ А. Болдыревъ.

ММ