

Б. Великин

**Петербург-Москва. История
Октябрьской железной
дороги**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Б11

Б. Великин
Б11 Петербург-Москва. История Октябрьской железной дороги / Б. Великин – М.: Книга по Требованию, 2015. – 140 с.

ISBN 978-5-458-45746-0

Книга Б. Великина «Петербург – Москва» повествует о постройке С. Петербурго-Московской (ныне Октябрьской) железной дороги. Работа написана в результате изучения большого количества архивных материалов и многочисленных литературных источников. Несмотря на то, что время выхода книги в свет наложило на издание свой идеологический подтекст, читатели непременно обнаружат много новых и интересных фактов об истории старейшей железной дороги России.

ISBN 978-5-458-45746-0

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2015

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2015

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

во всей конкретности показывающие различные этапы формирования, развития и борьбы рабочего класса.

Такой работой является книга Б. Великина «Петербург—Москва», о постройке С.-Петербургско-Московской (теперь Октябрьской) железной дороги. Постройка дороги, осуществленная в период разложения феодально-крепостного строя, сыграла значительную роль в развитии российского капитализма. Но сама постройка носит на себе все типичные черты крепостной системы. Со всей яркостью встают картины мучительного, каторжного труда крепостных крестьян, которые тысячами сгонялись на линию постройки дороги.

Работа написана Б. Великиным в результате изучения большого количества архивных материалов и многочисленных литературных источников, частично до сих пор неопубликованных.

В книгу по истории Октябрьской железной дороги, показывающую, как забитый крепостной люд поднялся до сознательных борцов пролетарской революции и активных строителей социалистического общества, эта работа войдет самостоятельной частью.

*Ленинградская Областная редакция
«Истории фабрик и заводов».*

ПАРОВОЙ ЭКИПАЖ

Выезжая из Лондона в 1748 г., герцог Соммерсет отдал приказание, чтобы сторожа и окрестные жители, знающие, где находятся ямы и трясины, встречали его в пути. Люди выходили с фонарями, шестами, крюками и веревками, помогая проехать знатному вельможе. Когда в самом Лондоне король проезжал по улице в парламент, лейб-гвардейцы набрасывали на дорогу фашинник. На других улицах королевской столицы, чтобы оградить прохожих от грязи, путь вдоль домов отделялся от проезжей дороги заборами, высотой в четыре фута. Дорожная колея иногда была настолько втоптана в грунт колесами, что путешественникам приходилось проезжать в глубоком рву, совершенно скрывающем их от глаз окружающих. В дождливую погоду лодка на таких дорогах могла с успехом заменить повозку.

В Германии, по словам очевидцев, пешеходы часто пользовались ходулями, прибегая к ним в случаях, когда «грязь превышала и ту высокую меру, которая считалась дозволенной». Во всех странах далекие путешествия были тяжелы и опасны, и перед отправлением в путь люди нередко

служили молебны и составляли заветания. И тем не менее человечество еще долгие годы не шло дальше пользования этими во всех отношениях неудобными дорогами.

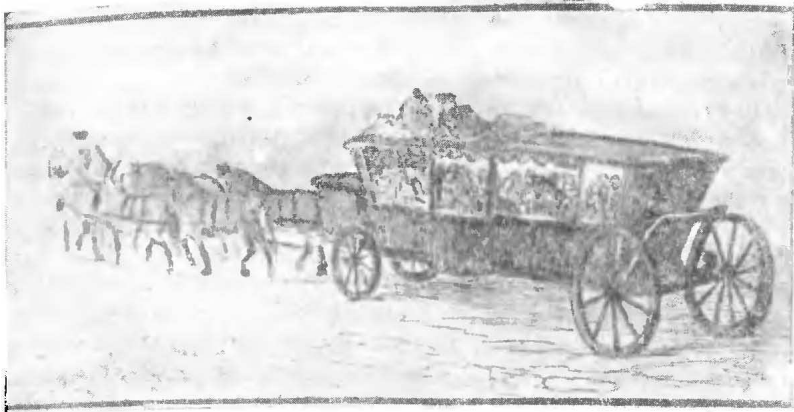
Лишь промышленный переворот в Англии, поставивший в строй ткацкие, прядильные и другие машины, ускорил развитие и совершенствование путей сообщения.

Необходимость передвижения топлива от шахт к мануфактурам впервые вызвала появление рельсовых путей между угольными копями и заводами. Раньше для отправки каменного угля довольствовались обыкновенными досками: подкладывая под ними деревянные поперечины, перевозили по этому настилу из рудников и угольных копей горы каменного угля. Так же доставляли уголь к пристани для отправки его морем.

Впоследствии эти ненадежные пути, отличавшиеся к тому же чрезмерной дороговизной, уступили место металлическим рельсам.

В 1748 г. впервые из Америки поступило 8 тюков хлопка. Через семьдесят лет эта цифра выросла до пяти миллионов. Хлопок, шедший в промышленный Манчестер из крупного морского порта в Ливерпуле, задерживался в порту месяцами. Оказывалось, что путь из Америки через Атлантический океан хлопок проходил быстрее, нежели пятьдесят километров расстояния между этими двумя городами. Правда, между Ливерпулем и Манчестером были два канала, принадлежавшие лордам, но высокие тарифы перевозки и малая пропускная способность каналов никак не отвечали интересам английских торговцев, тормозя проникновение их товаров во все части света. «Средства транспорта и сношений, — писал Маркс, — завещанные мануфактурным периодом, скоро превратились в невыносимые пути для крупной промышленности с ее лихорадочным темпом производства, ее массовыми размерами, с ее постоянным перебрасыванием масс капитала и рабочих из одной сферы производства в другую и с созданными ею новыми связями, расширяющимися в мировой рынок».

Вот почему купцы и промышленники материально поддерживали практическое осуществление железных дорог. Стальные имущие классы встретили враждебно это смелое начинание. Владельцы крупных латифундий, крепко цеплявшиеся за сохранение феодальных привилегий,



„Каробас“ — дилижанс между Парижем и Версалем (XVIII в.)

боялись отчуждения земельных владений при прохождении железных дорог через их поместья. Они жестоко противодействовали железнодорожному строительству. В такт феодалам вторили защищавшие свои барыши владельцы каналов, извозных промыслов, откупщики шоссе, по которым хлопчатобумажные ткани доставлялись из Манчестера в Ливерпуль на вьючных лошадях. Всем им железные дороги угрожали разорением. При помощи министров, депутатов и продажных адвокатов они настраивали общественное мнение против устройства железных дорог, используя невежество и косность населения.

Повсюду ходили разговоры, что «железные дороги помешают коровам пастись, а курам нести яйца, отравленный паровозом воздух будет убивать пролетающих над ним птиц, сохранение фазанов и лисиц станет более невозможным, дома по краям дороги погорят, лошади потеряют всякое значение, овес и сено падут в цене, дорожные гостиницы будут разорены, само путешествие будет опасным, так как в случае разрыва паровоза вместе с ним будут разорваны и путешественники».

В Германии и Франции те же группы искусно пользовались всеми рычагами воздействия на общественное мнение, создавая атмосферу вражды и неприязни к железным

дорогам. Пасторы с церковной кафедры предостерегали прихожан, «чтобы они держались как можно дальше ради спасения души от дракона-паровоза». Министр публичных работ Франции Адольф Тьер убеждал своих слушателей, что при современном состоянии цивилизации человеческая жизнь ценится очень высоко, а постройка железных дорог поставит ее на карту. Истинную цену его человеколюбия мир узнал после разгрома Парижской Коммуны, когда Тьер соорудил пирамиды из трупов французских пролетариев.

Знаменитый физик Арраго, выступивший в парламентской комиссии, пренебрежительно отозвался о тех, «кто думает, что две полосы железа будто бы оживят гасконские равнины».

Баварская главная медицинская коллегия опасалась появления у путешественников болезни мозга, а так как эту болезнь могли получить и посторонние зрители, то серьезно предлагалось огородить железнодорожную колею высокими заборами.

Колочую ограду недоверия, вражды и ненависти пришлось прорвать торговой и промышленной буржуазии. Чтобы сломить сопротивление оппозиции, устроители дорог нанимали адвокатов, подкупали влиятельных сановников, от которых зависела судьба железнодорожных проектов. Так, каждая миля будущего железнодорожного пути удорожалась на несколько тысяч фунтов стерлингов, франков и марок.

Реализуя замыслы талантливых изобретателей, буржуазия выступала как революционная сила.

Первый паровой экипаж родился во Франции в 1763 г. Весь механизм помещался на трехколесной деревянной повозке. Экипаж изобрел инженер Кюньо для доставки пушек к месту сражения. При проверке действия в присутствии военного министра Шуазеля экипаж налетел на стену и разбился. Второй экипаж, выстроенный Кюньо, свалился при следовании по улицам Парижа. Тогда эту идею забросили. Вновь паровой экипаж появился в Англии почти сорок лет спустя, в 1802 г.

Новая машина, изобретенная рудокопом из Корнваллиса, Ричардом Тревификом, состояла из котла с топкой и горизонтального цилиндра. Паровой экипаж, сопровождаемый толпой любопытных, свободно катился по улицам

корнваллисского города Кэмборна. Самое трудное было тронуть экипаж с места; чтобы поднять пар, раздували мехи.

Паровой экипаж Тревифика оказался в состоянии перевозить по заводским путям вагоны, весящие до 10 тонн, со скоростью 8 километров в час. На протяжении 20 километров пути паровой экипаж несколько раз останавливался, а проходя под мостом, сломал об арку моста свою кирпичную трубу. Большого распространения экипаж Тревифика так и не получил.

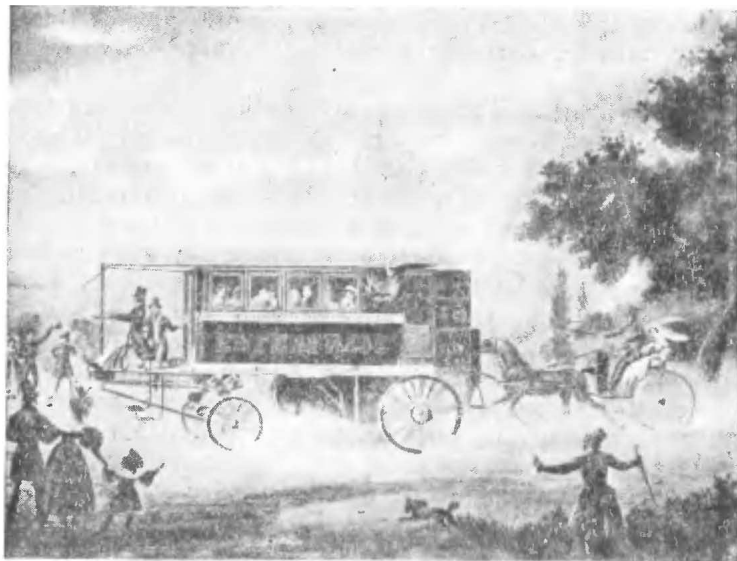
Из всей многочисленной плеяды изобретателей полного успеха добился лишь Георг Стефенсон. Сын рудокопа, он в ранней юности уже прекрасно управлял машиной, доставлявшей наверх уголь из шахты. Вечерами, чтобы заработать еще пару шиллингов, он грузил уголь на отплывающие корабли. Стремясь к знаниям, он просил своих более грамотных товарищей прочитывать ему всю газету. Стефенсон занимался ночами. Он успевал выделывать сапожные колодки, чинил испортившиеся солнечные часы у соседа, исправлял машину в затопленных водою копиях. Там, в копиях, у него возникла идея первого практически удобного паровоза. В округе за ним прочно укрепилась почетная кличка: «доктор машин».

Георг Стефенсон усилил тягу в топке паровоза тем, что отработанный пар выпускался через дымовую трубу. Увлекая за собой газы, пар способствовал притоку в топку свежего воздуха. Это вызывало интенсивное горение топлива. Новое изобретение позволило Стефенсону еще в 1814 г. провести по рабочему пути в районе Ньюкестля 8 груженных угольных вагонов весом около 30 тонн, со скоростью 6,5 километра в час.

В своем паровозе Стефенсон впервые применил механизм для перемены направления движения (кулисса) и ввел подвесные рессоры.

Являясь строителем Стоктон-Дарлингтонской и Манчестерско-Ливерпульской линии, Стефенсон энергично преодолевал все встречавшиеся в работе препятствия, показывая настойчивость и изобретательность, присущие лишь высокодаренным личностям.

Английские лорды громко заявляли, что «скорее согласятся впустить в свои владения разбойника или ночного



Паровой экипаж на улицах Лондона

вора, чем инженера. Стефенсона и его помощников встречали дрекольем, бранью, грубыми насмешками. Взрослые и дети толпами ходили по их следам, называли обидными, оскорбительными именами, бросали в них камни, ломали инструмент. Отстающих от партии одиночек раздевали и жестоко били.

Необычайную ярость жителей возбуждал угломерный инструмент-теодолит, для защиты которого приходилось нанимать профессионального борца. Часто изыскатели вынуждены были применять военные хитрости: ложно отвлекая внимание в одном направлении, вели исследование в противоположном. Нередко отправлялись в разведку под покровом ночной темноты. Жуть охватывала окрестных жителей при звуках частой перестрелки: это разведчики натывались на засаду. Происходил обмен свинцовыми любезностями. Выражаясь языком современной тактики — шла разведка боем.

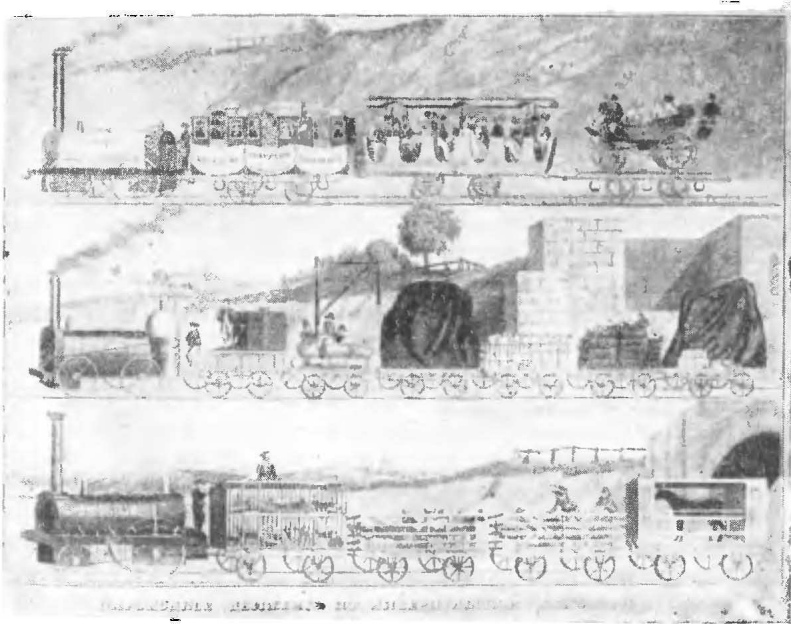
В таких условиях строили первую железную дорогу в Англии. Дорога была однопутной, протяжением около

19 километров. 27 сентября 1825 г. Стефенсон провел из Дарлингтона в порт Стоктон поезд из 38 вагонов, груженных углем, мукой, экипажами с директорами дороги и почетными гостями. Поезд двигался со скоростью 20 километров в час.

Недоверие к новой затее, страх за жизнь родственников и знакомых, едущих в поезде, удивление и опасливое любопытство привлекли к местам прохождения поезда первой железной дороги в мире неисчислимые толпы народа. Поезд, водимый Стефенсоном, прибыл в точно назначенное время.

В 1829 г. была закончена постройка Ливерпуль-Манчестерской железной дороги. Строителям дороги пришлось преодолевать естественные преграды: осушались торфяные болота, взрывались склады, прокладывались туннели.

Паровозное движение по Ливерпуль-Манчестерской железной дороге в начале ее эксплуатации



Постройка Ливерпульской дороги обошлась в 25 миллионов рублей.

В первый проезд Стефенсона по Стоктон-Дарлингтонской железной дороге одному из членов парламента отрезало ноги. После этого задумались над безопасностью движения. Появился оборотный диск, разрешающий и запрещающий движение. Телеграфа не было, и посреди каждого пролета ставили большой столб. Тот поезд, который миновал столб ранее другого, получал право беспрепятственного движения вперед. Встречный поезд, не успевший дойти до столба, давал задний ход и двигался обратно. Ловкие дельцы иногда ставили на переднюю платформу похоронный катафалк, и в этом случае все встречные поезда уступали им дорогу.

Ливерпульская железная дорога привлекла к себе грузы, которые в течение восьмидесяти лет перевозились по каналам и реке. За год она перевезла пятнадцать миллионов пудов груза и около полумиллиона путешественников. В повозках, нарочно для этого устроенных, доставляли рогатый скот, следовавший из Ирландии. Почта, перевозимая по дороге, сберегала правительству значительные суммы.

Введение паровой тяги, явившееся огромным техническим завоеванием, произвело революцию в способах сообщения между странами всего мира. Железные дороги форсировали переворот в экономических отношениях. Дешевизна и скорость перевозки грузов ускорили развитие промышленного и торгового капитала. Старая обветшавшая техника уже не могла его удовлетворить. Приходилось ломать старую технику. Вырастал спрос на научно-технические силы. На новую ступень поднималась культура. Благодаря удобству передвижения люди стали узнавать жизнь и интересы не только своих соседей, но и людей отдаленных стран.

До того времени, как выгода железных дорог стала вполне ощутимой, финансовая аристократия стояла в стороне, занимая позицию выжидания. Так, компания Средиземной железной дороги не могла собрать во всей Франции и четверти нужного для постройки капитала. Учредители компании по сооружению рельсового пути из Парижа в Версаль оказались не в состоянии занять пять миллионов франков. Тысячи акционеров Орлеанской железной дороги

запаздывали со внесением следуемой подписной суммы, хотя со дня подписки миновало уже пять лет, и просрочка платежей влекла за собой значительный штраф.

Английские банкиры первые вышли из состояния равновесия. Валовой доход Ливерпуль-Манчестерской железной дороги, достигший в среднем за несколько лет 189 007 фунтов стерлингов в год, оказался для них весьма внушительным.

Премьер английского кабинета министров Роберт Пиль, выступая на избирательном митинге в Тамфорте, выразился так: «Поспешим, милостивые государи, поспешим; необходимо установить паровые сообщения от одного конца государства нашего до другого, если только Великобритания желает удержать на свете свое положение и свое первенство».

Образовались крупные акционерные компании. Главная лондонская биржа, до того с холодком котировавшая ценные бумаги железных дорог, начала скупать пакеты железнодорожных акций. Страсть наживы охватила широкие круги состоятельных людей. Недавний воинственный противник дорог лорд-земледелец, видя безудержный рост цен на земельные участки в полосе отчуждения железных дорог, стал их рьяным защитником, заявив, «что пойдет даже на то, чтобы провести дорогу через свою спальню, а постель готов отдать под станцию». Не удовлетворяясь территорией Великобритании, компании перебросили свою деятельность на континент. Дорога из Парижа в Руан была построена англичанами на свои средства.

Ажиотаж достиг неслыханных размеров. Всемирный ростовщик, венский банкир Ротшильд, горячо выступил в защиту железных дорог. Когда в решающую минуту при получении концессии на устройство дороги Вена—Брюнн некоторые акционеры заколебались, боясь рисковать своими капиталами, Ротшильд заявил, «что берет постройку на себя и будет вести ее лично».

Бельгийский король Леопольд I стал пайщиком железных дорог. Парижские банкиры Ротшильд и Перейр приобрели 20 000 акций Версальской железной дороги по 500 франков каждая. Впоследствии они продали каждую акцию за 725 франков. На одной этой операции банкиры нажили свыше четырех миллионов франков.