



DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2019-17-327-330>



*110 лет назад инженерная мысль находилась в поиске новых решений в сфере транспортного строительства, обсуждалось строительство тоннелей для железных дорог под водными преградами. Некоторые проекты, например, железнодорожного перехода под Беринговым проливом, ещё ждут своего часа. Задумывались и новые типы вагонов для перевозки скоропортящихся грузов, и использование приливной энергии для электроснабжения.*

**Ключевые слова:** транспорт, подвижной состав, тоннели, инфраструктура, электротехника.

Редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

**Вагон для перевозки живой рыбы.** — Перед Министерством путей сообщения возбуждено ходатайство французского капиталиста Г. Галлио о разрешении произвести испытания между Астраханью и Петербургом нового усовершенствованного вагона для перевозки живой рыбы на дальние расстояния. Вагон этот является новостью железнодорожной техники, так как рассчитан он на значительное количество рыбы, до 250 пудов, при таком же количестве воды, когда существующие подобные вагоны требуют на пуд рыбы 7 и 6 пудов воды. Грузоподъёмность новоизобретённого вагона достигает до 750 пудов, но около 200 пудов весит особый аппарат, который непрерывно снабжает бак с водой и рыбой озоном. Г. Галлио уже съёлся с астраханской фирмой Сапожникова о провозе партии стерлядей из Астрахани в Петербург, а затем из Астрахани в Париж («Гол. Правды», № 964, 8 дек. 1908 г.).

**(Железнодорожное дело. — 1909. — № 1. — С. 11)**

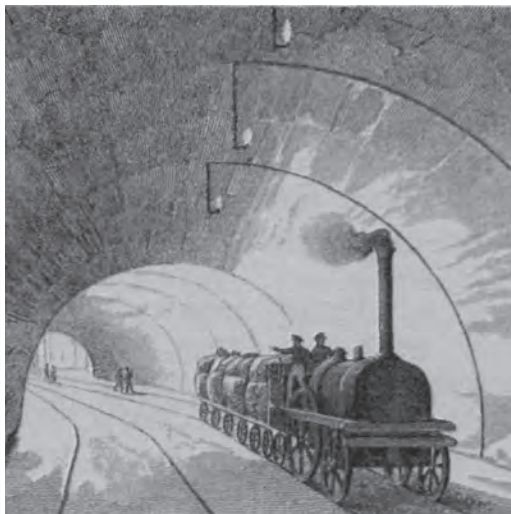
**Подводно-подземные железные дороги.** — Вопросу о подземных дорогах посвятила большую статью «Allgemeine Zeitung». Мысль об устройстве подземных железных дорог под реками и морскими проливами — говорит газета — в настоящее время, если и представ-

ляет интерес новизны, то только потому, что она не нашла себе ещё широкого применения на практике. Пока существуют только три таких дороги; все они находятся в окрестностях Нью-Йорка и проходят под морскими каналами.

Мысль эта ещё с начала прошлого века занимала умы учёных и техников. Как известно, в 1802 году французский инженер Матье представил консулу Н. Бонапарту свой проект железнодорожного тоннеля, соединяющего Англию и Францию между городами Дувром и Кале. Но проект этот до сих пор ещё остаётся в области предположений, так же, как и целый ряд других, например, проект соединения Италии и Сицилии посредством подземного тоннеля под Мессинским проливом; далее — Испании и Марокко, посредством тоннеля под Гибралтарским проливом; этот проект в своё время был детально разработан, причём длина тоннеля определялась в 32 км, а стоимость в 123 миллиона франков; немало шума наделал также проект Джеймса Бартона, задавшего мысль соорудить подводно-подземный тоннель, длиной в 40,6 км между Шотландией и Ирландией.

Из всех проектов этого рода наилучшие шансы на более или менее скорое осуществление имеет, — по словам «Allgemeine





Zeitung», — проект датский, предполагающий проведение двухколейной железной дороги под проливом Большим Бельгом. Дорога эта, долженствующая соединить датские острова Зеландию и Фёнен, будет иметь в длину 18 километров и сократит проезд между Копенгагеном (расположенным на острове Зеландии) и датским континентом на полтора часа. Главное же значение этой дороги — стратегическое; благодаря ей, Дания не будет, как сейчас, находиться в военном отношении в полной зависимости от блокады неприятелем Бельтского пролива. Этим соображением и обусловлен успех проекта Дании.

Наиболее грандиозным, чтобы не сказать фантастическим проектом, пока ещё почти не имеющим шансов на осуществление, — является проект железнодорожного сообщения между Азией и Америкой под Беринговым проливом. Вначале предполагалось устроить железнодорожный мост через пролив, но, ввиду опасности, представляемой в этом месте плавающими льдами, от этого плана пришлось раз и навсегда отказаться — и остановиться на единственно возможном, по крайней мере, единственно мыслимом проекте подводно-подземного железнодорожного тоннеля. Но грандиозность и сказочная смелость этого проекта делают его на первый взгляд совершенно неосуществимым, и только те многочисленные выгоды, которые сулит такая дорога мировой торговле, заставляет специалистов заниматься разработкой этого проекта. Главным препятствием является не столько глубина, сколько ширина Берингова пролива, колеблющаяся между 75 и 92 километрами.

Во что должна обойтись постройка тоннеля такой длины, к тому же при крайне неблагоприятных климатических условиях, можно представить себе, если принять во внимание, что самый большой из существующих тоннелей — Симплонский, имеет в длину 19 километров. Неудивительно, что большинство склонно считать этот проект утопией; будущее его всецело зависит от успехов техники и инженерного искусства (*«СПб. Вед.»*, № 709).

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 21–22. — С. 136)

**Утилизация силы морских волн.** — Итальянский офицер Edoardo Pirantello устроил недавно на морском побережье Римини приспособление, имеющее целью утилизацию энергии морских волн. Попытки Pirantello, по словам *«Technische Rundschau»*, увенчались успехом; полученной энергией оказалось возможным зажечь несколько электрических лампочек, а также разложить электролитическим способом воду, употребив полученный водород для приведения в действие взрывчатых двигателей. Попытки Pirantello заинтересовали итальянское общество, и в настоящее время во Флоренции образовалась компания, поставившая своей целью устройство новых аппаратов по образцу аппарата названного изобретателя. Главной частью аппарата является пневматический поплавков особого устройства; удары волн от этого поплавка передаются на зубчатое колесо, причём цепь и колесо устроены так, что зубцы колеса движутся только в одном определённом направлении, не отвечая на удары, совершаемые волнами в противоположном направлении. Получаемое таким путём определённое, направленное в одну сторону вращательное движение передаётся на маховое колесо и получает затем желаемое практическое применение. Дальнейшие результаты опытов с новым аппаратом ещё неизвестны, так что не представляется ещё возможности судить о том, насколько изобретение окажется пригодным в практической жизни (*«Вестник путей сообщения»*, № 51, 20 декабря 1908 г.).

— В *«Железнодорожном деле»* за 1897 год, стр. 521, сообщено было о таком же изобретении в Англии.

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 7. — С. 55) ●