

◆ По примѣру американцевъ, Общества конно-желѣзныхъ дорогъ въ главнѣйшихъ европейскихъ центрахъ изыскивали всевозможныя средства для замѣны конской тяги механическою. Послѣдовательно вводились двигатели разнообразныхъ устройствъ и системъ и, наконецъ, аккумуляторы стали замѣняться серполлетовскимъ паровикомъ. Паровикъ Серполлета состоитъ изъ параллельныхъ трубокъ, нагрѣваемыхъ до 300 градусовъ, во внутрь которыхъ впускается струя воды, мгновенно превращающаяся, отъ прикосновенія къ стѣнкамъ трубокъ, въ паръ. Притокъ воды къ раскаленнымъ трубкамъ, расположеннымъ рядами надъ жаровней съ горящимъ коксомъ, можетъ, какъ показалъ опытъ, при среднемъ давленіи, доставить двигателю механизму двадцать лошадиныхъ силъ. Паровикъ Серполлета, вмѣстѣ съ жаровней, занимаетъ очень мало мѣста и можетъ свободно умѣщаться на переднихъ площадкахъ вагоновъ. Въ Парижѣ уже ходятъ теперь вагоны этого устройства. Паровикъ съ жаровней, находящійся впереди вагона, отдѣляется отъ пассажирскихъ мѣстъ сплошной перегородкой; механизмъ-же, состоящій изъ двухъ цилиндровъ, вращающихъ оси колесъ, устроенъ подъ площадкою. Шумъ вырывающагося наружу пара умѣряется паропріемникомъ, принимающимъ въ себя отработавшій паръ, выходящій изъ него свободно, а примѣненіе кокса къ нагрѣванію трубокъ уничтожаетъ дымъ. Трубчатый паровикъ вѣситъ не болѣе сорока пудовъ, а количество доставляемаго имъ механизму пара можетъ, при сильномъ давленіи, развитъ въ немъ энергію, равную сорока и даже пятидесяти лошадинымъ силамъ. Поверстный расходъ топлива не превышаетъ двадцати двухъ фунтовъ, а для того, чтобы запахъ кокса не беспокоилъ пассажировъ, паровикъ съ жаровней прикрытъ чехломъ изъ толя, сѣуженный конецъ котораго возвышается надъ имперіаломъ.