



В АНГЛИЙСКОЙ ПАЛАТЕ ОБЩИН ВИДЕЛИ ПОЛЬЗУ ОТ НАЦИОНАЛИЗАЦИИ

Отдача вагонов в наём пассажирам. — Идя на помощь пассажирам, Китайская восточная дорога, по соглашению с международным обществом спальных вагонов, решила поставить на станцию Владивосток два своих вагона, которые будут освещаться и отопливаться. В этих вагонах будут отдаваться в наём пассажирам, выжидающим пароходов, отделения за плату по 5 рублей в сутки (*«Нов. Врем.»*, № 11, 6-го февраля 1908 г.).

Новый проект тоннеля под проливом Pas de Calais. — План соединения Англии с Францией посредством тоннеля уже не нов. Но целый ряд проектов, представленных на рассмотрение английского парламента акционерными обществами и компаниями крупных предпринимателей в разное время, начиная с 1867 г., был отвергнут по соображениям чисто стратегического характера. Многие же другие проекты оказались с технической стороны невыполнимыми. В настоящее время изготовлен новый проект, разработанный французским акционерным обществом, производившим уже в течение 25 лет разные испытательные и подготовительные работы, которые оставались неиспользованными. Директор этой компании, д-р инж. Бретон, подал уже докладную записку об этом новом проекте. По записке этой мы и можем познакомить читателей с главнейшими деталями проекта.

Тоннель должен начаться во Франции между городами Boulogne и Calais и кончиться у города Dover'a, в Англии. Кроме целой системы шлюзов, которые в течение нескольких минут могут совершенно затопить тоннель, предполагается ещё при входе в тоннель со стороны Англии проложить виадук (путепровод), который во всякое время может быть разрушен артиллерией английско-

го флота. Таким образом, новый проект удовлетворяет всем стратегическим соображениям. С технической стороны этот новый проект не представляет собой никаких особенных затруднений. Тоннель будет проходить местами на 100 метров ниже морского уровня, т.к. при местном строении почвы только на этой глубине находится пласт земли, вполне соответствующий всем техническим требованиям.

Движение поездов в тоннеле предполагается производить электричеством.

Поперечный разрез тоннеля представляет собой два параллельных, кругообразной формы, хода с диаметром в 5–6 метров и с промежуточным расстоянием между ними в 15 м. Оба хода будут сообщаться посредством большого количества боковых проходов. Для отвода подпочвенной воды будет прорыт отдельно тоннель 3 метра в диаметре. Этот небольшой тоннель послужит также для вывоза земли, камней и мусора при работе в главном тоннеле, чем и будет значительно ускорена вся работа.

Бурение тоннеля начнётся с двух сторон. Транспорт рабочих и разных строительных материалов на места работ и вывоз земли, камней и мусора, получающихся при бурении, будет производиться посредством узкоколейной электрической железной дороги, которая временно будет проложена в малом тоннеле, этот груз приблизительно вычислен и равняется 4000 тонн в день при десяти часах работы. Весь малый тоннель будет прорыт в течение первых пяти лет всей работы. Вся же работа будет выполнена приблизительно в течение 7 лет. Путём точных статистических расчётов доказывається, что в первые же годы проведения тоннеля число едущих через него достигнет миллиона в год, затраты на это предприятие по-



кроются в течение немногих лет (*«Речь»*, № 26, 31-го января 1908 г.).

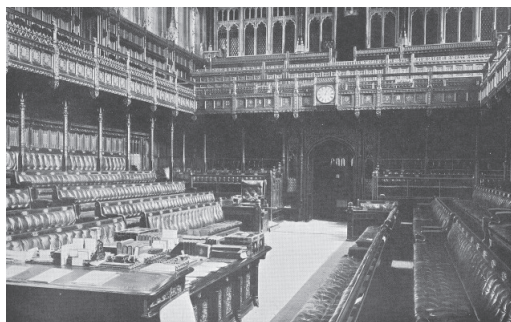
Национализация железных дорог. — Вчера в палате общин обсуждалось предложение Г. Жоржа Гарди, в котором он рекомендует правительству национализацию железных дорог.

Г. Ллойд Жорж ответил, что он не желал бы принять резолюцию в том виде, в каком она сформулирована, так как он не хочет оказывать давления на правительство в этом вопросе. Он различает национализацию железных дорог от всякой другой национализации и констатирует тот успех, который в железнодорожной национализации был достигнут могущественным противником социализма — Бисмарком в Германии.

В Италии железные дороги значительно улучшились после того, как они перешли в собственность государства. Оратор думает, что для Англии наступил момент произвести исследования существующей системы. Железнодорожные компании начинают понимать это сами и, чтобы положить конец конкуренции, они заключают договоры и соглашения, которые сильно напоминают слияние. Они имеют право и, можно сказать, даже обязанность поступать таким образом; но и государству пора подумать о тех условиях, на которых оно может допустить это слияние. Г. Ллойд Жорж обещает, что правительство облегчит исследование этого вопроса, так как оно само желает знать, путём каких изменений в отношениях между государством и железными дорогами могут быть устранены те неудобства, о которых говорится в проекте. В этом смысле он рекомендует изменить предложение Г. Жоржа Гарди (*«Вед.»*, № 36, 19-го февраля 1908 г.).

(Железнодорожное дело — 1908. — № 8. — С. 72).

Врачи-окулисты на железных дорогах. — По распоряжению министра путей сообщения на железных дорогах образован особый штат врачей-окулистов для



специального наблюдения за ходом глазных заболеваний (*«СПб. Ведом.»*, № 13, 16-го января 1908 г.).

Ещё о перронном сборе. — Московско-Казанская жел. дор. одна из первых откликнулась на предложенный министерством путей сообщения перронный сбор и решила установить решётки у всех выходных дверей на платформе, дабы публика, не имеющая проездных билетов, но желающая быть на платформе, платила за это. Из-за границы уже прибыло несколько автоматов, в которые публика будет опускать 10-копеечную монету и получать билет для входа на платформу (*«Гол. Моск.»*, № 15, 18-го января 1908 г.).

Подвесная дорога в Петербург. — Гласный Липский внёс в городскую думу заявление о постройке подвесной электрической канатной дороги вдоль Митрофаньевского шоссе. Дорога эта, по мысли гласного, должна подвозить мусор и отбросы к мусоросжигательной станции за Митрофаньевским кладбищем. Приёмную станцию предлагается соорудить на набережной Обводного канала у Балтийского вокзала. Электрическую энергию должна давать мусоросжигательная станция. В настоящее время на станцию доставляется ежедневно до 2000 пудов мусора, тогда как станция приспособлена для сжигания 10000 пудов, причём для поддержания действий паровых котлов и электрической вентиляции приходится, вследствие недостатка мусора, употребить каменный уголь (*«Голос»*, № 706, 22-го января 1908 г.).

(Железнодорожное дело — 1908. — № 13. — С. 96). ●

Редакция выражает благодарность персоналу библиотеки РУТ (МИИТ) за помощь в подготовке материала.