

А. А. Соловьева

### Железные дороги в Англии

В статье на основании русских источников (записок путешественников и журнальных публикаций) рассматривается восприятие железных дорог в первые годы после их появления в Англии. В фокусе внимания преимущества и перспективы, которые публика видела в появлении этого нового вида транспорта. Анализируются проявления политического дискурса в изученных русских источниках.

**Ключевые слова:** предвикторианская и ранневикторианская Англия, российские путешественники и журналы, восприятие железных дорог, скорость, техника, политический дискурс.

А. А. Solovyova

### Railways in England

The article is based on the Russian sources (the works by travelers and magazine publications). It regards the perception of the railways in early years after the time when they appeared in England. The advantages and perspectives of this new means of transport as they were seen by the public are in the focus of the study. The analysis of the elements of the political discourse in the Russian sources under consideration is made.

**Keywords:** pre-Victorian and early Victorian England, Russian travelers and magazines, perception of railways, speed, technology, a political discourse.

В 1901 г. знаменитый писатель Герберт Уэллс предположил, что символом уходящего XIX в. будут считать локомотив, несущийся по железной дороге. Известный британский историк-марксист Э. Хобсбаум недаром писал: «Ни одно изобретение промышленной революции не поражает воображения так, как железная дорога: свидетельством является тот факт, что это единственное достижение XIX в., продукт индустриализации, который стал поэтическим и фольклорным образом» [16, с. 67–68]. Начало железнодорожному строительству было положено в Англии, где в 1825 г. была открыта первая железная дорога; ее примеру последовали другие страны: США в 1827 г., Франция в 1828 г., Германия и Бельгия в 1835 г., Россия в 1837 г. По существу, началом железнодорожной эры стало открытие в 1830 г. дороги Ливерпуль-Манчестер, которая с начала своей деятельности сделала приоритетом перевозку пассажиров. Локомотив, таким образом, становится символом технического и общественного прогресса. Железная дорога беспрецедентным образом расширила социальную мобильность, дала новые возможности в сфере труда и досуга, способствовала стиранию социальных различий.

Железные дороги не могли не привлечь внимания иностранцев, в том числе российских пу-

тешественников, посетивших Англию. О железных дорогах в Англии (а также в других зарубежных странах) сообщали русские журналы. В качестве источника при подготовке этой статьи использованы публикации «Журнала мануфактур и торговли» и «Библиотеки для чтения» за 1828–1844 гг. И тот и другой журналы были предназначены для широкой публики, хотя первый из них более тяготел к профессиональному освещению вопроса, а второй представлял материал для занимательного чтения широкому читателю. Не случайно часть сведений такого рода публиковалась в нем в разделе «Смесь». Ряд опубликованных статей и заметок являлся переводом из зарубежных журналов: французских, немецких или английских. Тем не менее, они дают представление об интересе российской публики к вопросам транспорта в целом, и железным дорогам, в частности, как новейшему средству передвижения, производившему на людей того времени наибольшее впечатление. Кроме того, источником являются сочинения тех российских подданных, которые побывали в Англии в тот, самый ранний, период деятельности железных дорог и оставили об этом заметки в своих сочинениях. К ним, прежде всего, относятся книга известного литератора, придерживавшегося консервативных взглядов, Н. И. Греча, и книга известного учено-

го, профессора и ректора Казанского университета И. М. Симонова. Они побывали в Англии тогда, когда там прокладывались новые пути, все больше людей становились пассажирами, но это новое средство транспорта еще только превращалось в неотъемлемую часть повседневной жизни, поэтому интересно, как они воспринимали свои поездки по железной дороге, какие чувства испытывали. Любопытно, что Греч еще до своего заграничного путешествия имел опыт поездки по первой открытой в России Царскосельской дороге и мог сравнивать, чем и не преминул воспользоваться. Конечно, ни для кого из них железные дороги не были главным предметом интереса. Греч более всего интересовался состоянием английской литературы, Симонов – развитием точных и естественных наук, но они ездили по стране и не были равнодушны к удобствам и возможностям, которые предоставлял транспорт. О важности использования российских источников для понимания не только собственно британской истории, но представлений об Англии одним из первых написал известный советский историк Н. А. Ерофеев [10]. Он, в частности, уделил большое внимание тем оценкам, которые давали побывавшие в Англии русские ее материальным ресурсам, экономике, промышленной и хозяйственной жизни. К сожалению, именно транспортная система представлена в книге Ерофеева меньше всего, хотя русские источники весьма информативны на этот счет.

Греч возвращался в Лондон по железной дороге из Детфорда: «Она построена на каменной стене, выведенной аркадами, наподобие Тайнинского водопровода, близ Москвы. Рельсы идут в два ряда, так что паровозы могут ходить в одно время в ту и другую сторону. Они отправляются каждые десять минут, несмотря на число пассажиров. Быстрота такая же, как у нас, на царскосельской дороге, то есть по версте в минуту, и удивительная эта скорость более всего приметна, когда поравняешься с паровозом, идущим в противоположную сторону. Мгновение – нет его. Приятность прогулки по этой дороге увеличивается тем, что с высоты ее представляются глазам прекрасные сельские виды: луга, рощицы, усадьбы английские, как на театральной декорации. Экипажи красивы и удобны; но наши, царскосельские, ни мало им не уступают. Еще показалось мне, что на этой дороге гораздо более тряски, чем на нашей: у нас, действительно, катишься как с ледяной горы на масленице. Это происходит, вероятно, от того, что у нас дорога гораздо

шире, и рельсы лежат в большем между собой расстоянии; паровоз от того получает остойчивость. Дорога эта будет идти до Гринича: ее строят с великим прилежанием. Пролетев до Лондонского Моста с быстротою молнии, мы должны были дожидаться экипажа, который поехал из Детфорда обыкновенным тихим шагом» [9, с. 80]. Как видим, Греч проехался по дороге не по нужде, а скорее для удовольствия, и в целом не разочаровался. Главное, что его изумило – скорость передвижения и приятность пейзажа; он также признал удобство и красоту вагонов. Тем не менее, автор постоянно включается в «патриотический дискурс»: наши поезда ездят также быстро, наши вагоны не уступают английским, ездить по царскосельской дороге не так тряско, как в Англии.

Симонов побывал в Англии всего через четыре года после Греча, но изменения в железнодорожной сфере ощутимы. Симонов установил «ученное сношение с физиком Сабином, которого часто навещал в Кенткетиче дома: он простирал ко мне свою дружбу до того, что, будучи предвидомлен о моем посещении, всякий раз присылал за мною коляску в Гринич, куда я приезжал по железной дороге. Иногда госпожа Сабин сама приезжала за мной к Гринической железной дороге с кем-нибудь из своих знакомых дам» [15, с. 43]. Заметим: речь идет о той же дороге, по которой прокатился Греч, и она уже была достроена до Гринвича (в источниках Гринич – А. С.). Еще интереснее: то, что было для Греча единичным приключением, для Симонова в силу обстоятельств довольно регулярная, рутинная в известной степени, процедура. Этот маршрут не был единственным железнодорожным маршрутом Симонова. Отправившись знакомиться с Виндзорским замком, он в 9:30 «выехал из Сити и к 10 был в галерее железной дороги, находящейся в части Лондона, называемой Падингтон, близ Гайд-Парка. В 10 часов 15' паровоз двинулся по Большой Западной железной дороге (Great Western railway) и помчал нас со скоростью 46 ½ верст в час. В 10 ч. 50' мы были уже в деревне Слау (Slough) в расстоянии 18 миль, или 27 верст, от Лондона. Отсюда паровоз отправился в Бат (Bath) и в Бристоль, а мне надобно было ехать 2 ¼ версты в сторону от железной дороги. Расстояние от Слау до Виндзора в омнибусе в 15'» [15, с. 92]. Еще одну железнодорожную поездку Симонов совершил в г. Рейгет, расположенный на расстоянии 21 мили (32 версты) от Лондона, по приглашению секретаря Географического обще-

ства. Автор сообщал: «Благодаря железным дорогам и паровозам, проехать такое расстояние было для меня делом одного часа, до ближайшей станции, а там в три четверти часа дилижанс доставил меня в Рейгет. Этот маленький городок, заключающий в себе до 3000 жителей, ничего примечательного не представляет; но я провел там день с удовольствием, видел богатые поля, видел сельскую жизнь англичан и наслаждался приятною прогулкою с любезным хозяином. Вечером железная дорога опять доставила меня в Лондон» [15, с. 101]. Как видим, для Симонова величайшим преимуществом, которое предоставляет железная дорога, является быстрота передвижения. Не удивительно, что он с точностью до минут описывает свои передвижения, как ученый, он стремился к достоверности изложения. И еще одна сторона складывающейся в Англии железнодорожной системы нашла отражение в этих описаниях: альянс железных дорог и гужевого транспорта, игравшего важную роль в доставке пассажиров от станций к населенным пунктам, отдаленным от них.

Наконец, Симонов вновь обращался к железным дорогам, когда повествовал о своем отъезде из Англии. Причем здесь он вышел за рамки простого рассказа о том, что с ним случилось, и предоставил читателю специальную информацию: «Из Лондона, как из общего центра, паровозы быстро переносят многочисленную толпу путешественников во все концы государства. В мое время паровозы ежедневно отправлялись из Лондона по следующим главным железным дорогам: 1. Бирмингамская, в Бирмингам, 179 верст – в 5 часов. 2. Большая Западная, чрез Бат и Бристоль, в Бриджватер, 228 ½ верст – 5 ½ часов. 3. Юго-Западная в Соутамптон, 116 верст – в 3 часа, и в Госпорт, 131 – в 3 ½ часа. 4. Северо-Восточная, до Спильбрука, 45 ½ верст в 1 ¼ часа. Она идет к Кембричу. 6 (так в тексте. – А. С.). Брейтонская, в Брейтон, 76 верст – в 2 часа. Эти главные ветви соединены внутри государства еще многими дорогами, по которым можно объехать почти всю Англию почти до Шотландской границы. Среднюю скорость езды, включая и остановки на станциях, можно положить 37 верст в час» [15, с. 107]. Но и это не все: далее Симонов приводил на целом развороте таблицу по железным дорогам (правильнее было бы написать компаниям) с указанием протяженности путей, их капитала, расходов и прибыли, полученной акционерами в 1842 г. Таким образом, к быстроте и удобству передвижения по стране добавился

коммерческий мотив. И это не удивительно: ведь именно железные дороги аккумулировали капиталы и приносили высокие прибыли; в стране уже закончилась так называемая первая «железнодорожная мания» 1836–38 гг., и не за горами была новая «мания» 1846–48 гг. Только сообщив эти общие сведения, Симонов вернулся к собственному путешествию: «19 июля в 6 часов вечера выехал я из Лондона в Портсмут. Юго-Западная железная дорога в Бишопстопе разделяется на две отрасли: одна идет еще 57 ½ миль до Саутамптона, а другая – 15 верст до Госпорта. Портсмут отделяется от Госпорта только гаванью. Дорога, по которой мы ехали, не представляет ничего любопытного; виды не пленительны: во многих местах мы встречали молодые леса и рощи, вновь насаженные правильными рядами: между деревьями так чисто, как в парках. Сельские домики землевладельцев – уединенные и отдельные от селений, – беспрестанно мелькали пред глазами нашими. В этих домиках английские земледельцы окружают себя только своими полями; редко встречали мы деревеньку, состоящую из пяти или шести нераздельных домов. В 3 ½ часа проехали мы 131 версту, и вечером прибыли в Портсмут» [15, с. 110]. Трудно сказать, чем Симонову не угодил английский пейзаж, обычно вызывавший у путешественников умиление; отнесем это к настроению, вызванному отъездом.

О строительстве железных дорог в Англии русские читатели узнали задолго до начала перевозок пассажиров. В 1828 г. в «Журнале мануфактур и торговли» была опубликована переведенная из "Revue Britannique" «Об общепользных предприятиях частной промышленности Англичан в 1828 году». Автором сочинения был англичанин, посвятивший его не всей частной промышленности, а «единственно таким предприятиям, которые относятся до пользы общественной, но которые однако же совершаются совокупными способами частных людей, без всякого содействия Правительства». Среди других присутствует раздел «Улучшения по части сухопутного и водяного сообщения». В нем подчеркивалось: «Не возможно видеть наших дорог, наших каналов, а в недавнее время наших чугунных дорог, и не чувствовать справедливой гордости. Наши мощные дороги (шоссе) в одной только Англии составляют протяжение 20000 миль (30000 верст). Скорость, точность и безопасность езды по всем сим и другим дорогам, из края в край по всему Государству, суть одною из главных причин величайшей коммерческой деятель-

ности. Благодаря сим бесчисленным путям сообщения, скорости и исправности почты, книгопечатанию и тысяче журналов, вся нация есть как бы один человек. Каждое биение политической машины потрясает все жилы от сердца до отдаленных краев, и от краев до сердца. Англия есть ныне одно тело; дай Бог, чтобы и Ирландия не осталась отсеченным членом» [11, с. 30].

Как видим, развитию транспортной системы придавалась политическая значимость, для обоснования которой использована метафора единого государства как тела. Автор заметил, что «расширение системы чугунных дорог было без сомнения причиною» упадка каналов, игравших особенно важную роль как транспортные артерии со второй половины XVIII в. В конце концов «акционеры каналов усмотрели, что они не в состоянии опровергнуть сей системы, коей выгоды доказаны неоспоримо. Надлежало уступить; по сему уважению маркиз Стаффорд, один из главнейших участников в каналах герцога Бриджватера, не только перестал сопротивляться устройству чугунной дороги между Ливерпулем и Манчестером, но сам сделался одним из главных акционеров сего важного предприятия» [11, с. 33]. Автор не преминул отметить, что ее акции «уже продаются с 38 процентами премии». О строительстве и перспективах этой дороги он рассказал подробно, тем более «имел случай лично наблюдать подробности сей работы». По его мнению, дорога ускорит перевозку грузов между этими городами, будет способствовать разработке угольных копий, ибо эта местность изобилует каменным углем. Автор предрекал: «Она обещает величайшие выгоды во всех отношениях: она гораздо короче (не говоря уже о водяном пути); перевозка посредством подвижной паровой машины идет быстро и безопасно. По всем таковым уважениям, устройство чугунной дороги между великою столицею бумажных фабрик и главным портом, в которой привозится хлопчатой бумаги несравненно больше, нежели во все порты света совокупно, устройство сей дороги не только обещает местную пользу, но и пользу общественную для всей нации» [11, с. 34–35].

Тем не менее, предрекая дороге большое будущее, автор даже не предполагал возможности пассажирских перевозок. Даже когда речь шла о грузах, он осторожничал: «По мнению нашему, такие дороги будут наиболее выгодны для перевозки клади не весьма тяжелой» [11, с. 33]. В статье также сообщалось об успехах самого строительства, таких как прокладка туннеля

(«подземный ход со сводами»); постройка плотин и траншей в болотистой местности, по которым «дорога идет покойно и удобно»; устройство высоких каменных помостов, на столбах и арках, в глубокой долине реки Санкей. «Отсюда до Манчестера, дорога сия – чудесное произведение искусства! – не встречает уже никаких препятствий», – сообщал автор [11, с. 36].

Другое сообщение, связанное с этой дорогой, было напечатано в журнале под заголовком «Сухопутные пароходы» в 1830 г. Это был перевод из французского журнала, в котором сообщалось о событии, вошедшем в ее историю как гонка при Рейнхилле (ровный участок пути неподалеку от Ливерпуля). Автор книги, посвященной знаменитому Джорджу Стефенсону, создателю паровозов и главному инженеру компании, рассказывал, что идея организовать конкурс паровозов с назначением премии за лучшую машину «понравилась всем. Паровозное Дерби! Бега "ходячих машин"! Гонки паровозов! Битва железных коней! Зрелище, вполне соответствующее спортивному духу англичан» [14, с. 245–246]. Соревнование состоялось 1 октября 1829 г. Журнальная статья сообщала о нем с воодушевлением: «Недавно деланы были новые опыты над сухопутными пароходами по железной дороге, устроенной между Ливерпулем и Манчестером; успех был чрезвычайный; Английские журналы возвещают о том с восторгом» [12, с. 74]. Победителем на соревнованиях оказался паровоз Стефенсона «Ракета», который, «подымаясь на гору, коея отлогость была 1 фут на 96 футах, и таща за собой повозку с 30 седоками, пробегал в час 12 миль (18 верст)». Автор статьи, как человек здравомыслящий, немного осторожен в описании перспектив: «Уверяют, что можно еще усовершенствовать сухопутные пароходы до того, что они будут пробегать по 30 миль в час (45 верст). Но положим, что для избежания опасности от такой чрезвычайной скорости, ограничатся 20 или 24 милями в час (30 или 36 верстами), то и тут еще сей способ езды будет скорее всякого много» [12, с. 74–75]. Впечатления от езды были наилучшими: «Те, кои сидели в каретах, влекомых сухопутными пароходами, уверяют, что бег их был самый ровный и легкий, и надо было высунуть голову из кареты, чтобы увериться в чрезвычайной скорости езды. Уверяют даже, что движение так ровно, что можно удобно читать, сидя в карете» [12, с. 75]. К числу выгод от нового способа передвижения автор относил безопасность, по сравнению, «как говорят», с конным транспортом: «Опасности от

разрыва паровых котлов нет никакой, потому что паровая машина довольно далеко от кареты, в которой сидят ездоки, во-вторых, пароход и карета не сходят с той железной борозды, по которой они двигаются, следовательно, нельзя опасаться того, чтоб быть опрокинутыми». Другая выгода в том, что железные дороги не только ускоряют («фабрикант Лидский или Манчестерский может позавтракать у себя в 7 часов утра, обедать в Лондоне, исправить свои дела ввечеру, и возвратиться домой на другой день к вечеру»), но и значительно удешевят поездки: проезд от Ливерпуля до Манчестера будет стоить «дешевле, нежели стоит ныне проехать с одного конца Лондона до другого» [12, с. 76]. Автор прогнозировал, что благодаря железной дороге путь между Лондоном и Эдинбургом «обещает выгоды в 20 или 30 раз более». Уменьшатся и расходы на перевозку товаров, а новые скорости позволят «подвозить съестные припасы» даже из тех стран, с которыми «прежде не было никакого сообщения».

В 1832 г. тот же журнал опубликовал переведенную с немецкого языка статью, сообщавшую о парламентском разрешении на строительство дороги между Лондоном и Бирмингемом. При этом указывалось: в основе обсуждения лежал опыт дороги Ливерпуль-Манчестер. Оказались безосновательными опасения землевладельцев, что земля, через которую проходит дорога, обесценится. Наоборот, «те из помещиков, кои в свое время упростили Парламент, при устройении сей дороги миновать их поместья, сожалеют ныне о том откровенно, и стараются вознаграждать себя покупкою земли по близости оной» [13, с. 57]. По мнению автора, даже дорожные сборы (деньги, собираемые за проезд по шоссе) вблизи дороги не уменьшились, а что касается сокращения числа извозчиков, то это было компенсирование наймом на работу в железнодорожную компанию. Благодаря дешевизне проезда публика стала ездить чаще. За полтора года по дороге проехало 700000 человек, и за это время произошел только один несчастный случай, «кончившийся смертью; напротив того, на обыкновенных дорогах близ Манчестера в тот же промежуток времени, 15 дилижансов опрокинуты, при чем много людей лишились жизни» [13, с. 54]. Здесь, по видимому, имеется в виду трагическая гибель под колесами депутата Гескиссона во время торжественного открытия дороги 15 сентября 1830 г., потому что следующая авария на дороге, при которой погиб человек, произошла в ноябре 1832 г., то есть вряд ли журнал мог об этом пи-

сать в том же году. Тогда на станции Рейнхилл скорый из Манчестера совершил наезд на стоявший на путях поезд, чем полностью разрушил последний вагон. Погиб солдат, ехавший в свой полк в Ирландию, другой солдат серьезно пострадал [17, р. 209]. В журнальной статье указывалось на еще одно преимущество: возможность быстрой переброски войск. По утверждению автора, в начале 1831 г. по дороге Ливерпуль-Манчестер 800 солдат были привезены поездом в Ливерпуль и отправлены морем в Ирландию. Дорога в Бирмингем позволит «перевезти небольшую армию из Лондона в Бирмингам в восемь часов». Таким образом, железная дорога приобрела стратегическое значение, если требовалось использовать войска против выступлений низов. Забегая вперед, можно вспомнить, что в разгар всеобщей стачки в Англии в 1842 г. войска в Манчестер перебрасывали именно по железной дороге. В сентябре 1838 г. дорога Лондон-Бирмингем была открыта, о чем, в частности, информировал русских читателей журнал «Библиотека для чтения». По мнению автора, это «самое важное произведение в области железных дорог, какое только предпринимали Англичане». Подробно, в таблице, сообщалось обо всех расходах, достигших в целом более 4 с половиной миллионов фунтов стерлингов. Указывалось на масштаб проведенных земельных работ, связанных с неровностью пути. Кроме того, читатель узнавал, что в том же 1838 г. «окончены были и другие, например, из Шефильда в Роттердам; Деремская (Durham Junction), называемая также North Union; и из Ньюкастла в Карлайль, которой длина – шестьдесят миль. Работа по дороге из Лондона в Саутемтон деятельно продолжается. Также неутомимо трудятся над Великою Западною (Great Western) дорогою, которая идет от Лондона до Бристоля, на пространстве 117 миль, но нельзя еще определить, когда этот путь сообщения будет открыт для публики» [5, с. 15–17].

В 1840 г. тот же журнал опубликовал письмо некоего француза к своему товарищу, в котором вдохновенно сообщал об успехах англичан в строительстве новых путей: «Железная дорога между Лондоном и Лидсом – вещь удивительная! Англичане словно насмеялись над всеми препятствиями, то прокладывали рельсы по необъятным пещерам, идущим несколько верст под землю, то перекидывали их через долины по узким путепроводам на арках; то проводили над каналом, над которым сверху построен мост, так что в этом месте встречаются три пути, путь под

землей, путь на земле и путь водою; и все эти три дороги кипят жизнью: канал покрыт судами, которые перевозят товары за самую низкую плату; сухой путь по мосту беспрестанно наполнен дилижансами и разными экипажами, а по рельсам каждый час пролетает цепь вагонов. Как же объясню я тебе эту удивительную деятельность в исполнении предприятий, и эту медлительность на что-нибудь решиться, которые знаменуют Англичан? Право, Англия – страна противоположностей» [6, с. 64–65]. На следующий день после Лидса француз был в Бирмингеме, а затем «десять часов, я – в Лондоне». Он ставил слово «путешествие» в кавычки, чтобы показать, сколь много он посетил за такое короткое время: «Кажется, что дня, употребленного мною на “путешествие”, нельзя назвать потерянным. Возьми, пожалуйста, карту Англии и следуй по моему пути. Чтобы дать тебе некоторое понятие о великой сети железных дорог, покрывающей теперь всю страну, ступай пальцем от Лондона в Ливерпуль (336 верст). Это связь между главным портом юго-восточным и главным портом северо-западным. Потом веди от Лондона к Йорку, от величайшего города на юге до самого большого города на севере (368 верст). Потом от Гуля до Ливерпуля, между двумя значительными портами отпускной торговли из Северного моря в Ирландское, залив Атлантического океана. Путь этот покрывает всю Англию поперек (208 верст). Лондон связан рельсами с Соутгемптоном, поэтому и с Гавром, следовательно, со временем, может быть, с Парижем. Он связан и с Гулем, и с главнейшими приморскими городами, к северу и югу по восточным берегам (400 верст). Рельсы от Ньюкастля до Мерипора, проходя также во всю ширину Англии, сообщают копи каменного угля с мануфактурами. Наконец, железная дорога от Лондона в Бристоль соединяет Атлантический океан с северным морем (208 верст)» [6, с. 67–68]. Впечатление на путешественников оказывало не только устройство дороги, но и станции. Например, русский автор, посетивший Ливерпуль, сообщал: «Станция железной дороги своим великолепием походит на королевский дворец: правда, что и могущество этой дороги велико; фасад не дурен, но в нем слишком много украшений. Английские архитекторы совсем не умеют придавать своим постройкам простого, легко, изящного вида древних зданий» [3, с. 77].

Иногда английский железнодорожный опыт интерпретировался с точки зрения российской актуальности. Так, автор заметки под характер-

ным названием «Торжество железных дорог», написанной на основе «статейки» в "Mechanic's Magazine", сообщал, что в начале января между Ньюкаслем и Карлейлем выпал снег в пять футов: «Осьмого числа прилетел “Геркулес” к этому месту, где уже с самого утра собралась тьма поселян посмотреть, как выпутается из беды паровоз, и вытащить “Геркулеса” из снега, когда он зароется в нем по шею. Но могучая машина не обратила внимания на преграды, быстро врубилась в толстый пласт снега и сама очищала себе дорогу, по-видимому, без всякого усилия. Только снег летел через трубу паровоза, как пена морских волн, разбивающихся с силой о твердый утес. Несмотря на все препятствия, благородная машина пришла своевременно на место, сделавши по двадцати миль (тридцати верст) в час в глубоком снегу. Что всего примечательнее, – когда все прочие дороги, заваленные снегом, сделались на несколько дней непроходимыми, по одной только железной дороге сообщение не прерывалось ни на одну минуту!». Автор подчеркивал, что это сообщение «занимательно и у нас, при нынешних обстоятельствах, когда снег идет и строятся железные дороги» [3, с. 67].

Журналы помещали также информацию о железных дорогах в других странах, иногда сравнивая с Англией. Так, один автор указывал в 1834 г. на дороговизну их строительства, имея в виду дорогу между Ливерпулем и Манчестером, по сравнению с Францией и США: «В Англии же, где капиталы изобильны, захотели и могли устроить образцовую дорогу, которая стоила в шестнадцать раз с половиною дороже» [1, с. 23]. Весьма любопытны рассуждения автора статьи, опубликованной в том же 1834 г. в другом номере журнала под названием «Чугунные дороги в Америке». В этом случае автором был, видимо, русский, побывавший в Америке. Он отмечал всеобщее воодушевление идеей, даже слово «railroad», по его словам, звучит каждые десять минут.

В статье много интересных деталей, например, hfcscrp о «богатом чудеке», устроившем крытую чугунную дорогу между домом и кухней, примерно в триста саженей длиной, по которой «блюда приезжают на стол, а тарелки отправляются к судомойкам в коляске, движущейся с помощью паровой машины величиною в большой самовар». Однако примечательнее всего в этой статье другое, а именно присутствие элементов политического дискурса: созданный американским корыстолюбием («господствующая страсть

Англо-Американцев») «дух промышленности, дух деятельный, могущественный, дивотворный не только не состоит в связи с республиканскими формами, но еще, очевидно, их подавляет. Все люди богатые, значительные, умные, заняты оборотами, предприятиями и стяжанием богатства», потому общественные дела все больше переходят в руки «праздных интриганов без состояния и беспокойных журналистов». На вопрос автора, зачем в Америке строят столько чугунных дорог, его уважаемый в обществе собеседник-американец ответил якобы так: «Для того, сказал он мне равнодушно, чтоб скорее приехать к монархии» [2, с. 23–28].

В журналах не только давались описания железных дорог, но и многие «прожекты» или сомнительные идеи, представлявшиеся как новое слово в технике следующий шаг эпохи пара. Так, сообщалось о строительстве «гигантского парохода», на который будет заезжать поезд для пересечения залива [7, с. 40–41], о машине, использующей вместо пара раскаленный воздух, которую «скоро увидят в действии на Темзе, в мастерских, на железных дорогах, везде». Это изобретение якобы сделал француз, но понимание он нашел только в Англии: «Франция умеет отдавать свои миллионы только танцовщицам» [8, с. 47–49]. Совсем фантастично звучала заметка «Конец пароходам, паровозам и электровозам», в которой сообщалось об изобретении некой лодки на ракетном топливе, в основе которого хлористый поташ; она способна развить такую скорость, что пассажиры могут “перелететь” по воде из Франции в Англию за 11 минут, рискуя только «окунуться в горькой воде, впрочем, она тотчас же всплывет» [4, с. 76–77].

Публикации об английских железных дорогах не просто удовлетворяли интерес российской публики к железной дороге как новому средству передвижения, обеспечивавшему немислимые прежде скорости и возможности в транспортной сфере, но и отражали противоречивые взгляды на Англию. С одной стороны, господствовал взгляд на нее как на страну, проявившую невиданную энергию для создания железнодорожной системы. С другой стороны, в некоторых из них нашли отражение проявления политико-патриотического дискурса, в котором важную роль играло подчеркивание российских если не преимуществ, то, по меньшей мере, достижений в этой сфере.

#### Библиографический список

1. Библиотека для чтения. Т. II. 1834.
2. Библиотека для чтения. Т. VI. 1834.
3. Библиотека для чтения. Т. XXI. 1837.
4. Библиотека для чтения. Т. XXX. 1838.
5. Библиотека для чтения. Т. XXXIV. 1839.
6. Библиотека для чтения. Т. XL. 1840.
7. Библиотека для чтения. Т. XLII. 1840.
8. Библиотека для чтения. Т. LXV. 1844.
9. Греч, Н. Путевые письма из Англии, Германии и Франции [Текст] / Н. Греч. – СПб. : Типография Н. Греча, 1839.
10. Ерофеев, Н. А. Туманный Альбион. Англия и англичане глазами русских 1825–1853 [Текст] / Н. А. Ерофеев. – М. : Наука, 1982.
11. Журнал мануфактур и торговли. – 1828. – № 12.
12. Журнал мануфактур и торговли. – 1830. – № 3.
13. Журнал мануфактур и торговли. – 1832. – № 10.
14. Забаринский, П. Стефенсон [Текст] / П. Забаринский. – М. : Журнально-газетное объединение, 1937.
15. Записки и воспоминания о путешествии по Англии, Франции, Бельгии и Германии в 1842 году профессора Симонова [Текст]. – Казань : Университетская типография, 1844.
16. Хобсбаум, Э. Век революции. Европа 1789–1848 [Текст] / Э. Хобсбаум. – Ростов н/Д. : Феникс, 1999.
17. Thomas R. H. G. The Liverpool and Manchester Railway. L. : B. A. Batsford LTD, 1980.