



БУДУЩНОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

К 180-летию российских железных дорог редакция публикует статью – ровесницу их создания.

Только на железных дорогах можно получить полное и точное понятие о том, что такое паровая машина. Везде в другом месте — на судах, в рудопониях, на заводах машина скрыта и, кроме стукотни и дыма, она не показывает ни малейшего признака жизни. Она похожа тогда на старых слепых лошадей, которые вертят колесо в тёмном углу какой-нибудь бедной мельницы. Но на железной дороге паровая машина свободна; она дышит, движется, живёт под открытым небом; она бежит, летит, останавливается, снова идёт, задыхаясь от нетерпения, наконец добегают до цели, вся в пыли, вся в пене! Здесь шестеро сильных человек бросаются на неё, хватают под уздцы, стирают с неё пыль и вот, снова оживляют её, опять готовят в путь. Вот зрелище, какое паровая машина представляет на железной дороге, и в ней едва ли не более поэзии, нежели во всяком другом; но пройдут века, прежде чем поэты сознаются в этом. Они привыкли к коням *бор-р-р-рым* и *р-р-ретивым*, к колесницам *быстр-р-ролетающим* и сокрушающимся на ристалищах олимпийских, к браздам неразрываемым; все их сравнения взяты из того порядка идеи: *Fertur equis auriga, neque audit currus habenas*.

Но, мы предсказываем, поэзия, наконец, вынуждена будет переменить свои замашки и перебраться на железную дорогу. Я, с моей стороны, не знаю ничего, что могло бы так сильно поражать воображение, как бег, должно бы сказать, полёт по полю этой могучей машины, которая клокочет кипятком, полна раскалёнными углями; это единорог буйный, но покорный; это ревущий вулкан; он несётся быстрее вихря, но рука ребёнка может остановить его! Смотрите на паровую машину откуда угодно, везде она представляет вид очаровательный, — издали, между тем как она скользит между деревьев, которые насажены по бокам

дороги, между цветами и жнивами; ничто не может сравниться с её красотой, быстротой, увертливостью, ловкостью; вблизи, между тем как весь механизм ревёт, огонь трещит и сверкает, меха дуют, печь дышит, колёса грызут железо; между тем как закопченный циклоп, который взобрался на хребет чудовища, умеряет или ускоряет по своей воле быстроту его, всё это даёт идею о величественном могуществе во всей его самоуверенности и силе. Пусть же кто-нибудь после этого осмелится заговорить о приятностях шоссе, о поэзии дилижансов; пусть лошадей, воспитанных на лугах, вскормленных сеном и соломой, осмелится сравнить с моим единорогом, который родился в огне и питается огнём. Пусть восхваляют искусство и ловкость кучеров; для меня на свете нет ничего более величавого, как хладнокровие моего циклопа!

Отстояв машину, я должен сказать несколько слов о дороге. Говорят, будто нет ничего однообразнее, как вид железной дороги; она идёт по прямой линии, избегает обитаемых мест, уничтожает все случайности, все приключения дорожные, всё уравнивает на пути своём, разгоняет и птиц и животных, мелькает перед прохожим, оглушает путешественника; наконец будто бы предоставляет больше опасностей, чем шоссе, содержимое в исправности.

Посмотрим. Во-первых, почему же железная дорога однообразнее обыкновенной большой дороги? Она бежит через поля, скачет через рвы и реки, проникает всюду: и в леса, и в долины, лезет на скаты гор, ложится мостом над безднами, пробирается и в темноте подземелий! Правда, что железные дороги обходят деревни, не идут и через города; но не угодно ли будет городам и деревням подойти поближе к железным дорогам: их выгода в том. Да и положитесь на могущество железных дорог; твёрдо верьте их будущности. Недолго будут они пролегать по пустыням. Где бы ни шла железная дорога, хотя она удаляется от домов, но дома подойдут к ней; везде, где учреждают станцию, она полагает основание селениям — что я говорю? — основывает города.

Но несчастные случаи? Скажем и о них. Говорят, «вы замёрзнете, от скорости замрёт дыхание ваше, вас оглушит стук, вы задохнетесь от дыма, переломаете себе руки и ноги». К счастью, ничего этого не бывает на железных дорогах. Были пробы всякого рода: охотники занимали и первые и последние места; ездили под открытым небом, не будучи ни чем защищены от ветра; садились и возле самой машины и очень далеко от неё, взлезали на вагоны, спали в дилижансе, то оборачивались лицом в ту сторону, куда ехали, то спиной, и что ж? Во всех этих положениях никто не терпел ни от дороги, ни от машины ни малейшего беспокойства. Движение экипажей мерно и спокойно; быстрота, как бы была ни велика, заметна только для глаз; стук исчезает в пространстве, быстрое течение воздуха уносит и развеивает дым. Что касается до важных несчастий, то их может быть только три следующих: или машина выскочит из рельсов и увлечёт за собою конвой¹, или изломаются её колёса, или лопнет котёл. В первом случае достаточно нескольких секунд, чтобы остановить машину; во втором, который чрезвычайно редок, тоже средство имеет тоже следствие; в третьем, который, при нынешнем устройстве машин почти решительно невозможен, горе, точно, горе неблагоприятному кондуктору, который пренебрежёт спасительными предосторожностями! Но прочие большей части будут спасены. С 7 мая 1836 года по Брюссельской железной дороге проехало более шестисот тысяч человек, и в течение этого времени не случилось ни одного несчастия. После того погибли два человека: один от собственной неосторожности, хотевши перепрыгнуть из вагона в вагон; другой был пьян, хотел устоять на цепи, которой конвой прицеплен к машине, свалился и попал под колёса. Еще случилось раз, что в то время как машина подъезжала, через дорогу проходила корова; испуганная стуком, она не успела уйти, была смята и раздроблена машиной, которая вдруг как бы отшатнулась; вагоны запрыгали, столкнулись между собою; пассажиры испугались, но никто не был оцарапан. Только на другой день хозяин коровы потребовал вознаграждения, но ему ничего не дали, потому что на вопрос, дано ли корове право прогуливаться по железной дороге, он не мог отвечать утвердительно.

¹ Поезд, везомый паровозом. Ред. Железнодорожного дела.



РИСУНКИ ЖЕТОНА,
въ память пятидесяти-
лѣтїя Высочайша-
го указа о первой
въ Россіи желѣзной
дорогѣ.



**Рисунки жетона в память пятидесятилетия
Высочайшего указа о первой в России железной
дороге.**

И так вообще несчастные случаи на железных дорогах гораздо реже, чем на обыкновенных: нет лошадей, которые бы понесли вас, нет оси, которая могла бы изломаться, нет опасности свалиться на бок, нет кучеров пьяных или сонных, которые опрокидывают вас в овраг, а иногда и в пропасть. Но если железные дороги не причиняют ни одного из таких ощущений, о которых, вероятно, жалеют их противники, зато сколько выгод представляют они! Сколько доброго производят! Какое изменение произведут они во взаимных отношениях и сношениях просвещённых народов!

Не говорю уже о быстроте перевоза и торговых последствиях, какие железные дороги неминуемо и в самом скором времени повлекут за собою. Справьтесь с торговыми книгами манчестерских купцов прежде и после учреждения железных дорог, и судите! Но в этих выгодах никто не сомневается. Многие даже пугаются ужасным размножением мануфактурных произведений, которым грозит чрезмерная быстрота сообщений; но они не думают о том, что железные дороги в то же время превосходные помощники потреблению. Как бы то ни было, но все согласны в огромных выгодах, истекающих от удобства ехать так быстро, чтобы в час делать по 50 и более вёрст, или с такой же скоростью получать всякого рода товары и житейские потребности; а потому об этом не распространяюсь более: дело ясное.

Но вот каким образом железные дороги избавят человечество от многих болезней, против которых теперь бессильны пособия медицины. Ведь бывают же очень многие и важные болезни, от которых медики только и находят лекарства, что свежий воздух да движение. И скольких несчастий избегли бы многие тысячи семейств, скольких утрат не потерпело бы человечество, если бы в этом отношении всегда и всем можно



было следовать предписаниям медицины! Но теперь путешествовать, ехать в места, где благорастворённый климат, нужный для больного, могут одни богачи, и те, если не обязаны службой или не вынуждены оставаться дома какими-нибудь другими делами, по причине которых отлучиться на несколько продолжительное время никак нельзя. Множество людей, я уверен, чахнут и умирают в больших городах единственно от того, что не могут хоть раз в год сделать быстрого путешествия, подышать другим воздухом, посмотреть новые для них страны. Теперь, благодаря железным дорогам, путешествия, самые отдалённые, сделаются доступными каждому: и бедному и богатому, и больному и здоровому. Теперь, когда доктор скажет вам, путешествуйте! — он почти всегда только хочет отделаться от вас: и таких отсылных каждый год умирает очень много; но с железными дорогами от больного не так легко отделаешься. Он по ней съездит, и воротясь без пользы, станет обвинять медика, станет громко требовать, чтобы он его вылечил, потому что все больные непременно хотят вылечиться. И так железные дороги будут причиной, что доктора перестанут подшучивать над больными, и будут, наконец, вынуждены найти серьёзные средства против неизлечимых болезней.

Говорю, ни сколько не шутя, я уверен, что путешествие землёй на паровых машинах неминуемо сделается со временем одним из самых деятельных и сильных пособий медицины. Теперь всякое движение, какое вы доставите себе, всякое влияние воздуха, какому можете подвергнуться, вчетверо легче того, что представляют вам железные дороги. Вообразите, какое сильное действие должен иметь на скважинную поверхность человеческого тела столб воздуха, против которого вы мчитесь со скоростью пятидесяти вёрст в час. Откуда бы ни дул ветер на железную дорогу, если вы сядете на открытом месте, ветер всегда будет вам в лицо, а если он противный, то действует с чрезвычайной силой. Вас обдаёт точно волной в морских ваннах во время бури, вас окачивает воздухом и это действие имеет силу одинаковую с окачиванием водой. Вы недолго можете выносить такое влияние воздуха; но польза, им приносимая, не подвержена сомнению. По истечении часа,

проведённого в таком положении, вы почувствуете в себе необыкновенное возбуждение всех жизненных сил; лицо ваше проясняется, вы перестанете чувствовать тошноту, отрыжку, сделаетесь бодры, веселы, ипохондрия совсем исчезает. Это я говорю о больных; но и здоровым также полезно, потому что чрезвычайно возбуждает аппетит, и я знал в Брюсселе одного француза, который обедал дважды: в три часа и в шесть всякий раз, как дела принуждали его ехать по железной дороге в Антверпен. Два раза обедать! Вот одно из следствий новой системы сообщения, которое передаю на суд политико-экономистов; оно не принадлежит к самым маловажным.

Как бы то ни было, я убеждён, что настанет время, когда путешествия на паровых машинах будут в известных болезнях предписываться медиками и, может быть, с большей пользой, чем теперь путешествия к водам. Станут говорить: сделайте десять, двенадцать, пятнадцать поездок на паровой машине, как теперь говорят: возьмите десять морских ванн, выпейте пятьдесят стаканов минеральной воды. Устроят для больных госпитали на вагонах под открытым небом, ресторации для здоровых; будут при железных дорогах особые доктора, как есть доктора при водах минеральных. И, как знать, может быть, мода более поможет успеху их, чем самое корыстолюбие. Мода и пары — вот два могущественнейшие деятели нашего времени.

Нечего, кажется, и говорить, почему на железных дорогах нельзя быть разбоям! Ясно, что разбойничье ремесло уже не воскреснет. Что может сделать разбойничья шайка против целой армии путешественников, которых машина мчит так быстро? Разбойникам остается только кидать голыши в рельсы. Но какое жалкое, бессильное мщение! Разбои погибнут везде, где устроятся железные дороги; но только и погибнет, что одна эта промышленность!

(Неизвестный автор. Из «Московского Наблюдателя», 1837 г., кн. II, стр. 475).

(Железнодорожное дело. — 1886. — № 15. — С. 136—137) ●

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