

А 231
1719
801-83
1265-X
ИЗДАНИЕ ДЕПАРТАМЕНТА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

ВЛІЯНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

НА

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО, ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ТОРГОВЛЮ.

ИЗСЛѢДОВАНИЕ

АНТОНА РАДЦИГА.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-литографія Берманъ и К^о. Почтамтская 13.

1896

Печатано по распоряженію Департамента желѣзныхъ дорогъ.



2007231397

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Страницы.

ГЛАВА I. Историческій очеркъ развитія желѣзнодорожной сѣти во всемъ мірѣ.	1
ГЛАВА II. Общія затраты на желѣзныя дороги въ Россіи, валовой доходъ, эксплуатаціонные расходы и чистый доходъ. . . .	65
ГЛАВА III. Развитіе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ указаніемъ времени перехода разныхъ дорогъ въ казенное управленіе. Перевозка пассажировъ, и грузовъ, по числу и количествомъ, а также доходъ отъ перевозокъ, какъ по казеннымъ, такъ и по частнымъ дорогамъ	95
ГЛАВА IV. Экономическое значеніе желѣзныхъ дорогъ для сельскаго хозяйства .	125
ГЛАВА V. Вліяніе удлиненія желѣзнодорожной сѣти на развитіе промышленности.	183
ГЛАВА VI. О подѣздныхъ желѣзныхъ дорогахъ заграницей и у насъ	213
ГЛАВА VII. Заключение.	228
ПРИЛОЖЕНІЯ. Таблицы и діаграммы.	

Въ началѣ XIX столѣтія паровая машина была уже въ общемъ употребленіи въ Англіи, а въ 1804 г. на одномъ изъ желѣзнодорожныхъ заводовъ Англіи была уже устроена машина, двигавшаяся по рельсамъ и поднимавшая вагонъ съ 10 тоннами желѣза. Въ 1821 году послѣдовало открытіе небольшой дороги (около 10 миль) отъ Стоктона въ Дарлингтонъ, но первою, устроенною на общественныя деньги для общаго пользованія желѣзною дорогою, давшею толчекъ устройству рельсовыхъ путей на всемъ свѣтѣ, слѣдуетъ считать желѣзную дорогу отъ Ливерпуля до Манчестера.

Еще въ началѣ нынѣшняго столѣтія, между Ливерпулемъ и Манчестеромъ, этими двумя промышленными городами, существовали два канала, имѣвшіе большое значеніе въ дѣлѣ передвиженія грузовъ; но не смотря на это, значительное число Ливерпульскихъ купцовъ указывало, что существующія транспортныя средства совершенно недостаточны и что новый путь (рельсовый), о которомъ они мечтали, сдѣлался неизбѣжно необходимъ, чтобы осилить ежедневно возрастающій обмѣнъ съ надлежащею точностью, быстротою и бережливостью.

Въ 1820 году сношенія Ливерпуля съ Манчестеромъ стали такъ значительны, провозная плата между этими городами была такъ высока (около 20 коп. съ пуда за 45 верстъ) ¹⁾ и перевозка была такъ медленна и неудобна, что собраніе Ливерпульскихъ купцовъ въ 1821 году рѣшило устроить рельсовый путь отъ Ливерпуля въ Манчестеръ, причемъ предполагалось перевозить грузы по рельсамъ при

¹⁾ The working and management of an english railway by George Findlay London 1891.

помощи лошадей. О перевозкѣ пассажировъ не было тогда и рѣчи.

Здѣсь уместно вспомнить о тѣхъ затрудненіяхъ, съ какими были сопряжены путешествія въ началѣ нынѣшняго столѣтія. Даже въ Англіи переѣздъ изъ одного города въ другой былъ небезопасенъ, при томъ ѣзда въ 12 — 15 верстъ въ часъ считалась очень быстрою. Въ Америкѣ, говоритъ Мишель Шевалье,¹⁾ путешественники принуждены были пользоваться общественными экипажами, причемъ нападенія на путешественниковъ составляли обычное явленіе. За отсутствіемъ шоссейныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ, приходилось ѣздить очень тихо, отъ 8 до 12 верстъ въ часъ. Даже въ Германіи, въ началѣ нынѣшняго столѣтія, было лишь нѣсколько шоссейныхъ дорогъ, проѣздъ-же по грунтовымъ дорогамъ, стоилъ дорого и производился крайне медленно. О нашихъ грунтовыхъ большихъ трактахъ можно составить себѣ понятіе и сейчасъ, отѣхавъ отъ любой рѣчной пристани или желѣзнодорожной станціи и проѣхавъ 100 — 200 верстъ на лошадяхъ. Такія путешествія стоятъ въ 3—4 раза дороже, нежели по желѣзной дорогѣ и продолжительность проѣзда въ 5—6 разъ большая. Во Франціи и Австріи, до проведенія желѣзныхъ дорогъ, неудобства переѣздовъ были тѣ-же какъ и вездѣ.

Проѣздъ пассажира въ Англіи, до открытія главныхъ желѣзнодорожныхъ линій, въ 1834 г.²⁾ обходился въ 15 коп. кред. съ версты, тогда какъ въ настоящее время проѣздъ въ 3-мъ классѣ стоитъ около 2, 3 коп. кред., во 2-мъ классѣ около 4 к.

¹⁾ Lettres d'Amérique du Nord. p. M. Ghevalier Bruxelles 1844.

²⁾ Die Eisenbahnen als öffentliche Verkehrseinrichtungen von J. F. Schreiber Wien 1887.