

## Журнал «Современник» о железной дороге (социально-экономический анализ)



*Разуваев Алексей Дмитриевич – Российский университет транспорта, Москва, Россия\*.*

**Алексей РАЗУВАЕВ**

Статья посвящена анализу поэтических произведений авторов середины XIX века, публиковавшихся в литературном и общественно-политическом журнале «Современник» и масштабно осветивших тему сооружения железных дорог в Российской Империи. Прочитрованы избранные места из произведений таких авторов, как А. С. Пушкин, Н. А. Некрасов, Н. А. Добролюбов, А. А. Фет, Я. П. Полонский. Показан содержащийся в произведениях авторов социально-экономический анализ проблем, связанных с сооружением в России первых железных дорог. Сделан вывод о заинтересованности авторского коллектива журнала «Современник» темой сооружения

и эксплуатации железных дорог как одной из наиболее общественно значимой и перспективной.

**От редакции.** Вместо традиционной для данного раздела рецензии на научно-технические или учебные издания читателям предлагается оригинальный анализ творчества писателей и поэтов XIX века под углом зрения истории транспорта и, в частности, социально-экономических аспектов его развития. Надеемся, что материал даст, в том числе, возможность убедиться, насколько важна деятельность транспорта, какое внимание самых широких кругов общества она способна привлечь, как два века тому назад, так и сейчас.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, железнодорожное строительство, социально-экономический анализ, журнал «Современник», литература, поэзия.

\*Информация об авторе:

**Разуваев Алексей Дмитриевич** – кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры экономики транспортной инфраструктуры и управления строительным бизнесом Российского университета транспорта, Москва, Россия, [razuvaevalex@yandex.ru](mailto:razuvaevalex@yandex.ru).

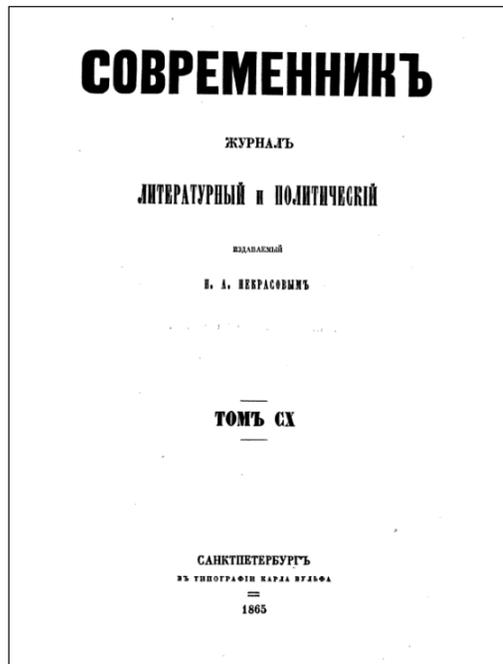
Статья поступила в редакцию 18.08.2019, принята к публикации 27.01.2020.

**For the English text of the article please see p. 265.**

**В** середине XIX века существующие литературные направления описания и анализа социальных перемен в обществе затронули новое явление — появление в России первых железных дорог. В особенности стоит выделить поэтические произведения, посвящённые теме, на тот момент чугунных магистралей, и их авторов, которые неоднозначно относились к самому факту появления и нарастающей заинтересованности (увлечённости) государства в сооружении железных дорог, но при этом тонко чувствовавшие их потенциал. Анализируя поэзию, связанную с отношением общества к появлению железных дорог в России XIX века, весьма интересным представляется не разрозненное рассмотрение и разбор произведений отдельных авторов, а анализ их концентрированного проявления в печатном издании, которое в первой половине и в середине XIX века формировало литературные, политические и социальные воззрения большинства представителей российской интеллигенции. Это литературный и общественно-политический журнал «Современник».

Данное направление для исследования представляется интересным уже только потому, что один из главных издателей журнала, Н. А. Некрасов (с 1847 по 1866 год издателями были Н. А. Некрасов и И. И. Панаев), автор самого знаменитого стихотворения на данную тематику — «Железная дорога» (рис. 1), а основатель журнала — А. С. Пушкин, активно участвовал в обсуждении необходимости железных дорог в России.

Вначале следует пояснить, что социально-экономический акцент данной статьи, направленный на анализ поэтических произведений и точек зрения их авторов, связан с тем, что в поэзии мы привыкли подмечать точность употребляемых слов, стихотворный размер, аллегоричность и другие художественные приёмы, но согласно задумке авторов (конечно, это могла быть не задумка, а простое стечение обстоятельств, но какое экономически значимое!) стихотворения и мнения, посвященные такому резонансному событию, как сооружение железных дорог, как правило, содержали в себе оценку социально-экономической эффективности создания новых путей сообщения. И для обывателя, и для сотрудника журнала в то время было понятно, что сооружение железнодорожных магистралей влечёт за собой значительные денежные вложения. Во многом, именно поэтому общество было разделено на два лагеря — за строительство и против него. Причём представители второго лагеря зачастую уповали



**Рис. 1.** Страницы журнала «Современник» с опубликованным в нём стихотворением Н. А. Некрасова «Железная дорога». Том 110, 1865 г. [1, с. 547].

именно на неоправданность значительных денежных вложений, особенно взятых из государственной казны.

Несмотря на то, что уже упомянуто «главное железнодорожное стихотворение» за авторством Некрасова, начать, пожалуй, стоит с основателя журнала, А. С. Пушкина, чьё отношение к железным дорогам было далеко неоднозначно. О заинтересованности Александра Сергеевича темой строительства железных дорог в России говорит уже то, что он был одним из участников оживленной дискуссии наряду с учёными и инженерами [2]. Задокументированное мнение А. С. Пушкина о железных дорогах приведено в работах [3, с. 78–83; 4], где он стал вначале косвенным, а затем вовлечённым участником полемики.

История началась в 1830 г. публикацией Н. П. Щеглова «О железных дорогах и преимуществах их над обыкновенными дорогами и каналами», и продолжилась в 1835 г. статьёй Н. И. Тарасенко-Отрешкова, который высказывался однозначно против строительства железных дорог. Участие А. С. Пушкина начинается со статьи М. С. Волкова, профессора Института Корпуса инженеров путей сообщения, в которой тот конструктивно критикует Н. И. Тарасенко-Отрешкова и направляет её для публикации в «Современник». Но А. С. Пушкин



## КРАТКОЕ НАЧЕРТАНИЕ ТЕОРИИ ПАРОВЫХ МАШИН<sup>(\*)</sup>.

Quisq̄ p̄i vates, 'et Phœbo digna locuti,  
Inventas aut qui vitam excoluere per artem,  
Quisq̄ sui memores alios fecere merendo:  
Om̄ibus his nivea cinguntur tempora vita.  
6-я книга *Discedi*, ст. 662—665.

### 1. О жидкостяхъ (Fluides).

Наблюдатели природы, съ давнихъ временъ, старались воспользоваться силами, которыя она сама образуетъ, для произведенія движений механическихъ. Первый, кажется, Архимедъ подымалъ своимъ винтомъ (vis) воду съ глубины на верхъ. Одинъ изъ древнихъ Греческихъ философовъ подарилъ человечеству обыкновенный насосъ, котораго однако дѣйствию, въ теченіи 2000 лѣтъ, т. е. до самаго Галлея, оставалось безъ точнаго физическаго истолкованія.

(\*) Когда независимый издатель «Современника» ублаждалъ меня быть его сотрудникомъ въ этомъ журналѣ, я представлялъ ему, безъ всякой личнаго скромности, безъ всякихъ увертокъ самълюбія, сколько сухихъ статей мнѣ, по моему мнѣнію, должно было казаться изумительными въ періодическихъ листахъ, одной легкой литературы посвященныхъ. Не такъ думалъ Пушкинъ: онъ говорилъ, что иногда случалось ему читать въ некоторыхъ изъ вѣдущихъ журналовъ, полезныя статьи о наукахъ естественныхъ, переведенныя изъ иностранныхъ журналовъ или книги; но что переводы въ такомъ ро-

Рис. 2. Страница журнала «Современник» с опубликованной в нём статьей П. Б. Козловского «Краткое начертание теории паровых машин». Том 7, 1837 г. [6, с. 51].

статью публиковать не стал, объяснив причины в письме В. Ф. Одоевскому: «Статья г. Волкова в самом деле очень замечательна, дельно и умно написана и занимательна для всякого. Однако ж я её не помещу, потому что, по моему мнѣнію, правительство вовсе не нужно вмешиваться в проект этого Герстнера. Россия не может бросить 3 000 000 на попытку. Дело о новой дороге касается частных людей: пускай они и хлопочут. Всё, что можно им обещать, так это привилегию на 12 или 15 лет. Дорога (железная) из Москвы в Нижний Новгород ещё была бы нужнее дороги из Москвы в Петербург — и моё мнѣніе было бы: с неё и начать... Я, конечно, не против железных дорог; но я против того, чтоб этим занялось правительство. Некоторые возражения против проекта неоспоримы. Например, о заносе снега. Для сего должна быть выдумана новая машина, sine qua non<sup>1</sup>. О высылке народа или о найме работников для сметания снега нечего и думать: это нелепость» [3, с. 81—82]. При этом желание опубликовать материал на железнодорожную тематику было у Александра Сергеевича в планах, поэтому на страницах журнала он писал:

1 Необходимое условие (лат.).

«Я просил князя Козловскаго дать мне статьи о теории паровых машин, теперь, когда Герстнер заканчивает свою чугунную дорогу между столицей и Царским Селом, всем нам нужно понять и усвоить великое изобретение, которому принадлежит будущее». Статья П. Б. Козловскаго «Краткое начертание теории паровых машин» была опубликована в «Современнике» (рис. 2) в VII томе [5, с. 6—14].

Из приведённых выше материалов можно сделать вывод о неоднозначности мнѣнія Пушкина насчет сооружения железных дорог, так как он не был уверен в эффективности данного проекта. С одной стороны он пишет про железные дороги, что «всем нам нужно понять и усвоить великое изобретение, которому принадлежит будущее», а с другой «Россия не может бросить 3 000 000 на попытку. Дело о новой дороге касается частных людей: пускай они и хлопочут». Этим А. С. Пушкин показывает, что он на стороне прогресса, но против риска. Также он отмечает и долгосрочность проекта строительства новой железной дороги, и её длительную окупаемость: «Всё, что можно им обещать [частным людям], так это привилегию на 12 или 15 лет». Интересно и его мнѣніе о частных капиталах, необходимых для строительства. Имел ли в виду поэт то, что у государства и без железной дороги хватает проблем, или он предвидел позицию С. Ю. Витте, который в некоторых своих трудах рассуждал о необходимости перевода железных дорог из казённого управления в частное!? В любом случае это доказывает ещё и то, что А. С. Пушкина волновали не только технические вопросы (сложившийся исторический факт, что поэт стал автором идеи снегоочистительной машины), но и экономическая составляющая грандиозного проекта, в которой он, по-видимому, придерживался подчёркнуто либеральной позиции [7].

Возвращаясь к Некрасову и его великому произведению, следует отметить, что в отличие от большинства авторов, чьи работы были посвящены потенциалу железных дорог, скорости, их прогрессивности и важности для России, романтике путешествий, он, со свойственной его произведениям лиричной народной трагичностью, описывает именно неприглядную сторону социально-экономического положения, связанного со строительством: тяжёлые условия труда, низкая заработная плата, сжатые сроки сдачи объектов и т.д. Если интерпретировать стихотворение на современный лад, то оно отражает существовавшие в то время проблемы управления человеческими ресурсами,

неэффективности их использования и отсутствия средств механизации:

*Губы бескровные, веки упавшие,  
Язвы на тощих руках,  
Вечно в воде по колено стоявшие  
Ноги опухли; колтун в волосах;  
Ямою грудь, что на заступ старательно  
Изо дня в день налегала весь век...  
Ты приглядишься к нему, Ваня, внимательно:  
Трудно свой хлеб добывал человек!  
Не разогнул свою спину горбатую  
Он и теперь ещё: тупо молчит  
И механически ржавой лопатой  
Мёрзлую землю долбит!* [8, с. 40].

Безусловно, опубликованное в 1865 г. стихотворение «понравилось» государственным деятелям и застройщикам железных дорог, и во многом, благодаря этому в 1866 г., получив предварительно два предупреждения, журнал был закрыт [9; 10, с. 392].

У Некрасова отношение к строительству железных дорог было так же не однозначно, как и у А. С. Пушкина. Но, если у Пушкина нет определённого мнения о технико-экономическом благополучии железных дорог, то у Некрасова аналогичные тревоги за простой народ, за «мужиков». С одной стороны, он выражает скорбь из-за чрезмерной эксплуатации рабочих, а, с другой, подчёркивает, что дорога-то построена, оправдывает себя и народ сдюжил [10, с. 391].

Желание высказаться о набирающем темп развитии железных дорог на страницах журнала (более точно, в приложении к основному журналу — «Свисток») было и у одного из самых прогрессивных литературных критиков того времени, сотрудника «Современника» Н. А. Добролюбова [11, с. 185–186]. Как известно, он придерживался «левых» взглядов на устройство общества и проведение социальных реформ в отечестве (его публикация увидела свет лишь в 1886 году в «Русской старине»), поэтому именно через политическую сатиру Добролюбов старался передать привязанность многих общественных деятелей к «старине» и отторжение обществом очевидного прогресса. Стихотворение Добролюбова построено на фундаменте «русской развязности и непунктуальности», остром ощущении свободы, но при этом затрагиваются и социально-экономические проблемы. В начале стихотворения он в сатирическом ключе описывает противопоставление линейному движению поездов хаотичность движения грузового транспорта:

*То ли дело с тройкой!  
Мчусь, куда хочу я,*

*Без нужды, без цели  
Землю полосую.  
Не хочу я, прямо —  
Забирать налево,  
По лугам направо,  
Взад через посевы...* [12, с. 513–514].

Далее об иностранных инвестициях в строительство железных дорог и приобретении зарубежных машин он пишет:

*Сыплют иностранцы  
Русские мильоны,  
Чтобы русской воле  
Положить препоны.*

Затем Добролюбов высмеивает все негативные высказывания о железной дороге, перечисляя опасения и проблемы, которые могут возникнуть при эксплуатации железных дорог в России. При этом в перечисленных проблемах мы видим явные экономические издержки, что было основной «визитной карточкой» противников строительства железных дорог:

*Не пойдёт наш поезд,  
Как идёт немецкий:  
То соскочит с рельсов  
С силой молодецкой;  
То обвалит насыпь,  
То мосток продавит,  
То на встречный поезд  
Ухарски направит.  
То пойдёт потише,  
Опоздает вволю,  
За метелью станет  
Сутки трое в поле.*

Заканчивает Добролюбов стихотворение в том же сатирическом ключе, но при этом явно прослеживаются его личные убеждения и надежды на положительный исход появления железных дорог в России:

*Да, я верю твёрдо:  
Мёртвая машина  
Произвол не свяжет  
Руси-исполина.  
Верю: все машины  
С русскою природой  
Сами оживятся  
Духом и свободой.*

Особенно интересны строки «Сами оживятся / Духом и свободой», где «оживятся» можно толковать как «приживутся». Такая уверенность Добролюбова в благотворности сооружения железных дорог соответствовала и сформировавшейся государственной позиции. Так, из указа Александра II «О сооружении первой сети железных дорог в России» от 26 января 1857 года следовало: «...Железные дороги, в надобности коих были у многих сомнения ещё десять лет, признаны ныне



всеми условиями необходимостью для Империи и сделались потребностью народного, желанием общим, настоящим» [13].

Отметим ещё одну интересную особенность, прослеживаемую у авторов «Современника» и других поэтов середины XIX века, чьи произведения писались на железнодорожную тематику. Она относится к упоминанию мостов, пожалуй, самого популярного искусственного сооружения на железной дороге. Так, у Н. А. Некрасова описательное: «Прямо дороженька: насыпи узкие, / Столбики, рельсы, мосты», у Н. А. Добролюбова сатирическое: «То обвалит насыпь, / То мосток продавит». В своём чувственном стихотворении «На железной дороге» (опубликованном в 1860 г. в журнале «Русский вестник») не чуждый журналу «Современник» Афанасий Фет пишет:

*И, серебром облиты лунным,  
Деревья мимо нас летят,  
Под нами с грохотом чугунным  
Мосты мгновенные гремят* [14, с. 282–283].

А Я. П. Полонский в своём стихотворении 1868 года «На железной дороге» (опубликованном также в журнале «Русский вестник») сравнивает подвижной состав с «железным коньком» и отмечает шум от мостов:

*Вон навстречу несётся лесок,  
Через балки грохочут мосты,  
И цепляется пар за кусты;  
Мчится, мчится железный конёк,  
И мелькают, мелькают шесты...* [15, с. 108–111].

Стоит ли предполагать, что Я. П. Полонский написал своё стихотворение под впечатление от творения Фета? Вполне возможно, так как название, точно такое же, и в обоих стихотворениях отмечается грохот мостов, и место публикации — журнал «Русский вестник».

Помимо перечисленных авторов, железнодорожной теме в поэзии и прозе посвящали свои труды многие современники журнала, это П. А. Вяземский, В. А. Слепцов, Н. С. Лесков, В. Г. Бенедиктов, М. Е. Салтыков-Щедрин, А. Н. Апухтин и многие другие [16, с. 255].

Тема железной дороги в русской художественной литературе XIX–XX вв. была весьма популярна [17]. Чугунные, а затем стальные магистрали всё больше занимали умы прогрессивно мыслящей интеллигенции, значительная часть которой высказывалась через литературные произведения, критику и публицистику, сконцентрировалась в журнале «Современник». Важен тот факт, что ответственные издатели и сотрудники журнала были в большинстве своём представителями «новых людей» [3, с. 62;

11], и в своих произведениях при описании социально-экономических проблем Империи они часто уходили от «художественности» в пользу «реализма». Авторы своим примером, своими идеями и произведениями показывали, что никогда нельзя искусственно тормозить прогресс, что здравая оценка «нового» и его гармоничное сосуществование со «старым» даст синергетический эффект. А железные дороги в этом процессе как в XIX в., так и сейчас играют ключевую социально-экономическую роль.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Информационный ресурс «Google. Книги». Журнал «Современник». Том 110, 1865 год. [Электронный ресурс]: <https://books.google.ru/books?id=xCoYAAAAAJ&pg=PA3#v=onepage&q&f=false>. Доступ 18.08.2019.
2. Александр Сахаров. Нужно понять и усвоить великое изобретение, которому принадлежит будущее... [Электронный ресурс]: <http://kolonna-biblio.narod.ru/TEXT/S/saa1.htm>. Доступ 18.08.2019.
3. Вульф А. История железных дорог Российской империи. — М.: Рипол Классик, 2016. — 744 с.
4. Алексеев М. П. Пушкин и наука его времени (Разыскания и этюды) // Пушкин: Исследования и материалы / АН СССР. Ин-т рус. лит. (Пушкин. Дом). — М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1956.
5. Павлов В. Е. Первая Российская железная дорога массового пользования // Железнодорожный транспорт: Научно-теоретический технико-экономический журнал. — 2007. — № 9. — С. 6–14.
6. Информационный ресурс «Google. Книги». Журнал «Современник». Том 7, 1837 год. [Электронный ресурс]: <https://books.google.ru/books?id=3mg8AQAIAAJ&pg=PA51#v=onepage&q&f=false>. Доступ 18.08.2019.
7. Информационный ресурс «Livejournal», Блог f-husainov.livejournal.com. [Электронный ресурс]: <https://f-husainov.livejournal.com/419192.html>. Доступ 18.08.2019.
8. Некрасов Н. А. Стихотворения. Кому на Руси жить хорошо. — М., 1968. — 288 с.
9. Кацпржак Е. И. История письменности и книги. — М.: Искусство, 1955. — 356 с.
10. Жданов В. Некрасов. Жизнь замечательных людей. Выпуск 18 (506). — М.: Молодая гвардия, 1971. — 496 с.
11. Вдовин А. В. Добролюбов: разночинец между духом и плотью. — М.: Молодая гвардия, 2017. — 298 с.
12. Добролюбов Н. А. Собрание сочинений. Т. 7. — Гослитиздат. Ленинградское отделение (М.-Л.), 1963. — 635 с.
13. Информационный ресурс «АТОН». Как строили железные дороги с помощью ценных бумаг. [Электронный ресурс]: [https://www.aton.ru/stockmarkethistory/series\\_3/](https://www.aton.ru/stockmarkethistory/series_3/). Доступ 18.08.2019.
14. Фет А. Полное собрание стихотворений. — Л.: Советский писатель, Ленинградское отделение, 1959. — 905 с.
15. Полонский Я. Стихотворения. — М.: «Советская Россия», 1981. — 272 с.
16. Железная дорога в русской литературе: Антология / Авт.-сост. С. Ф. Дмитриенко. — М.: Изд. дом «Ж.-д. дело», 2012. — 256 с.
17. Иванов А. И., Сорокина Н. В. Железная дорога в русской художественной культуре XIX–XX вв. // Вестник ТГУ. — 2011. — № 12 (104). — С. 670–679. ●