

W $\frac{517}{213}$

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.



021-17087

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, производій и по-
строеніе дороги.

КАПИТАЛЬ 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.



2015186462

ПРЕДУВѢДОМЛЕНІЕ.

Чтобы удовлетворить неперерывно, съ которыми публика, особенно внутри Им-
періи, ожидаетъ дальнѣйшихъ свѣдѣній объ успѣхахъ первой желѣзной дороги въ Рос-
сїи, я починаю обязанностію издать въ второй очетъ о постройбѣ 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 языкъ, какъ
въ немъ было сказано; это количество разослано при С. Петербургскихъ и Москов-
скихъ Ведомостяхъ, частію же роздано во многихъ пунктахъ въ Имперіи; но требо-
ваній на сей отчетъ были столь многочисленны, что уже чрезъ нѣсколько дней на-
добно было сдѣлать новое изданіе въ Москвѣ; посему перваго моего отчета напеча-
тано 20,000 экземпляровъ на Русскомъ и 7,000 на Нѣмецкомъ языкъ, и изъ этого чи-
сла 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 без-
денежно въ Россіи и за границею.

О Т Ч Е Т Ъ.

Окончаніе желѣзной дороги изъ С. Петербурга въ Царское Село и Павловскъ за-
виситъ преимущественно отъ исполненія заключенныхъ мною въ Бельгїи и Англїи
контрактовъ о поставкѣ шинъ съ принадлежностями, паровыхъ машинъ и пово-
зковъ, и разныхъ машинъ для дороги. Съ удовольствіемъ объявляю, что мы имѣемъ
полное право ожидать выполненія сихъ контрактовъ въ опредѣленные сроки въ ны-
нѣшнемъ году. Оказалось только одно недоразумѣніе со стороны инженера Винбола,
который не хотѣлъ поставить двухъ каретъ, законтрактированныхъ отъ имени Г-на
Бергга по 450 ф. сш., подъ нѣмъ предложомъ, что цѣна по ошибкѣ назначена слиш-
комъ низкая; онъ требовалъ 600 ф. сш. за каждую карету. По причинѣ значительнаго
повышенія цѣны желѣза и платы за работу, Англійскія дорожныя кареты дѣйстви-
тельно стоили 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 Царскоевельской желѣзной дорогѣ
будутъ введены кареты двухъ-этажныя, въ которыхъ могутъ помѣщаться по 120 че-
ловѣкъ.

Изъ Англїи и Бельгїи доставлены по сіе время въ Кронштадтъ и С. Петербургъ
слѣдующіе предметы:

1. На суднѣ Нью-Менли, шхиперъ Т. Барнесъ изъ Лондона, прибывшемъ 8 Июля,
получено 29 ящиковъ съ разными свардами, нужными опачени для постройбѣ доро-
ги, опачени для зданія въ Павловскѣ. Въ этомъ числѣ 8 ящиковъ вновь изобрѣшен-
наго въ Англїи патентованнаго войлока (Abbots patent hair felt), который кладется ме-

жду шинами и подушками для того, чтобы чугунные подушки не прескались отъ скорой езды по дорогѣ, особенно при сильномъ холодѣ зимою. Эти 8 ящиковъ войлоку купилъ я на пробу, для употребленія на нѣкоторомъ пропяхженіи дороги, чтобы будущаго весною рѣшить, 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 совпавилъ по $7\frac{1}{2}$ коп. за войлокъ.

2. На суднѣ Мери, шхиперъ Тукеръ изъ Гулля, 8 Июля получены 2 ящика съ важдими и всѣми, купленными у А. Робинсона въ Ливерпуля.

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

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

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

6. На суднѣ Комета, шхиперъ Дж. Ламбипъ изъ Гулля, 12 Августа получено съ Бушперлейскаго завода $104\frac{3}{4}$ тонны подушекъ, вставныхъ шпукъ, клиньевъ и гвоздей, и 184 шины.

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

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

9. На суднѣ Вроу Спитна, 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. Смаръ изъ Блейша, 18 Августа получено съ того же завода 1,630 шинъ, вѣсомъ въ $235\frac{2}{8}$ тоннъ, и 65 тоннъ каменнаго угля.

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

12. На суднѣ Айръ, шхиперъ Д. Пеннеръ изъ Гулля, получено съ Бушперлейскаго завода $32\frac{1}{2}$ тоннъ подушекъ, вставныхъ шпукъ, клиньевъ и гвоздей.

13. На суднѣ Мешпа Клаудана, шхиперъ А. Бершепсъ изъ Антверпена, 23 Августа привезены 2 вагона и 2 шарабанка, для копорныхъ ходы сдѣланы Г-мъ Кокерилемъ въ Серенгъ, а кузова каренникомъ Павельсомъ въ Брюссель.

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

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

16. На суднѣ Гудъ-Топъ, 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 Гулля, 12 Септября получены съ Бушперлейскаго завода подушки и вставныя шпунки, клинья и гвозди, и съ завода Джонеса и Крайга изъ Ньютона 149 шинъ и инструменны для кладки шинъ, всего $37\frac{1}{2}$ тоннъ.

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

19. На суднѣ Оссианъ, шхиперъ Р. Джеми изъ Блейша, 12 Септября получено съ Бедлингтонскаго завода 1109 шинъ, вѣсомъ въ $161\frac{2}{8}$ тоннъ, и 21 тонна каменнаго угля.

20. На суднѣ Гимсвелль, шхиперъ В. Джаксонъ изъ Гулля, 19 Септября получено подушекъ, вставныхъ шпукъ и 588 шинъ, всего 134 тонны, съ Бушперлейскаго завода.

21. На суднѣ Фанни, шхиперъ Г. Эспиль изъ Гулля, 19 Септября получено подушекъ, вставныхъ шпукъ и 289 шинъ, всего $81\frac{6}{8}$ тоннъ, съ того же завода.

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

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

24. На суднѣ Гармонія, шхиперъ Кукманъ изъ Гулля, 19 Септября получено подушекъ, вставныхъ шпукъ и 62 шины, всего $78\frac{1}{2}$ тоннъ, съ Бушперлейскаго завода.

25. На суднѣ Каппонъ, шхиперъ Дж. Дункерлей изъ Гулля, 20 Септября получено подушекъ и 467 шинъ, всего $89\frac{3}{4}$ тоннъ, 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 Ройяль Вилліямъ, шхиперъ Джонъ Маульсонъ изъ Гулля, съ подушками, вставными шпунками, клиньями и гвоздями, и 455 шинами, всего $126\frac{1}{2}$ тоннъ, съ Бушперлейскаго 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 $23\frac{1}{2}$ тоннъ, съ Бедлингтонскаго завода.

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

30. Судна Касианъ изъ Ньюкестля-на-Тейнъ, шхиперъ Дорвардъ, съ подвижною паровою машиною съ фабрики Роберта Сисефенсона и Коми.

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

32. Судна Каперны Елисаветы изъ Антверпена, шхиперъ Ларсонъ, съ 2 берлипами и 2 дилижансами отъ каренника Павельса въ Брюссель, съ ходами отъ Кокерилля изъ Серенга.

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

34. Судна Чезъ, шхиперъ Дж. Мозей изъ Гу.л.т., 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 исчисления доспадночно лствуетъ, 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 спруднѣ всѣхъ построили мостъ чрезъ Обводный каналъ. Постройка сего моста начата во время пребыванія моего въ Англии однимъ изъ здѣшнихъ архитекторовъ, который при возвращеніи моемъ кончилъ битье свай и началъ каменную работу. Осмотрѣвъ это важное построеніе, я нашелъ, что свай недоспадночно вбиты и прочія распоряженія не соотвѣтствовали моимъ видамъ; посему съ архитекторомъ сдѣланъ расчетъ, отъ чего поперло двѣ недѣли времени, пока я могъ самъ продолжать строеніе. На 288 уже вбитыхъ свай насналены другія, какъ обыкновенно дѣлается въ подобныхъ случаяхъ; когда ихъ свали вбивали, то отъ 50 ударовъ бабою подавались отъ до 18 вершковъ, съдѣспвенно прежде битье свай было весьма недоспадночно для прочноспи строенія. Хотѣя работа производилась день и ночь, часно 4 копрами, при каждомъ по 50 человекъ; но прошло 6 недѣль, пока успѣли забить все свай на 7 и 8 сажень глубины, пакъ что отъ 50 ударовъ 50-пудовой бабы, съ 2 аршинъ 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 Сенябрь, и въ Октябръ мостъ будетъ готовъ.

На всей прочей линіи дороги, по смѣтѣ въ первомъ моемъ сочиненіи, стр. 23 статьи 4, слѣдовало построить 23 деревянныхъ моста, болшею 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 готова, остальные поспѣють въ Сенябрь. Не смотря на то, что мостъ чрезъ Обводный каналъ будетъ длиною въ 12½ сажень, вмѣсто предположенныхъ 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 сопавляется 9½ футовъ или 4 аршина, между тѣмъ какъ нѣкоторыя части ея имѣють болше 20 футовъ вышины. Я съ удовольствіемъ извѣстаю, что построеніе этой колоссальной насыпи на 24 верстахъ, начатое 9 Мая, нынѣ уже на 17 верстахъ доведено до надлежащей вышины, и что осталная работа, 14,000 кубическихъ сажень, при постоянно благоприятной погодѣ можетъ быть кончена къ 15 Октябрю, ибо теперь

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

Каменная насыпка и бученіе дороги есть самый дорогой предметъ построения, ибо, какъ замѣчено въ смѣтѣ на стр. 24, по Царкосельскому шоссе кубическая насыпь камня спойтъ 55 руб., а бипаго камня 87 руб., почему и на бученіе дороги высажены камня спойтъ 95,200 руб. Такъ какъ все насыпи для осадки пребують отъ одного года до 2 лѣтъ времени, то признано за лучшее положить пока перекладины на самую насыпь, и произвести бученіе будущаго весной, когда насыпь совершенно осядетъ и будетъ вновь дополнена. Посему большая часть поспребнаго бупа будетъ подготовлена въ печеніе 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 версповаго сполба ниже Кузмина, въ 2 мѣстахъ;
- При пересѣченіи Московскаго шоссе желѣзною дорогю, въ одномъ мѣстѣ;
- У казармы No 2 на 9-й верстѣ, въ 2 мѣстахъ;
- У версповаго сполба No 3 на Волковомъ полѣ, не подалеку отъ Лиговки, пакже въ 2 мѣстахъ;

Вообще шины кладутся въ 11 мѣстахъ. На каждомъ мѣстѣ 20 человекъ 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 кладься по крайней мѣрѣ 400 сажень, и вся дорога выложится въ 5 или 6 недѣль.

Приглашаю публику посмотрѣть на эту работу и познакомиться съ ея подробностями; но и здѣсь, какъ въ Англии и Бельгій, нельзя допустить оспановки на землѣ, принадлежащей къ желѣзной дорогѣ, ибо это помѣшало бы работамъ.

Полученные изъ Брюсселя 2 шарабанка и два вагона спойтъ теперь на дорогѣ у Царскаго Села, гдѣ уже на нѣсколькихъ верстахъ положены шины, а при входѣ въ паркъ земля подвозится на насыпи 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 Фонпана до Лиговки, на пропянженіи 2 верствъ 170 сажень, и пакимъ образомъ никакъ не видны нашихъ работъ, если не поѣдешь для этого за городъ. Я съ поварищами моими въ Правленіи по сіе время не могъ сдѣлать окончательнаго соглашенія съ болшею часно владѣльцевъ земли, пересѣкаемой желѣзною дорогю; ибо чрезмѣрные требованія ихъ проспираются до 25 р. асс. за квадратную сажень земли подъ огородами. Впрочемъ я долженъ замѣтить, что въ Высочайшей привилегіи, статья VI NO 4, именно сказано, что Компаніи дозволяется присунупить къ работамъ, не ожидая окончанія оцѣнки, но внести въ надлежащее Присунупенное мѣсто сумму денегъ, равную цѣнѣ, платимой за подобные участки въ окрестностяхъ.

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

На строенія показано въ сметѣ: 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 всего 370,000 р. Большую часть расходовъ на сіи строенія составляютъ подвозъ матеріаловъ; посему выгоды предпріятія требовали, чтобы въ нынѣшнемъ году ограничиться самыми необходимыми, а будущаго весною доставить всѣ матеріалы по желѣзной дорогѣ. Въ сдѣствіе 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 прекраснаго Павловскаго парка Его Императорскаго Высочества Великаго Князя МИХАИЛА ПАВЛОВИЧА, по близости прекраснѣйшихъ заведеній. Оно строится полукругомъ на пропѣканіи 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: эпоть залъ назначается для баловъ, концертовъ, и вмѣстѣ споловно; по сторонамъ два меньшіе зала, длиною въ 35, шириною въ 21 футъ; далье 2 зимнихъ сада, въ обонхъ 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 процеживается и проводится трубами въ разные отдѣленія дома, изъ другойже части идетъ въ кухню и въ водоемы надъ вапеклозепами. Сверхъ того паровая машина приводитъ въ движеніе фонтанъ въ большомъ залѣ и два другіе фонтана внѣ зданія.

Отъ желѣзной дороги вестъ къ этому дому галлерей въ 32 сажени длиною и 2 сажени шириною, дабы прѣзжающіе не испрѣчали 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 аполониконъ, подобный знаменитому Лондонскому инструменту. Покойный Король Англійскій заказалъ механику Робсону въ Лондонѣ музыкальный инструментъ, замѣляющій оркестръ изъ 80 человекъ, и приводимый въ движеніе паровою машиною, силою въ 3 лошади. Робсонъ работалъ болѣе 10 лѣтъ, искусился въ эпоть 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 разные пѣсьи; каждый новый валекъ стоитъ 30 ф. сп. Для этого инструмента потребна сила 2 лошадей, въ сдѣствіе чего устроена и машина. Между тѣмъ Правленіе желѣзной дороги предоставило себѣ въ сдѣствіи 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 Юля Его Императорское Высочество одобрило планъ архитектора Шаакеншнейдера, и въ шопъ же день съ водосвѣіемъ положено основаніе зданію; теперь оно, на каменномъ фундаментѣ съ деревянною надстройкою, какъ бы волшебствомъ, подведено подъ крышу, и въ исходѣ Сентября окончился всѣ наружныя работы. На внутреннюю отдѣлку попотребуется однако же нѣсколько мѣсяцовъ.

Постройка спанціи въ Царскомъ Селѣ теперь начинается; спанціи въ С. Петербургѣ и у перекрестка дороги съ Царскосельскимъ шоссе еще не начаты; изъ казармъ построены между тѣмъ 5 меньшихъ для живущихъ надзиратючихъ за работами, и на каждой верстѣ спавітся 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 начанія 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 верскахъ. Хотя бы эпю присваивать и ищательному надзору, однако же служившъ въ успокоенію, что и на будущее время при надлежащемъ присмотрѣ не будетъ случаться пропавъ.

По сметамъ, сносимымъ со всею точностію послѣднего числа каждаго мѣсяца, всѣ расходы по предпріятію составляли слѣдующія суммы:

Въ Апрельѣ	175,413	р. 77	к. асс.
— Май	351,895	— 78	— —
— Июнь	150,295	— 90	— —
— Июль	726,457	— 11	— —
— Августъ	228,529	— 52	— —
И всего 1,632,622 р. 8 к.			

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

Въ Апрельѣ	2,000	ф. сп.	или 45,143	р. 77	к. асс.
— Май	13,200	— —	297,971	— 77	— —
— Июнь	1,000	— —	22,123	— 31	— —
— Июль	22,500	— —	503,043	— 82	— —
— Августъ	2,000	— —	44,716	— 26	— —
И всего 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 и на предварительныя работы, покупку земель, поспроеніе 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 сомнѣнiя убѣдиться, что наше построение принадлежитъ къ самымъ дешевымъ, какія когда либо были произведены въ этомъ краю Имперiи.

Я приписываю это неупомимому усердiю и ревностной заботливости, съ которыми Предсѣдательствующiй въ нашемъ Правленiи, Графъ А. А. Бобринскiй, посвящаетъ себя предпрiятiю съ самаго начала онаго; по раздѣленiю занятiй между нами, на немъ лежало заключенiе почти всѣхъ контрактовъ въ Россiи, и я исполняю только долги, признавая, что столь достойный предсѣдатель и руководитель Общества ведеть за службу бы общую признательность за спаранiя, приносящая ему честь.

Впрочемъ я смѣю думать, что и предложенная мною система, о которой говорится на стр. 60 моего сочиненiя и на стр. 13 перваго опчета, существенно содѣйствовала къ достиженiю 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 измѣренiе и вычисленiе совершенныхъ въ печенiе недѣли работъ, а въ понедѣльникъ Инженеры отдѣленiя съ кассиромъ проходили всю дорогу отъ С. Петербурга до пересѣченiя ея съ Московскимъ шоссе. Каждому подрядчику и каждой артели производилась уплата на самомъ мѣстѣ производима работъ и въ присутствiи всѣхъ рабочихъ. Равнымъ образомъ производилась и нынѣ производилась по впорникамъ уплата по дорогѣ отъ Московскаго шоссе до конца ея. Для поощренiя рабoчи хъ, поставившихъ въ печенiи недѣли самую лучшую и прочную работу, каждую недѣлю раздаются имъ при платежѣ 200 руб. серебромъ или 720 р. асс., которые приняты мною на счетъ моего вознагражденiя, какъ сказано на стр. 13 перваго опчета. Точность и порядокъ и всеобщая извѣстность всѣхъ дѣлъ суть основныя правила моего управленiя, и слѣдствiемъ оныхъ были довѣренность и гораздо низшiя цѣны, нежели объявляемыя здѣсь при контрактахъ на большiе подряды, при которыхъ подрядчики за требуемые съ нихъ залоговъ ищущъ и большiей прибыли, и нерѣдко удерживаютъ у рабочихъ часть заслуженнаго заработка.

Симъ способомъ и наблюдениемъ снорогаго порядка въ дѣлахъ достигнемъ мы то, что построение желѣзной дороги (безъ шинъ) обойдется не дороже смѣшнаго вычисленiя, что конечно случается довольно рѣдко при подобныхъ постройкахъ. Но цѣна желѣза, къ сожалѣнiю, составляетъ исключенiе, какъ сказано уже въ первомъ моемъ опчетѣ. Всѣмъ извѣстно, что въ слѣдствiе значительныхъ построенiй желѣзныхъ дорогъ, предпринятыхъ въ Англiи и Америкѣ, цѣна желѣза въ Англiи въ печенiи года поднялась вдвое; посему и мы въ Юнѣ сего года принуждены были заплатить за шины по 5 р. 88 к. пудъ, какъ сказано въ первомъ опчетѣ на стр. 10, между тѣмъ какъ въ смѣтѣ были отъ 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 Англiю, я нашелъ, что на оппичтнѣйшей тамошней дорогѣ изъ Лондона въ Бирмингамъ кладутся шины по 65 фунтовъ вѣсу въ 3 фулахъ

длины, почему и рѣшился на это увеличенiе вѣса, дабы первая Русская желѣзная дорога ни въ чемъ не уступала лучшей Англiйской; 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 опчета; сверхъ того заказано 750 центнеровъ гвоздей (pins) по 36 шилл. центнеръ для прикрывленiя подушекъ и 320 центнеровъ клинъевъ (wedges) по 32 шилл. для прикрывленiя вставныхъ шпукъ (plugs) къ подушкамъ. Увеличенiе вѣса шинъ и подушекъ и повышенiе цѣны желѣза причинило по сей смѣтѣ излишекъ расхода въ 325,000 р. Поселику же кромѣ того и зданiе 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 привилегiи акцiй на 500,000 р., каковой случай я уже предвидѣлъ на стр. 27 перваго моего сочиненiя, служащаго основанiемъ всему предпрiятiю.

Приступаю теперь къ важнѣйшей смѣтѣ сего опчета, именно къ опредѣленiю времени открытiя желѣзной дороги.

Въ первомъ сочиненiи 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 условiяхъ:

1. Если мнѣ можно будетъ отправиться изъ С.Петербурга въ Англiю не позже послѣдняго числа Февраля, для заключенiя условiй.

2. Если построение дороги, по сему пропаяженiю ея, за исключенiемъ артиллерiйскаго 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 Юля.

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

4. Если Правленiе Компанiи подрядитъ рабочихъ такъ, чтобы перевозка земли на пачкахъ могла быть кончена по всей дорогѣ къ половинѣ Августа, а на артиллерiйскомъ полѣ къ послѣднему числу Августа, и если всѣ прочiя работы и поставки произведены будутъ въ назначенные мною сроки, дабы дорога могла послѣдовать къ 1-му Октября 1836.

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

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

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

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

2. Пространство дороги отъ Лиговки до Царскаго Села можетъ быть открыто между 20 и 31 Октября сего года, если не наступитъ необыкновенно дожидливая погода и не воспрепятствуютъ постройкѣ ославившейся къ 15 Сентября части насыпи въ 14,000 куб. сажень, ибо другаго помѣщанія нѣтъ.

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

Такимъ образомъ надѣюсь я въ полной мѣрѣ исполнить свое обещаніе, и повсюду только, что сказано на стр. 62 перваго моего сочиненія: симъ предпріятіемъ хочу я приобрести довѣренность въ Россіи.

Предметъ, который въ особеннѣйшій занялъ публику внутри и внѣ Россіи при чтеніи перваго моего отчета, была установленная мною ширина дороги или разстояние между обоими рядами шихъ, по которымъ должны ходить повозки. Въ означенномъ отчетѣ на стр. 4 по 6-ю я изложилъ подробно, почему приняты 6 футовъ, а не 4 ф. 8½ д., хотя въ дорогахъ въ Англии, Бельгійи и Франціи имѣются почти эту ширину, а въ Германіи и Сѣверной Америкѣ почти такую же. Хотя Англійскіе инженеры сначала оспаривали мое намѣреніе, но въ послѣдствіи всъ проливники моего предположенія поспешенно перемѣнили мнѣніе и опознались самымъ выгоднымъ образомъ о моеи системѣ. Время — самый лучший ослѣдокъ для испытанія нашихъ начинаній, покажетъ, что это значительное разширеніе дороги существенно способствуетъ къ доведенію системы желѣзныхъ дорогъ до того совершенства, къ которому она способна. Товарищъ Г-на Стефенсона, Г-нъ Спарбукъ, который болѣе всѣхъ возславлялъ прошивъ принятой мною ширины, писалъ ко мнѣ отъ 6 Сентября, что на фабрикѣ Роберта Стефенсона и Коми. въ Ньюкаслѣ на Тейлѣ гонзола паровая машина для зданія дороги, и что надъ нею произведенъ опытъ, который былъ весьма удовлетворителенъ (most satisfactorily), ибо машина по его словамъ сдѣлана превосходно (worked beautifully). Эта машина теперь уже отправлена, и по всей вѣроятности будетъ здѣсь къ 27 Сентября сн. ст.

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

часъ. Тотъ же Стефенсонъ, обогатившись опытноспію въ печеніе семилѣтняго занятія спроектѣ паровыхъ машинъ, по указаннымъ мною измѣненіямъ построилъ теперь машину, коей публичное испытаніе на пашей дорогѣ для меня теперь важнѣе всего, чтобы показать, дѣйствительно ли полезны на дѣлѣ принятыя на мою ответственность измѣненія. Посему я объявляю, что это публичное испытаніе произведено будетъ черезъ нѣсколько дней по прибытіи машины, и приглашаю на оное С. Петербургскую публику. Для сего назначеныя пространство дороги отъ казармы № 4, за Кузьминымъ, до Павловскаго парка, на 7½ верстахъ. О днѣ испытанія будетъ объявлено въ Вѣдомостяхъ по прибытіи машины, и для Г-дъ акціонеровъ, которые пожелають ѣхать по дорогѣ, будутъ въ готовнѣсти въ Конторѣ Правленія билеты за моеи подписью. При семъ напомнимъ сказанное въ первомъ моемъ сочиненіи на стр. 29, что каждая паровая машина не болѣе какъ въ 40 минутъ должна проходить 25½ верстѣ, следовательно на 7½ верстѣ приходится около 12 минутъ. Публичное испытаніе покажетъ, до какой степени это справедливо.

Въ первомъ сочиненіи моемъ изложилъ я въ подробности, что пользование нашего желѣзнаго дорогомъ въ печеніе зимы чрезвычайно важно, ибо только симъ способомъ можно на дѣлѣ доказать годность желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Извѣстно, что въ С. Петербургѣ климатъ самый неустойчивый: прошлаго зимою въ печеніе 2 сутокъ разность температуры доходила до 30° Р., выдало огромное количество снѣгу, и попеременно шало и подмерзало. Это бываешь почти каждую зиму; следовательно нельзя найти лучшаго мѣсна для испытанія желѣзной дороги въ большомъ видѣ. Извѣстно, что въ Царскомъ Селѣ, Павловскѣ и окрестностяхъ стоитъ около 10,000 войска и болѣе 300 офицеровъ; следовательно по желѣзной дорогѣ каждый день будутъ проѣзжіе, и С. Петербургская публика безпрестанно будетъ получать свѣдѣнія о состояніи ея.

Если открыты для пользования только дорогу между Царскимъ Селомъ и Павловскомъ, то нельзя бы было ожидать пассажировъ; ибо дорога проходитъ мимо обоихъ мѣстъ въ нѣсколькихъ сажень, и кроме того пространство 3½ верстѣ слишкомъ маловажно, чтобы можно было вывести какое нибудь заключеніе. Чтобы весною 1837 года рѣшить вопросъ о пользѣ введенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, надобно непрерывно открывать всю дорогу для пользования пшѣтнѣею зимою.

И для самой Компаніи акціонеры очень важно уже въ печеніе зимы получить проценты на капиталъ. Мнѣ часто случается слышать замѣчаніе, 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 перваго моего отчета, стр. 16, извѣстно, что желѣзная дорога изъ Нюрнберга въ Фюртъ открыта 8 Декабря 1835, и что въ печеніе перваго мѣсяца проѣхало по ней 28,832 человека. Посему нѣтъ основательной причины ошклавивать до будущей весны открытій первой Русской желѣзной дороги, если она при благоприятной погодѣ можетъ быть отстроена. Если дорогомъ будутъ управлять люди предпримчивые, неутомимо

длительные, но она без сомнѣній и зимою дастъ необыкновенные результаты; въ проливномъ 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 различествуютъ во мнѣніяхъ на счетъ средствъ для достиженія предположенной 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 исполнятся 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 простираться до 406,084 р. асс., и замѣнилъ, что при употребленіи 3½ милл. р., это составитъ 11¼ процента чистой прибыли въ годъ. Въ доказательство, сколь твердо я убѣжденъ въ пользу 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 спроекти, со всѣмъ заведеніемъ, въ нихъ находящимся.

2. Я буду дѣлать на свой счетъ всѣ исправленія по дорогѣ съ принадлежностями, такъ что все оспаненая въ хорошемъ состояніи, и ошвѣчаю 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 процентовъ съ покупной цѣны паровыхъ машинъ и повозокъ въ вознагражденіе уменьшенія ихъ цѣнности отъ употребленія.

5. Эти уплаты имѣютъ быть производимы вполне со дня употребленія всего капитала 3½ милл. р.; пока дорога не вся отстроена и недостаетъ нѣкоторыхъ нужныхъ для пользованія ею строеній, до тѣхъ поръ и платежи означенныхъ суммъ будутъ производимы въ соразмѣрности.

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

Это предложеніе въ сущности согласно съ содержаніемъ моего сочиненія, ибо застрахованіе спроекти, 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 доводится теперь до всеобщаго извѣстія; слѣдственно можетъ быть кто другой предложитъ болѣе, и я опспунюсь 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 напроиравъ того всегда исполню обѣщанное, если не встрѣчу непреодолимыхъ препятствій.

Но сдѣланное мною 10 Августа предложеніе необходимо зависить отъ извѣснаго срока для принатія онаго. Наши паровыя машины будутъ нагреваемы болѣею частью дровами; для всѣхъ спроекти также нужно значительное количество дровъ: для тѣхъ и другихъ потребуется нѣсколько тысячъ сажень. Всякому извѣстно, что въ С.-Петербургѣ дрова зимою покрайней 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., слѣдующею зимою отъ 10 до 11 р.; нынѣшнимъ лѣтомъ подвозъ былъ не великъ и теперь дрова продаются уже по 12½ 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 Октябрия сп. ст.; поему послѣдній срокъ, къ которому я еще могу своимъ путемъ выписать что либо изъ-за границы, скоро наступитъ, и поному означеннымъ предложеніемъ на счетъ откупа на будущую зиму я могу обзаваться 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 настоящее 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 мѣсяць 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 простираться 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 нѣкоторыя лица желаютъ имѣть на 100,000 р. и болѣе. По моему мнѣнію выгоды обоихъ предпріятій требуютъ,

чтобы желѣзные дороги въ Царское Село и Павловскъ и въ Пешергофъ и Ораніенбаумъ были построены одною Компанією, послѣдующимъ причинамъ:

1. Дорога въ Пешергофъ, равно какъ и дорога въ Москву, можетъ идти изъ центра С. Пешербурга только въ томъ же направленіи, въ которомъ спрощены пещеръ дорога въ Царское Село. Во всякомъ другомъ пришлось бы слагивать многія значительныя зданія, и дорога должна бы была пересѣкаться многими улицами, по которымъ бываешь большая ѣзда. Наспѣвавшая линія дороги отъ Фоншанки до Лиговки составляла бы больше 2 версты, и постройка оной на семь проспиранивъ съ покупкою земли подъ дорогу и станцію стоила бы около 100,000 р. Если эти пять проспиранивъ воспользоваться для обѣихъ дорогъ, то издержки на постройку Пешергофской уменьшатся.

2. То же замѣчаніе относилось къ станціи на Фоншанкѣ съ находящимися на ней спроектированными, именно: копиромъ, кватиррами, сараями и пр. Эти спроектированные станціи стоили бы около 100,000 р.; они могутъ служить для обѣихъ дорогъ, чѣмъ также сокращаются издержки на каждую дорогу.

3. Расходы на управленіе равномерно уменьшаются, если сдѣлано будетъ распоряженіе, чтобы въ 8, 10, 12... часовъ отправлялись въ Царское Село, а въ 9, 11, 1... въ Пешергофъ, и такимъ образомъ одни и тѣ же люди будутъ употребляемы для отправленія пассажировъ по обѣимъ дорогамъ. Когда бы будущіе спроектированные, тогда доспиранивно будетъ одного Инженера для надзора за содержаніемъ ихъ.

4. При каждой желѣзной дорогѣ необходимо имѣть мастерскую для починки повозокъ, паровыхъ машинъ и т. п. Надлежащее устройство такой мастерской не можетъ стоить менѣе 100,000 р.; но она также можетъ служить для обѣихъ дорогъ, сдѣлавши на обѣихъ берегахъ отдѣльные расходы.

5. Для Пешергофской дороги 1-ое Іюля есть важнѣйшій день въ году, ибо въ этотъ день ѣздятъ туда сто тысячъ челоуѣкъ и больше на памятный національный праздникъ, которому вѣроятно нѣтъ подобнаго въ Европѣ. При соединеніи обѣихъ дорогъ, можно будетъ въ этотъ день почти всѣ паровыя машины и повозки съ Царкосельской дороги обратиться на Пешергофскую; если же Пешергофская поспиранивится особою Компанією, то нельзя будетъ отправить на праздникъ всѣхъ желающихъ, или надобно будетъ заготовить значительнымъ числомъ машинъ и повозокъ для праздника, продолжающагося только одинъ день.

Вообще всякъ пойметъ, что обѣ дороги, бывъ поспиранивлены одною Компанією, должны способствовать и общими силами быть существенно полезными одна другой, между тѣмъ какъ каждая порознь будетъ поддерживаться и приносить пользу, но не могутъ имѣть наибольшаго по возможности успѣха. Посему я твердо рѣшился предоставить акціонерамъ Царкосельской дороги участіе въ Пешергофской, и каждый владѣлецъ акцій первой будетъ имѣть право получить также же число акцій на вторую; впрочемъ Пешергофская дорога имѣетъ спиранивиться на нѣхъ же основаніяхъ. Остальное число акцій можетъ быть раздано желающимъ.

Я говорю это въ отвѣтъ на множество писемъ, которыя ежедневно получаю изъ внутреннихъ губерній, а съ нѣкотораго времени и изъ-за границы, на счетъ вступленія въ Компанію Пешергофской дороги. Такъ какъ Его Величествомъ Государемъ Императоромъ даровано мнѣ исключительное дозволеніе на составленіе Компаніи для второй дороги, то я имѣю полное право постановить сіи условія для второй Компаніи, и исключеніе будетъ сдѣлано только въ томъ, вовсе невѣроятномъ случаѣ, когда акціонеры Царкосельской дороги не захотятъ имѣть ничего общаго съ Пешергофскою, а это будетъ рѣшено въ общемъ собраніи первой Компаніи.

Дорога въ Пешергофъ отъ Фоншанки составляетъ около 30 верстъ, продолженіе въ Ораніенбаумъ еще 8 верстъ, и всего 38, по изъ этого числа должно вычтись, какъ выше сказано, около 2 верстъ, обѣихъ этой дорогѣ съ Царкосельскою. Если пригласенія къ постройкѣ Пешергофской дороги будутъ сдѣланы до послѣдняго числа Февраля 1837, то я объявляю, что дорога сія будетъ открыта къ празднику 1-го Іюля 1838, и для ея употреблено будетъ желѣзо, илущенное въ Россіи, предполагая, что мнѣ одному предоставлены будутъ всѣ распоряженія о постройкѣ. Остальное пространство дороги до Ораніенбаума можетъ быть также поспиранивлено въ 1838 году.

Если дорога въ Царское Село и Павловскъ со времени окончанія ея до Пешергофскаго праздника 1838 года, или на время около 1½ года, будетъ отдана знающему опкушнику, съ обязанностию допускать Правленію къ разсмотрѣнію книгъ, дабы чрезъ каждыя двѣ недѣли можно было печатать извѣщенія о числѣ проезжихъ и о количестве общаго сбора, то Компанія акціонеровъ 30 Іюля 1838 въ состояніи будетъ разсудить основательно, слѣдуетъ ли вновь отдать обѣ дороги разнымъ опкушникамъ, или управлять обѣими самой. Такимъ образомъ оба предпріятія, составляющія одно цѣлое, будутъ по мнѣнію моему устройены совершенно съ цѣлію.

Въ первомъ моемъ отчетѣ я уже говорилъ о проектѣ желѣзной дороги изъ Москвы въ Коломну. Мысль о постройкѣ сей дороги принадлежитъ единственно уважаемому повсемѣстно въ Россіи и за границею Московскому Военному Генералъ-Губернатору Князю Д. В. Голлицыну. Уже два года тому назадъ, сей просвѣщенный Государственный мужъ сдѣлалъ мнѣ замѣчаніе, что судоходство по Москвѣ рѣкѣ, текущей изъ Москвы въ Коломну и впадающей въ Оку въ 4 верстахъ ниже сего города, подвержено столь многимъ затрудненіямъ, что барки, идущія изъ Коломны въ Москву съ припасами и всякими товарами, часто употребляютъ по 4 недѣли и даже по 2 мѣсяца на совершеніе пуньи, составляющаго по рѣкѣ не больше 160 верстъ. Желѣзную дорогу, длиною едва въ 95 верстъ, построить намъ нѣтъ легче, чемъ мѣсячную дорогу, длиною едва въ 95 верстъ, поспиранивлено частію можетъ быть проведена въ прямой линіи и почти горизонтально. Въ прошломъ году Его Сіятельство Князь Д. В. Голлицынъ сообщилъ мнѣ многія весьма любопытныя свѣдѣнія о сообщеніяхъ по сей линіи, а писемъ отъ 30 Марта сего года NO 1678, полученнымъ мною въ Англии, извѣститъ мнѣ готовность принять подъ свое покровительство это опечетственное предпріятіе и оказывать оному всякое содѣйствіе, — что посему надобно произвести инвентарную и сдѣлать смету, на основаніе коихъ имѣетъ быть принято окончательное рѣшеніе.

Основываясь на этомъ, я выписалъ изъ Вѣны землемѣрскою снаряды, купилъ въ Англійи инструментъ для нивелировки и заказалъ для Коломенской дороги паровую машину, которая будетъ поставлена весной 1837 года. Въ исходъ Августа объѣхалъ я все пространство между Московю и Коломною, и удостоверился, что мѣстоположеніе весьма благоприятно, и большое число находящихся по линіи желѣзной дороги каменныхъ ломокъ, известковыхъ и кирпичныхъ заводовъ представляють 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 последуетъ предъ исходомъ Февраля 1837, и если мнѣ одному совершенно предоставлены будутъ все распоряженія. Легко понять, что последнее условіе особенно необходимо; ибо если распоряжающіе нѣсколько человекъ, хотя бы и съ лучшими намѣреніями, но нельзя ожидать единства въ дѣйствіяхъ, способствующаго скорому и надлежащему исполненію обширнаго предпріятія.

Коломенская желѣзная дорога, будучи построена внутри Имперіи, отъ древней Споліцы, 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 разумю желѣзную дорогу изъ Риги въ Митаву. Эта дорога соединила бы два значительные города, изъ коихъ одинъ, Рига, есть второй приморскій торговый городъ въ Имперіи, а Митаву—мѣстопробываніе просвѣщеннаго дворянскаго дворянства. Народонаселеніе обоихъ городовъ просиравается до 63,000 душъ, и между ними всегда бываетъ живое сообщеніе. Кроме того произведенія обильной Курляндіи болѣею частью идутъ изъ Митавы въ Ригу для отправленія за границу, а изъ Риги сколько 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 встрѣниться никакихъ помѣшательствъ; мѣстоположеніе, чрезвычайно много осматрѣнное, совершенно равно, и прямая, почти горизонтальная дорога въ 42 версты, по которой очень легко можно проѣхать въ часъ, 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 нашею я живое участіе въ обоихъ городахъ, потребовало бы годъ времени; шины были бы сдѣланы въ Россіи. Охотно предавался мысли объ этой дорогѣ, купилъ и инструментъ для нарѣзки прямой линіи, отъ 50 до 60 верствъ, у Долланда, а для болѣею вѣрности другой подобный инструментъ у Труттона въ Лондонѣ: да будутъ они вскорѣ 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 Бельгійи, извѣстнымъ своими познаніями и дѣйствіями по части промышленности, предварительное соглашеніе объ учрежденіи въ Россіи желѣзнаго плуцельнаго 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 суднѣ Лудовика Альбершина, шкиперъ Д. Ф. Келеръ, изъ Шпешина, 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 предпріимчивости, прислалъ ихъ для погата желѣзнаго завода въ Россіи. Такимъ образомъ можно надѣяться, что въ Іюль или Августъ 1837 въ Россіи уже будутъ изготовляться дорожныя шины изъ плуцельнаго желѣза, и что новый заводъ введеніемъ пудингованія и другихъ операций по новѣйшей заводской части 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 предложилъ себѣ цѣлю водворить въ Россіи желѣзныя дороги, и буду неутомимо стремиться къ ней, пока Правительствомъ и публика не откажутся мнѣ въ своемъ пособіи. Открытіе Царскосельской дороги будетъ первымъ шагомъ, копорый, какъ я надѣюсь, вскорѣ подаетъ мнѣ случай къ новой дѣятельности въ землѣ, въ которой еще многія обширныя предпріятія могутъ быть выполнены съ пользою и честью.

(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 свѣдѣнія Гг. акціонеровъ и публики, что въ слѣдствіе повышенія цѣны на желѣзо, по копорымъ надобно было заключить въ Англійи 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 Мѣщанской 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-

ляешь необходимого условия: таковая передача будетъ дѣйствительна и по бланковой надписи перваго владѣльца, или по иминной надписи еще одного владѣльца другому, безъ объявленія о томъ Правленію. Впрочемъ каждому владѣльцу предоснавленіемъ, 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 Сентября происходило открытіе желѣзной дороги между Царскимъ Селомъ и Павловскомъ. Паровыя машины еще не привезены, и потому ѣзда проходила на лошадей въ шарабанахъ 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 шарбанъ и вагонъ съ шестидесятью или семидесятью пассажирами, и, замѣшше, везли *во всю скачу*. Теперь посчитаемъ. Каждый изъ экипажей вѣсомъ около 200 пудъ; весь пассажира можно положить кругомъ въ три пуда — следовательно двѣ лошади, простые джекія лошади, везли около 500 пудъ! Кто изчислитъ выгоды, которыя принесетъ подобное облегченіе перевозки тяжестей, не говоря уже о быстротѣ, которую сообщать ей паровыя машины! При второй поѣздкѣ экипажи были наполнены Особами высшаго сословія. Спеченіе публики было довольно многочисленно, и незнакомые съ желѣзными дорогами были поражены неожиданнымъ результатомъ. Прекраснѣйшая, рѣдкая въ это время погода благоприятствовала шоржеству новѣйшей промышленности.

Сие сочиненіе раздается въ Москвѣ безденежно въ слѣдующихъ мѣсяцахъ:

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

Въ книжной лавкѣ Эльцнера, въ спаромъ Газетномъ переулкѣ въ домѣ Ланской.

На Кузнецкомъ мосту въ книжной лавкѣ А. Семена, соснойцей въ домѣ Карзинныхъ 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