

ОТКУДА И КУДА

# РУССКИЙ ПУТЬ. “ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОПРОС” В ОБЩЕСТВЕННОЙ ЖИЗНИ (1820–1850-е годы)

© 2017

*Н.О. Шашкова*



**Шашкова  
Наталья**

**Олеговна** — старший научный сотрудник-хранитель, ГБУК “Государственный музей А.С. Пушкина”. В журнале “Человек” публикуется впервые. E-mail: shashkova-no@mail.ru

*Он писал теперь новую главу о причинах невыгодного положения земледелия в России. Он доказывал, что бедность России происходит не только от неправильного распределения поземельной собственности и ложного направления, но что этому содействовали в последнее время ненормально привитая России внешняя цивилизация, в особенности пути сообщения, железные дороги, повлекшие за собою централизацию в городах, развитие роскоши и вследствие того, в ущерб земледелию, развитие фабричной промышленности, кредита и его спутника; биржевой игры. Ему казалось, что при нормальном развитии богатства в государстве все эти явления наступают, только когда на земледелие положен уже значительный труд, когда оно стало в правильные, по крайней мере, в определенные условия; что богатство страны должно расти равномерно и в особенности так, чтобы другие отрасли богатства не опережали земледелия; что сообразно с известным состоянием земледелия должны быть соответствующие ему и пути сообщения, и что при нашем неправильном пользовании землей железные дороги, вызванные не экономической, но политической необходимостью, были преждевременны и, вместо содействия земледелию, которого ожидали от них, опередив земледелие и вызвав развитие промышленности и кредита, остановили его, и что потому, так же как одностороннее и преждевременное развитие органа в животном помешало бы его общему развитию, так для общего развития богатства в России кредит, пути сообщения, усиление фабричной деятельности, несомненно необходимые в Европе, где они своевременны, у нас только сделали вред, отстранив главный очередной вопрос устройства земледелия.*

Л.Н. Толстой. Анна Каренина

Ни одна новация эпохи модерна не являлась в XIX веке столь зримым воплощением прогресса и его общественной пользы как железная дорога. Несущийся с немыслимой по тем време-

нам скоростью паровоз, к которому прицеплены вагоны с пассажирами, олицетворяли перспективу достижения новой благополучной жизни, условием которой призвано стать широчайшее распространение машин и механизмов, многократно умножающих силы и могущество человека. По давно сложившейся традиции Россия в каждом крупномасштабном многообещающем проекте искала свой путь, о дискуссиях вокруг которого и пойдет речь.

История становления и развития железнодорожного транспорта России в настоящее время активно изучается, вызывает большой интерес исследователей и отклик специалистов-железнодорожников. Значительное число новых научных работ посвящено периоду, когда велось активное строительство железных дорог — с 1860-х годов и далее. Хорошо описано сооружение первых российских линий общего пользования — Царскосельской (1836–1837) и Санкт-Петербург-Московской (впоследствии Николаевской, 1842–1851). В то же время, значительный пласт истории рельсового транспорта остается за пределами внимания современных ученых, а именно: длительная и напряженная профессиональная и общественная дискуссия о возможности и необходимости внедрения железных дорог в нашей стране, которая длилась несколько десятилетий: с 1820-х годов и до начала эксплуатации первой отечественной магистрали между двумя столицами в 1850-х годах. Едва ли не единственной работой, посвященной этому этапу железнодорожной истории, до настоящего времени остается исследование В.С. Виргинского “Возникновение железных дорог в России” (1949). Этот труд имеет настолько выраженную прокоммунистическую идеологическую основу, что в отдельных случаях допускает даже искажение фактов, но значение его и актуальность определяются широчайшим кругом выявленных автором источников по теме.

Необходимо подчеркнуть, что внедрение железных дорог не было узкоспециальной проблемой: в диалог были включены как инженеры ведомства путей сообщения, так и представители практически всех образованных слоев общества — от императора до творческих деятелей, весьма далеких, казалось бы, от проблем техники и экономики. Именно на этом этапе были поставлены многие вопросы, ответы на которые определяли железнодорожную политику России от эпохи Николая I до наших дней.

Также важно помнить, что, в отличие от второй половины XIX века, когда развитие сети рельсовых путей по-прежнему оставалось в центре общественного внимания, но сосредоточено оно было, в первую очередь, на экономических и эксплуатационных проблемах, в первой половине столетия данная тема имела множество дополнительных аспектов. Железные дороги являются одним из важнейших достижений цивилизации, без преувеличения, революционного значения. Впервые в ис-



## ОТКУДА И КУДА

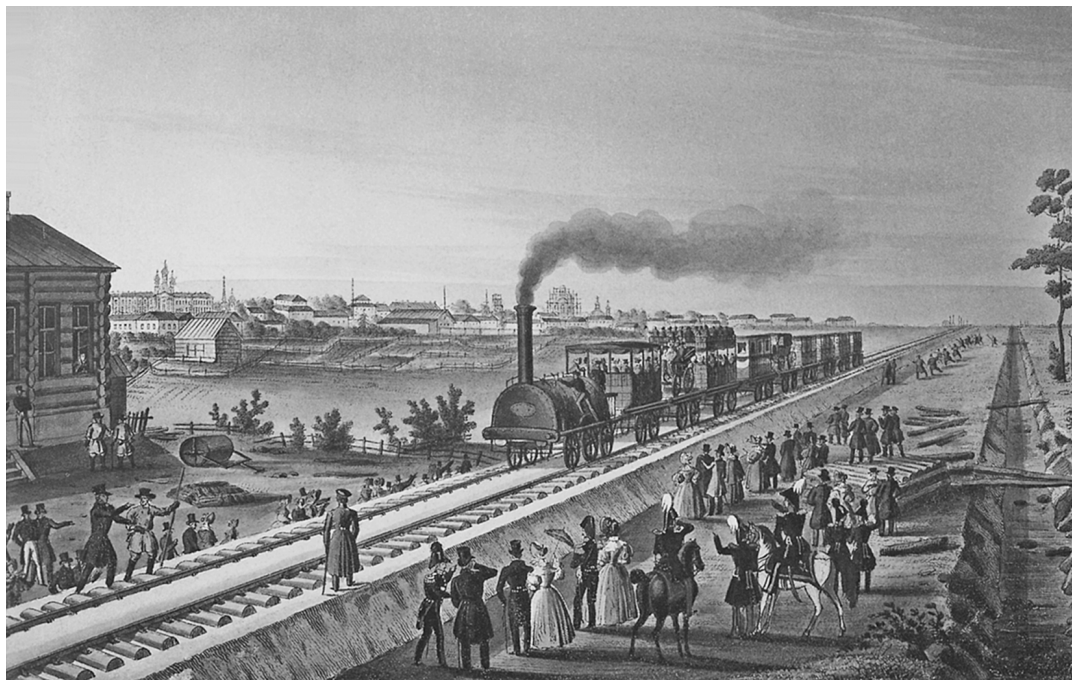


тории человечества было достигнуто увеличение скорости передвижения и передачи информации в несколько раз (линии телеграфа, кстати, активно развивались именно вдоль рельсовых путей, и телеграфная служба работала в тесной взаимосвязи с железнодорожной). Фактически, внедрение железных дорог можно считать первым шагом к всемирной глобализации. Устройство железных дорог не только требовало максимального напряжения инженерно-технических и экономических усилий, причем в масштабах государства, но было сопряжено в глазах современников с радикальными переменами практически во всех сферах жизни общества: в государственном управлении и военном деле, в промышленности, торговле и на рынке рабочей силы, в распространении образования и культуры, в бытовом укладе и взаимодействии человека с окружающей средой. Именно поэтому мы можем утверждать, что в России первой половины XIX века “железнодорожная дискуссия” была значимой частью общественной жизни, и в силу этого представляет интерес не только для специалистов по истории транспорта, но и для широкого круга ученых, занимающихся социальными науками. Можно отметить, что эта живейшая общественная — и, между прочим, вполне демократическая — дискуссия является ярким историческим примером подлинно инновационного подхода. Сегодня инновационное развитие страны страдает от недопонимания важности подобного рода дискуссий. Результатом такого недопонимания часто оказывается либо глухое, но упорное сопротивление общества научно-технологическим новшествам, либо принятие таких инновационных решений, негативные последствия которых перевешивают ожидаемый полезный эффект.

Как мы увидим, проектирование и создание в России первых железных дорог, в свою очередь, оказало глубокое воздействие на самые разные сферы жизни общества, например, стимулировало появление новых форм экономической и финансовой активности.

Сложная картина обсуждения “железнодорожного вопроса” формируется на основе анализа множества разнородных источников, среди которых наряду с научными трудами и выступлениями в печати, как специальной, так и массовой, важное место занимают различные предложения об устройстве отдельных железных дорог, записки и мнения по “железнодорожному вопросу” предпринимателей и общественных деятелей, поданные на имя императора и правительства, официальные документы, фиксирующие обсуждение этих предложений соответствующими государственными органами, а также многочисленные частные суждения встречающиеся в переписке, воспоминаниях и публикациях, не связанных напрямую с железными дорогами.

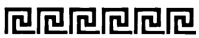
История железнодорожного транспорта начинается на горно-металлургических предприятиях, где с XVII века применя-



лись рельсовые дороги с повозками, приводимыми в движение вручную или лошадьми. Еще столетием позже в Англии появились дороги общего пользования с чугунными рельсами и конной тягой, одной из которых посвящена первая отечественная публикация о рельсовом транспорте 1805 году: “Описание чугунной дороги, учрежденной в графстве Суррей в Англии, для удобнейшего и легчайшего перевоза разных грузов и тяжестей лошадьми” инженера Л.С. Вакселя. В ней был описан опыт применения рельсовой дороги и сделаны выводы об относительной ее выгоды по сравнению с водными путями сообщения “в некоторых случаях”. В первой четверти XIX столетия вышло несколько статей о наиболее значительной российской заводской дороге. В 1806–1809 годах по проекту П.К. Фролова был построен рельсовый путь на Колывано-Воскресенских заводах протяженностью 1867 м со множеством искусственных сооружений, включая мост через реку Корбалиху длиной 292 м на 20 каменных опорах высотой до 11 м [7, с. 25]. Опыт П.К. Фролова был изложен в “Сибирском вестнике” за 1819 год и в № 7 “Азиатского вестника” за 1826 год, в “Отечественных записках” за 1821 год опубликовано описание построенной им дороги без упоминания имени создателя [2, с. 43]. Перечисленные публикации, безусловно, интересные с точки зрения истории техники, не имели большого резонанса даже в профессиональных кругах.

Широкое общественное звучание “железнодорожный вопрос” приобрел после открытия в 1825 года в Англии первой

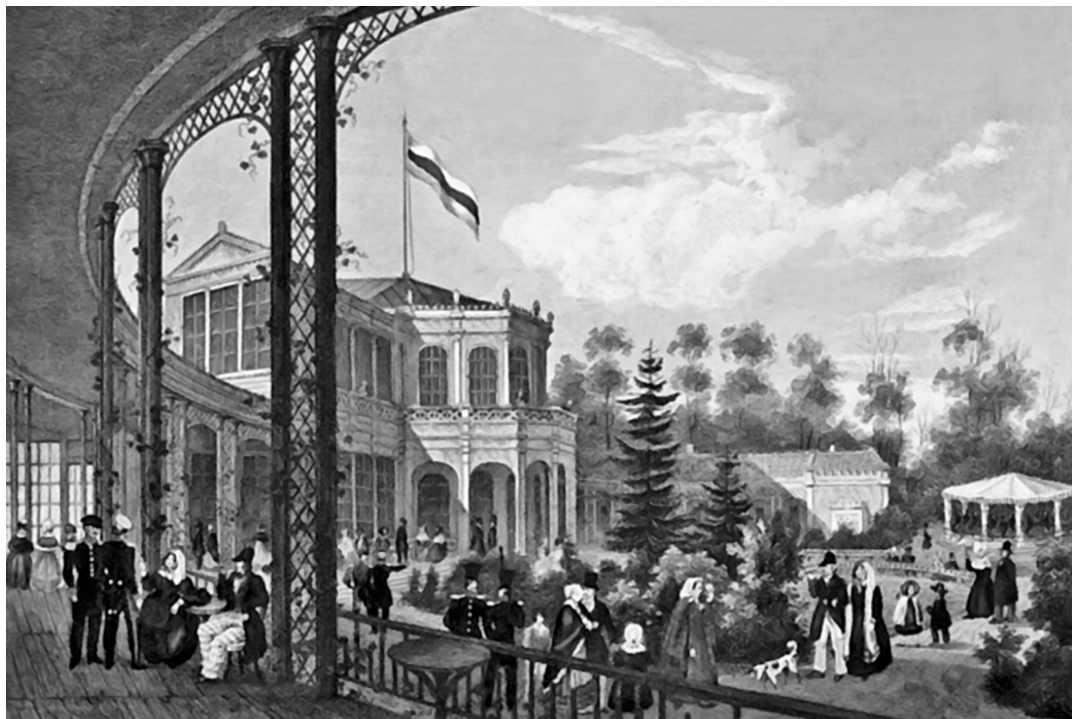
Открытие первой железной дороги между Павловском и Царским Селом. Литография. 1837



линии общего пользования Стоктон-Дарлингтон с паровой тягой. В ответ на это событие в 1826 году появлялись статьи в “Московском телеграфе” и “Журнале мануфактур и торговли” с изложением зарубежных работ о железных дорогах. В этих публикациях новый вид транспорта рассматривался как прогрессивный и впервые ставился вопрос о строительстве в России железных дорог общего пользования по английскому образцу.

Одним из первых в России обратил внимание на перспективы развития рельсовых путей видный государственный деятель, экономист, председатель Вольного экономического общества Н.С. Мордвинов. На протяжении 1820–1830-х годов он несколько раз подавал правительству свои “мнения” по развитию путей сообщения. Сторонник либеральных взглядов на государственное управление (правда, при сохранении крепостного права!) и учения Адама Смита, Н.С. Мордвинов видел в сооружении железных дорог одно из основных условий экономического процветания России. Писал он также об их военно-стратегическом значении. Н.С. Мордвинов не предлагал четкого плана развития сети рельсовых дорог, но косвенно в его записках упоминается о необходимости проложить линии между Петербургом и Екатеринбургом, Одессой, Астраханью, а также на Кавказе. Согласно первоначальным воззрениям Н.С. Мордвинова, сооружение и эксплуатация железных дорог должны были осуществляться силами частных акционерных обществ. Со временем эта позиция была им пересмотрена и в записках, относящихся к 1840 году, предлагается строить железные дороги на средства казны за счет сокращения военных расходов: экономии можно достичь, уменьшив личный состав армии, а компенсировать это сокращение должна скорость перемещения войск новым видом транспорта. Суждения его о железнодорожном транспорте точны и достоверны не только в экономических расчетах, но и в технических деталях. Хотя предложениям Н.С. Мордвинова и не было дано хода, они имели определенное влияние на формирование общественного мнения, так как “...подаваемые им по различным делам в государственный совет, в десятках и сотнях копий расходились по рукам в Петербурге и даже в провинции...” [11, с. 840].

В 1830 году профессор Петербургского университета, секретарь Вольного экономического общества Н.П. Щеглов в издаваемом им журнале “Северный муравей” опубликовал статью “О железных дорогах и преимуществах их над обыкновенными дорогами и каналами”. В этой работе автор предпринял попытку сопоставить, с привлечением статистических данных, железнодорожный транспорт и традиционные пути сообщения с точки зрения их экономической эффективности. Опираясь он как на зарубежные источники, так и на опыт строительства и эксплуатации заводской конно-железной до-



роги П.К. Фролова. Н.П. Щеглов подчеркивал, что страна располагает собственными природными ресурсами, необходимыми для прокладки рельсовых путей. Приоритетным направлением он считал линию Санкт-Петербург — Тверь через Новгород, которая соединила бы столицу и порт на Балтийском море с волжскими пристанями. Выводы Н.П. Щеглова были не вполне точными, так как в своих расчетах он исходил из заниженной поперстной стоимости железных дорог, но в целом его доводы в пользу развития рельсового транспорта звучали весьма убедительно. Именно эта публикация дала начало дискуссии о необходимости и возможности устройства железных дорог в России.

На этом этапе наиболее консервативную позицию по вопросу развития транспорта в России занимало руководство Главного управления путями сообщения и общественными зданиями. Так, в ответ на статью Н.П. Щеглова руководитель Комиссии проектов и смет ведомства путей сообщения, профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения М.Г. Дестрем опубликовал в “Журнале путей сообщения” работу “Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей”. М.Г. Дестрем признает, что вопрос о железных дорогах вызывает “живейший интерес общества”, поэтому он берет на себя труд его всесторонне осветить. Опытный и авторитетный ин-

К. Шульц  
по оригиналу  
И. Мейера. Вокзал  
в Павловске.  
Литография. 1845



## ОТКУДА И КУДА



женер из числа специалистов, прибывших в Россию из Франции после заключения Тильзитского договора с Наполеоном, он имел большое влияние в профессиональной среде и в значительной степени формировал мнение по инженерным вопросам главноуправляющего путями сообщения К.Ф. Толя. Рассмотрев техническую и экономическую стороны дела, М.Г. Дестрем пришел к выводу, что суровый климат России, вполне благоприятный, по его мнению, для пользования водными путями (!), для железных дорог представляет непреодолимое препятствие: “Наш климат не позволяет иметь железные дороги: земля, попеременно то мокрая, то мерзлая, то сухая... делает укладку рельсов ежели не совершенно невозможной, то, по крайней мере, чрезвычайно затруднительной и дорогостоящей; зимою снега, весною разливы рек временами могут и вовсе прекращать движение по нашим железным дорогам... Если же принять еще в соображение, что внешняя торговля наша, а тем более внутренняя, не требует поспешной доставки товаров, то делается очевидным, что для России железные дороги бесполезны” [1, с. 72].

Полемика о преимуществах и недостатках железнодорожного транспорта началась не только в прессе, но и в стенах Института корпуса инженеров путей сообщения. В 1831 году состоялось чтение публичных лекций на эту тему. Профессор Г. Ламе подготовил две лекции “Построение железных дорог в Англии”, в основу которых легли сведения, полученные им в ходе поездки на открытие железной дороги Манчестер — Ливерпуль в 1830 году. Г. Ламе выступал в защиту нового вида транспорта. Противоположную точку зрения отстаивал М.Г. Дестрем в лекциях “Причины невозможности устройства железных дорог в России”, которые по содержанию совпадали с упомянутой выше статьёй.

Несмотря на предубеждение руководителей ведомства против железных дорог, в некоторые курсы, читавшиеся в Институте корпуса инженеров путей сообщения, были введены разделы, посвященные рельсовому транспорту. В.С. Виргинский на основании изучения программ публичных испытаний воспитанников института установил, что соответствующие темы в 1831/1832 учебном году были включены в курс строительной механики, который читал профессор М.С. Волков [2, с. 61]. Профессор П.П. Мельников, в будущем первый российский министр путей сообщения, с 1833 года ввел в курс прикладной механики раздел о железных дорогах, освещавший основные проблемы железнодорожного дела: верхнее строение пути, элементы тяги поездов, подвижной состав [7, с.20]. В 1835 году П.П. Мельников опубликовал работу “О железных дорогах”, которая использовалась в качестве первого отечественного учебника по этому предмету. В ней он воздержался от анализа “относительных выгод” железных дорог по сравнению с другими видами сообщений, ссылаясь на упомянутую выше публи-



кацию М.Г. Дестрема и демонстрируя формально полное уважение к позиции старшего по возрасту и званию коллеги, а в 1871 году, уже выйдя в отставку с поста министра путей сообщения, комментировал его статью следующим образом: “Впоследствии Дестрем отступился от этих опрометчивых заключений по столь серьезному вопросу и, вероятно, пожалел, что поспешил с напечатанием своей статьи, в которой ни одно положение не оправдалось последующими опытами; тем не менее авторитет имени придавал незаслуженное значение этой статье...” [10, с. 3; 13, с. 141].

О том, что идея железнодорожного строительства постепенно отвоевывала место в общественном сознании, свидетельствует появление практических предложений о сооружении небольших железных дорог в качестве дополнения к существующим водным путям в тех случаях, когда ранее надежды возлагались только на устройство гидротехнических сооружений. Так, в 1834 году А. Бестужев представил в Главное управление путей сообщения записку об устройстве железнодорожной линии между Волгой и Доном за счет объединенных средств казны и заинтересованных частных предпринимателей. В 1835 году тамбовский гражданский губернатор Н.М. Гамалея предложил проект постройки железной дороги между Тамбовом и Моршанском в обход несудоходной части реки Цны силами частного акционерного общества. Важно отметить, что эти проекты не были умозрительными, они содержали расчет стоимости строительства, данные о предполагаемых

Вокзал  
в Павловске.  
Открытка начала  
XX века





## ОТКУДА И КУДА

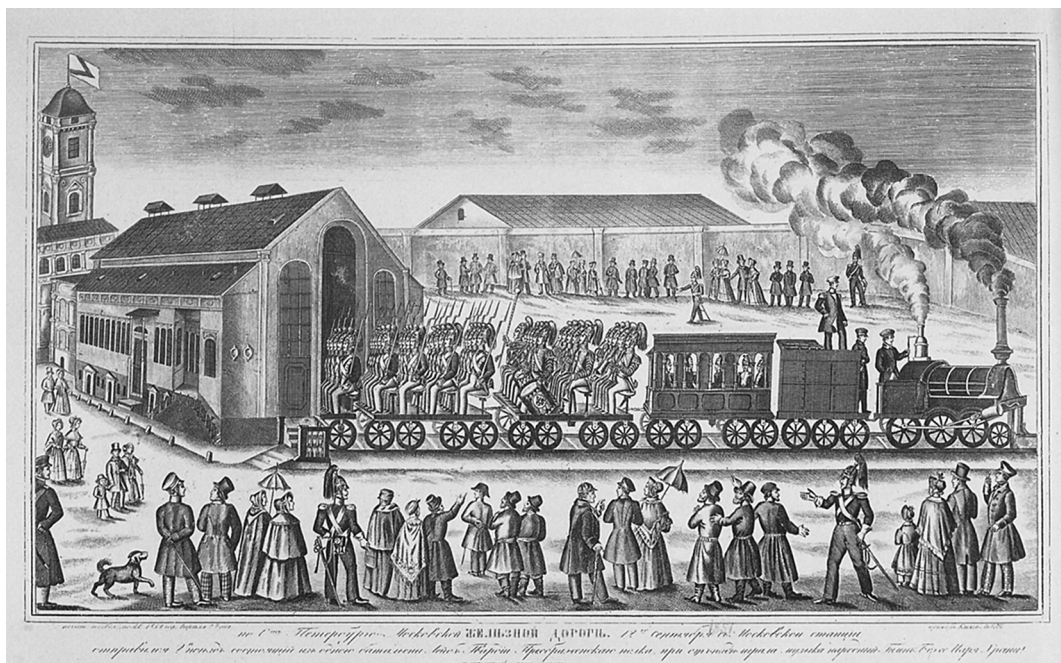


источниках рабочей силы, необходимых материалах и путях их доставки, будущей доходности, но были отклонены правительством без подробного рассмотрения.

Переход от полемики к практике совершился благодаря деятельности австрийского инженера, профессора Венского политехнического университета Ф.А. Герстнера, проектировавшего первую в материковой Европе конно-железную дорогу между реками Молдова и Дунай. Он прибыл в Россию в 1834 году по приглашению горного ведомства и на протяжении трех с лишним месяцев путешествовал по европейской части страны, посетил все наиболее значимые в экономическом отношении регионы и собрал статистические данные о них. Главный вывод, который Ф.А. Герстнер сделал после этого путешествия, — Россия остро нуждается в целой сети железных дорог: “... построение железной дороги из Петербурга в Москву и отсюда до Волги в Нижний Новгород необходимо для благосостояния большей части Российской Империи. Я вместе с тем убежден, что другая железная дорога из Москвы в Одессу или Таганрог неминуемо должна последовать для пользы того края” [3, с. 21]. Вернувшись в столицу, Ф.А. Герстнер подал императору Николаю I подробную записку, в которой выражал готовность взять на себя устройство железных дорог в России, в первую очередь между Санкт-Петербургом и Москвой, при условии предоставления ему весьма значительных привилегий. Помимо преимуществ, ожидаемых для развития промышленности и торговли, он подчеркивал значение нового вида транспорта для совершенствования государственного управления: “Благодеяния, изливаемые его императорским величеством на своих подданных, принесут всю желаемую его величеством пользу в такой неизмеримой стране, как Россия, тогда только, когда повеления государя императора посредством железных дорог будут достигать в три дня из Петербурга в Казань или Одессу” [15, с. 92]. Зная об особом внимании Николая I к военному делу, Ф.А. Герстнер подробно описал в своей записке также и военно-стратегическое значение железных дорог.

Предложение Ф.А. Герстнера подверглось подробному рассмотрению сначала специально учрежденной комиссией из числа инженеров ведомства путей сообщения, затем Особым комитетом во главе с председателем Государственного совета Н.Н. Новосильцевым, на заседании которого присутствовал сам император. Работа Особого комитета представляет интерес по той причине, что в ходе ее были впервые высказаны мнения по “железнодорожному вопросу” имеющих к нему отношение членов правительства, а также взгляды Николая I.

Среди членов Особого комитета министр финансов Е.Ф. Канкрин занял наиболее жесткую отрицательную позицию в отношении железных дорог вообще. Он полагал, что “недостаточность торгового движения в России” оставит же-



В 1851 году в Петербурге. Железнодорожная станция. 12 сентября 1851 года. Железнодорожная станция. Отправление поезда с Московского вокзала в Санкт-Петербурге 12 сентября 1851 года. Гравюра на металле. 1852

лезные дороги в полном бездействии, и что устройство их лишит занятий и заработка крестьян, промышляющих извозом. Паровую тягу признавал неприемлемой из-за угрозы уничтожения лесов (хотя в это время Кузнецкий, Донецкий и, отчасти, Подмосковный угольные бассейны были уже разведаны). В военном отношении железные дороги также не признавал эффективными, так как для такого рода перевозок потребуется большое количество вагонов, которые в мирное время не будут востребованы. Помимо перечисленных соображений, Е.Ф. Канкрин высказывал мнение о непродуктивности, и даже опасности для государственной экономики форсированного и очень дорогостоящего совершенствования путей сообщения в ущерб развитию “коренных” производств. “Предположение покрыть Россию сетью железных дорог, — утверждал он, — есть мысль, не только превышающая всякую возможность, но одно сооружение таковой дороги, например, до Казани должно считать на несколько веков преждевременным” [13, с. 145]. Главнo-управляющий путями сообщения Ф.К. Толь был убежденным сторонником совершенствования водных артерий, о чем свидетельствуют все его верноподданнейшие доклады по “железнодорожному вопросу”. Другие члены комитета и Николай I предубеждений Е.Ф. Канкрин и К.Ф. Толя не разделяли, поэтому вопрос о необходимости железных дорог был разрешен в целом положительно. Резолюции императора на документах комитета явственно выражают его позицию: “Читал с большим вниманием и убежден, как и прежде был, в пользу сего дела, но не убежден в том, чтобы Герстнер нашел довольно капита-

Е. Яковлев.  
Отправление поезда  
с Московского  
вокзала в Санкт-  
Петербурге  
12 сентября  
1851 года. Гравюра  
на металле. 1852



Петцольт А.В.  
Санкт-Петербург-  
ская пассажирская  
станция. Лист из  
альбома “Виды  
Санкт-Петербур-  
го-  
Московской  
железной дороги”.  
Бумага, акварель.  
1851

лов, чтобы начать столь огромное предприятие...” [13, с. 147]. С этого момента и в дальнейшем Николай I укреплялся в положительном отношении к железным дорогам, о чем свидетельствуют его активное личное участие в рассмотрении железнодорожных инициатив и осторожные, но последовательные решения, направленные на их реализацию. Весьма показательно, что в комитет по дальнейшему рассмотрению предложений Ф.А. Герстнера Николай I не включил министра финансов, хотя именно финансовая их составляющая вызывала наибольшие сомнения.

Решающую роль в обсуждении проекта Ф.А. Герстнера сыграл М.М. Сперанский. Он считал необходимым для укрепления предпринимательского духа в России оказывать правительственную поддержку предприятиям “обдуманном и солидным”, так как примеры “неудач и упадка” могут подорвать доверие публики и восстановить его будет трудно. Замысел же Ф.А. Герстнера, в силу своей масштабности и потребности в чрезвычайно больших вложениях, выглядел весьма рискованным. В итоге, после длительных переговоров Ф.А. Герстнер по-

лучил разрешение на постройку в качестве эксперимента дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села и Павловска силами созданного для этого частного акционерного общества.

Здесь стоит привести мнение П.А. Вяземского, высказанное в письме к А.И Тургеневу от 19 января 1836 года. Оно выражает точку зрения, альтернативную суждениям Е.Ф. Канкринна, которые определяли государственную экономическую политику и были, конечно, хорошо известны: “Составилась компания для устройства железной дороги из Петербурга в Царское Село и Павловское ... Между тем очень помышляют о железной дороге до Москвы, но есть оппозиция. Я и сам полагаю, что в России еще много можно сделать материального добра до железных дорог. Но ведь мы и так уже с легкой руки и с здорового кулака Петра пошли; росли не годами, а днями, то есть не мерным шагом, а скачками, что видно так на роду написано. Лучше же скакать, чем прирасти... к лежанке” [14, с. 288].

С целью привлечения акционеров и ознакомления российской публики с железнодорожным делом в 1836 году Ф.А. Герстнер издал небольшое сочинение “О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск, Высочайше привилегированною его Императорским Величеством компанией” и распространял его бесплатно. В нем он изложил зарубежный опыт, а также представил описание предполагавшейся к постройке дороги, подробностей ее эксплуатации и расчеты ожидаемых прибылей.

Царкосельская железная дорога была открыта для движения 30 октября 1837 года. В мае 1838 года поезда стали ходить до Павловска, где Ф.А. Герстнер для привлечения пассажиров устроил “вокзал” — развлекательное учреждение, совмещенное со станционными помещениями. Со временем это слово закрепилось в русском языке для обозначения пассажирских зданий на всех дорогах. “Маркетинговый ход” Ф.А. Герстнера оказался весьма успешным и существенно повлиял на культурную жизнь Санкт-Петербурга: Павловский вокзал с момента открытия и до революции 1917 года являлся одной из лучших концертных площадок столицы, известной не только в России, но и за рубежом. На его сцене выступили многие прославленные музыканты той эпохи.

Деятельность Ф.А. Герстнера вызвала мощный резонанс в российском обществе. В 1835–1837 годах материалы о железных дорогах печатались отдельными брошюрами и появлялись во многих периодических изданиях, ориентированных на широкую публику: “Журнале мануфактур и торговли”, “Коммерческой газете”, “Журнале общепользных сведений”, “Северной пчеле”, “Русском инвалиде”, “Библиотеке для чтения”, “Телескопе”, “Московском наблюдателе” и др.

Мнения о новом виде транспорта в целом, и проекте Ф.А. Герстнера в частности, имели полярный характер. Несмотря на поддержку, оказанную начинанию Ф.А. Герстнера пра-



Станция  
Московской  
железной дороги  
(Николаевский  
вокзал в Санкт-  
Петербурге).  
Литография  
по рисунку  
А. Шарлеманя.  
1850-е годы

вительством в виде весьма обширных льгот, вышло множество статей негативного характера о бесполезности железнодорожного транспорта для хозяйства и опасности его для людей и окружающей среды. Материалы такого рода появились в зарубежной прессе в годы строительства первых линий общего пользования и поначалу переводились на русский язык. Высказывались суждения, что высокая скорость вызовет повреждение мозга не только у пассажиров, но даже у тех, кто будет смотреть на проходящие поезда со стороны, что коровы, пасущиеся неподалеку от железной дороги, перестанут давать молоко, птицы будут погибать от вредных выбросов, леса уничтожат ради получения топлива для паровозов и т.д. и т.п. Причиной весьма широкого распространения бредовых с современной точки зрения опасений было, с одной стороны, влияние мощного лобби владельцев дилижансных и судоходных компаний, не желавших появления сильного конкурента, с другой стороны, банальный обывательский страх перед техническим новшеством, разительно превосходившим предшествующие достижения человечества в сфере передвижения (пассажирский поезд мог развить скорость 60 миль в час, которая в 6–8 раз превышала скорость дилижанса).

В России, наряду с заимствованными в Европе доводами, основным аргументом противников прогресса стала суровость климата. Любопытно, что одно из наиболее ярких и популяр-

ных выступлений против железных дорог было составлено от имени “человека из народа”, который, естественно, в реальности права голоса не имел. Весной 1835 года “Журнал общепольных сведений” опубликовал заметку “Мысль русского крестьянина-извозчика о чугунных дорогах и пароходных экипажах между С.-Петербургом и Москвою”. В ней говорилось: “Дошли до нас слухи, что некоторые наши богатые господа, прельстясь заморскими затеями, хотят завести между Питером, Москвою и Нижним чугунные колеи, по которым будут ходить экипажи, двигаемые невидимою силою, помощью паров... Сдается, однако же, что этому не бывать. Русские вьюги сами не потерпят иноземных хитростей, занесут, матушки, снегом колеи, в шутку, пожалуй, заморозят пары. Да и где взять такую тьму топлива, чтобы вечно не угасал огонь под ходунами-самоварами? Али тратить еще деньги на покупку заморского угля, чтобы отнять насущный хлеб у православных? [Промышляющих извозом, как явствует из дальнейшего текста.] Стыдно и грешно!” [2, с. 94]. Среди наиболее последовательных противников рельсового транспорта стоит упомянуть известного публициста Наркиза Атрешкова, автора нескольких статей, основанных на совершенно искаженных представлениях о технике и экономике железных дорог, а также инженера путей сообщения П.И. Палибина, видного специалиста по гидротехническим сооружениям, который в конце 1836 года издал весьма резкую критическую работу “Несколько слов о железных дорогах в России” в конце 1836 года. Мы не будем останавливаться детально на выступлениях такого рода, но подчеркнем еще раз, что их было немало, они оказывали определенное влияние на общественное мнение и затрудняли принятие решений о внедрении железных дорог в практику.

В 1836 году профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения М.С. Волков подготовил работу в защиту железных дорог в виде ответа на публикации Н. Атрешкова и предложил ее, при посредничестве В.Ф. Одоевского, для размещения в “Современнике” А.С. Пушкина. Статья не была опубликована и содержание ее неизвестно, однако благодаря ей мы знаем суждение А.С. Пушкина о железных дорогах: “... по моему мнению, правительству вовсе не нужно вмешиваться в проект этого Герстнера. Россия не может бросить 3 000 000 на попытку.. Дорога (железная) из Москвы в Нижний Новгород была бы еще нужнее дороги из Москвы в Петербург — и мое мнение было бы: с нее и начинать... Я, конечно, не против железных дорог; но я против того, чтоб этим занялось правительство” (из письма к В.Ф. Одоевскому, ноябрь—декабрь 1836 года) [17, с. 614].

Постепенно позиция сторонников рельсового транспорта возобладала в прессе, а после открытия движения от Санкт-Петербурга до Царского Села в газетах вышли восторженные отзывы. Например, “Санкт-Петербургские ведомости” так комментировали это событие: “Шестьдесят верст в час; страш-



## ОТКУДА И КУДА



но подумать... Между тем вы сидите спокойно, вы не замечаете этой быстроты, ужасающей воображение... Какая же сила несет все эти огромные экипажи с быстротою ветра в пустыне; какая сила уничтожает пространство, поглощает время? Эта сила — ум человеческий...” [7, с. 38]. В 1838 году поэт Н.В. Кукольник описал в “Северной Пчеле” первую поездку по железной дороге в Павловск: “Для меня железная дорога — очарование, магическое наслаждение. В особенности была приятна вчерашняя поездка в Павловский вокзал, вчера же впервые открытый для публики...”. И далее, после подробного описания архитектуры здания и предлагаемых увеселений: “Непринужденность и всеобщее одобрительное удовольствие господствовало повсюду” [9, с. 462].

Пример Ф.А. Герстнера стимулировал не только обсуждение “железнодорожного вопроса”, но и активность отечественных предпринимателей. В период строительства Царскосельской дороги правительству были представлены практические предложения об устройстве линий между Петербургом и Рыбинском, Москвой и Воронежем, Волгой и Доном. Сам Ф.А. Герстнер выходил с прошением разрешить сооружение дороги от Москвы до Коломны, где скапливалось на складах большое количество грузов, прибывших водным путем и ожидавших отправки в столицы.

В конце 1830-х годов помимо проектов отдельных линий были предложены варианты развития сети железных дорог в России. В декабре 1837 года отставной поручик А. Голиевский подал императору предложение “о построении железных дорог в Империи без малейшего со стороны казны пожертвования и с самым нечувствительным для жителей”. Он планировал за девять лет проложить три линии общей протяженностью 3 600 верст через 15 губерний [6, с.54]. А. Голиевский выступал против привлечения иностранного капитала для финансирования железнодорожного строительства и предлагал реализовать свой проект за счет дорожной повинности силами крепостных крестьян (по 1 человеку с лопатой и топором от каждых 500 душ с пропитанием за счет землевладельцев) и дополнительного налогообложения. С современной точки зрения, серьезнейшим недостатком подхода А. Голиевского можно признать опору на использование неквалифицированного труда крепостных, однако в рассматриваемый период крестьяне, выполняя “дорожную повинность”, осуществляли регулярную и малоэффективную “поправку” грунтовых дорог, и, возможно, использование этого ресурса более продуктивно, казалось не таким уж бессмысленным.

В конце 1838 — начале 1839 года бывший новгородский губернатор, тайный советник Н.Н. Муравьев подал “на высочайшее имя” пять записок об устройстве сети железных дорог в России. Он связывал необходимость развития путей сообщения преимущественно с быстрым ростом населения и удовле-

творением его потребностей в перемещении и торговле. В первую очередь Н.Н. Муравьев предлагал устроить дорогу между двумя столицами через Новгород “на русский размах” в 6 (!) путей — по 2 для конного и парового движения и еще 2 запасных на случай ремонтных работ. Он предполагал, что “от этой дороги в течение 40 лет времени отсюда пролягут пути до всех границ России полуденных и западных и возьмут свое прочное начало в ее восточные области” [15, с. 124]. Принципиально важным автор записок считал сооружение железных дорог силами государства, во-первых, потому что “пути сообщения государства должны быть всевозможно свободные, независимые от частных замыслов и, конечно, собственность народа, государства”; во-вторых из-за того, что, по мнению Н.Н. Муравьева, участие в “торговых пайствах” приучает граждан “к беспрудному, к бессмысленному рублю” [15, с. 124]. Кроме того, он ожидал от железной дороги больших доходов, которые должны поступать в пользу казны. Большое значение Н.Н. Муравьев придавал использованию собственных ресурсов и развитию паровозостроительной и рельсопрокатной промышленности. Все проекты устройства железных дорог направлялись на рассмотрение главноуправляющему путями сообщения К.Ф. Толю — ярому стороннику водного транспорта, поэтому независимо от источника и качества технико-экономических обоснований, они оставались без последствий.

Более подробного рассмотрения, с тем же, впрочем, результатом, удостоилось поданное в марте 1838 года на имя московского генерал-губернатора князя Д.В. Голицына предложение московского помещика и предпринимателя А.В. Абазы об учреждении частного акционерного общества “для исполнения предприятия, которое столь же быстро разовьет внутреннее благосостояние наше, как быстро несутся паровозы” — строительства железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой [15, с.109]. Проект предусматривал сооружение в течение шести лет дороги на две колеи: одна — с паровой тягой для почтовой службы и перевозки пассажиров, особо ценных и скоропортящихся грузов, вторая — для дешевой перевозки большого количества “тягостей” лошадьми. По утверждению А.В. Абазы, в своих расчетах он зависил необходимые издержки и снизил ожидаемые доходы, но даже при таком подходе ожидал получить прибыль в 10% на каждый вложенный рубль. Важной отличительной чертой проекта А.В. Абазы был акцент на некоторых социальных вопросах. Так, он особо отмечает, что при наличии линии с конной тягой население, промышленяющее извозом, не лишится своих доходов, а “в нравственном отношении даже выиграет”, так как “...Постоянное, определенное занятие на железной дороге приучит их к труду, точности, порядку и избавит от пороков и бедности, неразлучных спутников праздного ожидания работы у почтовых дворов” [15, с. 116]. Текущее обслуживание дороги он предлагал возложить





## ОТКУДА И КУДА



на отставных военных, обеспечив занятость и достойный доход не менее, чем восьми тысячам “наших заслуженных воинов”.

Особый комитет под руководством генерала А.П. Ермолова, при участии Е.Ф. Канкрин и К.Ф. Толя, после рассмотрения предложений А.В. Абазы пришел к заключению, что расчеты его произведены “примерно и гадательно”, получение всех обещаемых государству и акционерам выгод вызывает сомнения, величина капитала, необходимого для реализации данного проекта очень велика и, в случае неудачи, ущерб понесет значительное число подданных. Особо подчеркивалась нежелательность любых поощрительных мер в отношении столь рискованного проекта со стороны Государя и правительства, так как в случае его неудачи, выражаясь современным языком, “имидж власти” сильно пострадает.

После отклонения его предложения правительством А.В. Абаза под псевдонимом “Московский житель” продолжил отстаивать дело железнодорожного строительства в прессе. В четырех номерах газеты “Северная пчела” за октябрь 1838 года вышел обширный материал “Мысли московского жителя о возможности учредить общество на акциях для сооружения железной дороги от С.-Петербурга до Москвы” со статистическими данными и расчетами экономической эффективности предлагаемой линии. Среди первоочередных мер для ее осуществления, А.В. Абаза указывает на необходимость организации публичного обсуждения: “Так как дело это слишком важно и слишком большое имеет влияние на государственное и частное благосостояние, то основательное об оном со всех сторон обсуждение и расчет необходимы, а потому можно бы было... предварительно пригласить всех просвещенных и опытных соотечественников наших делать, через публичные журналы, свои замечания против устройства этой дороги или сообщать новые, дополнительные мысли и расчеты о удобнейшей возможности соорудить оную с выгодой для государства, акционеров и нашей промышленности” [12, с. 919].

В ноябре 1839 года А.В. Абаза, снова выступил “по железнодорожному вопросу” в “Северной пчеле”. В заметке “Письмо из Москвы о Коломенской железной дороге” он предлагает план формирования в стране целой сети железных дорог: “... для России необходимее других дорога от Москвы, через Тверь, в Санкт-Петербург. Эта дорога есть главная жила торговли нашего государства. Примыкайте к ней дороги от Рыбинска, Нижнего, Коломны, все они тогда будут хороши” [16, с. 1052]. В отличие от умозрительных проектов и рассуждений о железнодорожном деле, каких было большинство в рассматриваемый период, предложения А.В. Абазы основаны на большом предпринимательском опыте и трезвом коммерческом расчете, однако они имели значительный недостаток: ориентацию на осуществление грузовых перевозок с помощью лошадиной тяги.

Деятельность А.В. Абазы сформировала ему определенный авторитет в области железнодорожного дела, и в 1841 году его пригласили участвовать в работе Особого комитета для “предварительного составления и рассмотрения проекта железной дороги от Санкт-Петербурга до Москвы в отношении технического и расчетов коммерческих...” во главе с А.Х. Бенкендорфом, созданного по распоряжению Николая I [15, с. 126]. В состав его входили деятельные сторонники внедрения рельсовых путей, в том числе инженеры П.П. Мельников и Н.О. Крафт, вернувшиеся из поездки по США, куда они были командированы для ознакомления с американским опытом железнодорожного строительства. Несколько ранее П.П. Мельников совершил аналогичную поездку по Европе вместе с коллегой по ведомству путей сообщения — С.В. Кербедзом.

Результаты работы Особого комитета не встретили одобрения в Главном управлении путей сообщения и Комитете Министров, поэтому окончательное решение о строительстве железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой на государственные средства принял лично император Николай I после особого совещания Комитета Министров 13 января 1842 года, на котором он заслушал мнения сторон. Курировать сооружение магистрали и руководить рассмотрением всех последующих железнодорожных проектов было поручено наследнику престола, будущему императору Александру II.

Дорога Санкт-Петербург — Москва была спроектирована и построена в 1842—1851 годах, включая изыскания отечественных специалистов под руководством П.П. Мельникова и Н.О. Крафта. К этому времени уже было очевидно, что без развития железнодорожных сообщений страна утратит политическое и экономическое влияние на мировой арене. Вся передовая российская общественность с нетерпением ожидала открытия первой отечественной магистрали. Отражением царивших в этот период настроений служат хорошо известные слова В.Г. Белинского, приведенные в дневнике Ф.М. Достоевского: “Я сюда часто захожу взглянуть, как идет постройка (вокзала Николаевской железной дороги, тогда еще строившейся). Хоть тем сердце отведу, что постою и посмотрю на работу: наконец-то и у нас будет хоть одна железная дорога. Вы не поверите, как эта мысль облегчает мне иногда сердце” [4, с.163].

Современникам строительства первых железных дорог в России новый вид транспорта представлялся не только предвестником грядущего экономического расцвета страны, но и символом развития цивилизации, прогресса, положительных социальных изменений. С железными дорогами связывали распространение образования и научных достижений, расширение культурных контактов внутри страны и в международных масштабах, вплоть до утопических идей об объединении всего человечества в мире и процветании. Можно предположить, что одним из источников этих суждений послужили вы-



## ОТКУДА И КУДА



сказывания французского экономиста и публициста Мишеля Шевалье. Слова из его вышедших в 1836 году “Писем о Северной Америке”: “Благодаря большим дорогам человеческая мысль будет двигаться в даль в форме, наиболее благоприятной для ее распространения, то есть во плоти и крови” [13, с. 139], — встречаются и в журнальных публикациях, и в докладах К.Ф. Толя императору, и в воспоминаниях П.П. Мельникова. Н.В. Кукольник в уже цитированной выше заметке 1838 года о поездке по Царскосельской дороге сравнивает цивилизационное значение рельсовых путей с возможностями, которые открыло человечеству книгопечатание: “... мне видится возрастающая деятельность народа, быстрое распространение новых сведений, размен мыслей, новая жизнь торговли и промышленности. На железный путь в Павловск я смотрю как на первые деревянные буквы Гуттенберга и тесно воображению” [9, с. 461]. Почти 20 лет спустя выдающийся русский инженер Д.И. Журавский в обширную статью программного характера “О железных дорогах в России” включил отдельную главу “О влиянии железных дорог на умственное и нравственное развитие общества”. Он питает надежду, что: “Частые сношения отдельных народов не только поднимают уровень их познаний, но развивают внутреннюю силу, ... пробуждают дух исследования; тогда люди начинают требовать у себя отчета, почему поступают так, а не иначе; начинаются реформы, улучшения, которые постепенно приводят к усовершенствованию человеческой жизни” [5, с. 441].

Конечно, многие утопические мечты сторонников железных дорог не исполнились, так же, как и опасения их противников, но невозможно отрицать, что железные дороги изменили лицо мира, и это хорошо понимали те, кто был свидетелем их появления.


## Литература

1. Атлас железных дорог России/ Ин-т экономики и развития транспорта: редкол.: В.И. Якунин [и др.]. М.: ООО “Феория”, 2015.
2. *Виргинский В.С.* Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века. М.: ООО “РейлИнфо”, 2007.
3. *Гертснер Ф.А.* О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск, Высочайше привилегированной его Императорским Величеством компанией. М.: Русагротранс, 2012.
4. *Достоевский Ф.М.* Полное собрание сочинений Ф.М. Достоевского. Юбилейное (6-е) изд. Т. 10. СПб.: Тип. П.Ф. Пантелеева, 1906.
5. *Журавский Д.И.* О железных дорогах в России // Русский вестник. 1856. №№ 5–6. С. 417–457.
6. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. СПб.: Тип. МПС, 1898.
7. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб.: “Иван Федоров”, 1994.

8. История Царскосельской железной дороги. Под общ. ред. Г. Закревской. М.: ООО “Красивая страна”, 2007.
9. *Кукольник Н.В.* Павловский вокзал (Письмо к М.И. Глинке) // Северная пчела. 1838. № 116 (26 мая). С. 461–462.
10. *Мельников П.П.* О железных дорогах. СПб.: тип. Гл. упр. пут. сообщ. и публ. зданий, 1835.
11. *Мордвинов Н.С.* // Энциклопедический словарь / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. СПб., 1893. Т. 38. С. 840–841.
12. Мысли московского жителя о возможности учредить общество на акциях для сооружения железной дороги от С.-Петербурга до Москвы // Северная пчела. 1838. № 230 (12 окт.) С. 919–920.
13. Начало железнодорожного строительства в России (Из записок П.П. Мельникова) // Красный архив. Т.2 (99). М.: Государственное социально-экономическое издательство, 1940.
14. Остафьевский архив князей вяземских / под ред. и с примеч. В.И. Сайтова. Т. 3. — Переписка князя П.А. Вяземского с А.И. Тургеньевым. 1824–1836. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1899.
15. Первые железные дороги в России // Красный архив. Т. 3 (76). М.: Государственное социально-экономическое издательство, 1936.
16. Письмо из Москвы о Коломенской железной дороге // Северная пчела. 1839. № 263 (20 нояб.). С. 1051–1052.
17. *Пушкин А.С.* Полное собрание сочинений в десяти томах. Т. 10. Письма. М.–Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1951.
18. *Шашкова Н.О.* Управленческий и экономический аспекты формирования железнодорожной политики России в 1820–1850-е гг. // ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика. 2016. № 2. С. 74–97.

## НОВЫЕ КНИГИ

- Идеи и числа: Основания и критерии оценки результативности философских и социогуманитарных исследований / А.Н. Баранов, А.А. Гусейнов, Н.В. Мотрошилова и др.** М.: Прогресс-Традиция, 2016. 272 с.
- Кваша Г.С.* **Найди себя по знаку рождения: Энциклопедия гороскопов.** 5-е изд. М.: Центрполиграф, 2015. 574 с.
- Кейв П.* **Как пережить Аристотеля и еще 34 интересных способа применения философии** / Пер. с англ. М.: Эксмо, 2016. 400 с.
- Кивалин Я.А.* **Естественная система личностей.** Новосибирск: РИЦ «Новосибирск», 2015. 504 с.
- Кольер Р.* **Закон притяжения. Как получить все чего вы хотите?** / Пер. с англ. М.: Центрполиграф, 2016. 319 с.
- Кравченко А.И.* **Психология и педагогика: Учеб. пособие для студентов вузов.** М.: Риор, Инфра-М, 2016. 112 с.
- Лучезарнова Е.Д.* **Нулевой репортаж, или Я просто вас люблю.** 3-е изд., испр., доп. СПб.: Ритмовзлет, 2015. 160 с.
- Люди с безграничными возможностями: В борьбе с собой и за себя / В. Дорофеев, С. Белостоцкая, А. Жукова и др.** М.: Альпина нон-фикшн, 2016. 224 с.

 с. 152