ДВИЖЕНІЕ ПО НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ.

Милостивые Государи.

Когда начали строить московскую желѣзную дорогу, то нашлись люди, которые громко кричали, что желѣзныя дороги для Россіи вредны, что для правительства онѣ непосильное бремя, а для народа положительное зло, ибо не только могутъ заглушить въ немъ корень блаженныхъ патріархальныхъ добродѣтелей, отвадить отъ прежней доли сельскихъ заботъ и отучить отъ душеспасительныхъ физическихъ лишеній, но даже могутъ указать путь къ злокозненному прогрессу, а главное послужить проводникомъ къ зловредному сближенію классовъ.

Вамъ теперь странно слышать такія разсужденія? А вѣдь такъ разсуждали многіе, большія лица, сильные люди. И оно понятно: какъ въ то время являлись гласные крикуны противъ желѣзныхъ дорогъ, такъ въ наше время копошатся же и шипятъ кое гдѣ негласные противники свободнаго труда. Вѣдь это *теперь*—еще страннѣе! Но время и общій ходъ дѣлъ въ природѣ, гдѣ все движется впередъ и все живетъ, рѣшаютъ вопросы не въ пользу поклонниковъ застоя и косненія.—Дорога выстроена; 1 ноября 1851 г. открыта для публики и въ 1852 году сборъ по московскому шоссе, противъ 1850 года, упалъ болѣе, чѣмъ на 300,000 р. сер. А вѣдь этотъ капиталъ составляется изъ полушекъ! изъ $^1/_4$ к., взимаемыхъ съ возовой лошади за каждую версту шоссе. Это значитъ, что почти вся масса грузовъ и проѣзжихъ бросились на желѣзную дорогу, и въ первый же полный годъ ея

существованія, по ней проѣхало болѣе 600,000 пассажировъ и перевезено грузовъ болѣе 10-ти милл. пудовъ.

Богъ дастъ, всѣ мы, чувствующіе еще въ себѣ бодрость и свѣжесть силъ, доживемъ до той недалекой эпохи, когда имѣющіеся уже въ виду 9,000 верстъ желѣзныхъ дорогъ свяжутъ между собою крайніе и важнѣйшіе торгово-промышленные наши пункты и, въ видѣ радіусовъ, сомкнутся въ одномъ общемъ центрѣ — Москвѣ, за которой издавна усвоенъ уже эпитетъ сердца Россіи. Къ этому великому центру будутъ тяготѣть и Выборгъ, и Варшава, и Кіевъ, и Одесса, и Вильна, и Саратовъ. — Но когда-то еще это совершится, взглянемъ пока на соединеніе Петербурга съ Москвою.—Здѣсь, по новому рельсовому пути, на протяженіи 604 верстъ, по восьми разъ въ сутки, передвигаются изъ конца въ конецъ громадныя массы предметовъ мертвой и живой природы. По самому ихъ свойству, ихъ слѣдуетъ подраздѣлить на три категоріи — на почтовую корреспонденцію, на простые товарные грузы и на пассажировъ. При этомъ мимоходомъ замѣтимъ, что Николаевская желѣзная дорога, далеко еще не достигнувъ апогея своего развитія, дала въ 1859 году валоваго сбора 9 милл. руб. Такая почтенная наружность названной мною цифры стоитъ того, чтобъ вы, мм. гг., оказали ей честь обратить благосклонное свое вниманіе на тѣ основные предметы, которыхъ одна перевозка, не смотря на умѣренность ея цѣны, обходится въ 9 милл. руб. сер. и которыхъ дѣйствительную цѣнность мы, съ нѣкоторою вѣроятностію, можемъ положить въ миліадръ, если не серебряныхъ рублей, то, по крайней мѣрѣ, франковъ.

Начнемъ съ почтовой корреспонденціи. Чего въ ней не пересылается? Тутъ и задушевная бесѣда съ дальными друзьями, и чернильная война съ врагами; нѣжныя ласки и сладостные обѣты—и оскорбительныя угрозы, казенные выговоры, рѣшающіе судьбу палатскіе приговоры; обреченіе на слезы и на долгое горе—и пересылка улыбокъ, счастія, веселія и смѣху: однимъ словомъ, здѣсь—всевозможныя *сильныя* ощущенія и *безсильныя* просьбы и мольбы о многомъ.

Этихъ-то, часто пламенныхъ, а еще чаще леденящихъ

сердце ощущеній пересылается съ почтовыми поѣздами изъ Петербурга въ Москву и изъ Москвы въ Петербургъ ежедневно по цѣлому вагону, туда и обратно. Въ годъ это составитъ 730 вагоновъ; считая полный грузъ его *въ 500 пудовъ*, мы получимъ полновѣсную цифру 365,000 пудовъ человѣческаго ума, направленнаго и на доброе и на злое, *по тысячѣ пудовъ въ сутки.*

Къ этимъ 365-ти тысячамъ пудовъ мыслей—здравыхъ, или нездравыхъ, этого ужъ я положительно рѣшить не могу—надобно прибавить еще $42\frac{1}{2}$ тысячи пудовъ равносильныхъ имъ мыслей, перевозимыхъ въ товарныхъ поѣздахъ только изъ одного Петербурга—и вотъ, мм. гг., предъ нами, почти въявь, воздвигается масса писаной бумаги, высотой съ Ивановскую колокольню, масса болѣе чѣмъ въ 400 тысячъ пудовъ человѣческаго ума разныхъ вкусовъ, сортовъ, калибровъ и направленій.

Но при всемъ желаніи его анализировать, мы должны осторожно отступиться отъ этой мудреной задачи, составляющей исключительный предметъ вѣдомства Почтоваго начальства: мы могли подглядѣть только то, что почтовые грузы пересылаемыхъ по желѣзной дорогѣ душевныхъ и сердечныхъ тревогъ и ощущеній являются глазамъ простыхъ смертныхъ въ трехъ видахъ: въ видѣ корреспонденціи частной, въ видѣ корреспонденціи казенной и въ видѣ посылокъ.

Вообще надо сказать, почти положительно, что частная корреспонденція составляетъ лишь 33% общаго итога почтовыхъ пересылокъ, то есть, говоря по-просту, казенная почта вѣситъ вдвое тяжеле, чѣмъ обыкновенный людской умъ, пересылаемый въ частной корреспонденціи. Оно и понятно. Мы, скромные частные дѣятели, довольствуемся обыкновенно тоненькимъ почтовымъ листкомъ—и лети наше слово хоть затридевять земель! Ну, а казенная переписка—это совсѣмъ другое! Это дѣло съ вѣсомъ, грузы полновѣсные!

Если, говоря про эту полновѣсность, трудно рѣшить задачу о правѣ преобладанія Москвы и провинцій надъ Петербургомъ и vice versa, если тутъ приходится сознаться, что ни та, ни другая столица не взяли верху, что онѣ обѣ одинаково

другъ друга перещеголяли, то на счетъ полновѣсности такъ называемыхъ *посылокъ*—пальму первенства, даже огромное преобладаніе мы безпрекословно должны отдать уже не Москвѣ, а Петербургу. Что же въ этихъ посылкахъ? Да больше всего, кажется, шляпки, чепчики, груды платьевъ, горы кринолинъ—все, что только можетъ служить къ явному или таинственному для насъ возвышенію изящества и красоты безъ того уже прекрасныхъ провинціальныхъ нашихъ барынь—все это, безчисленною вереницею ящиковъ, баульчиковъ, мѣстъ, полумѣстъ, картоновъ и другой поклажи шлется почти изъ одного Петербурга, какъ центра и законодателя модъ.

Какая часть изъ 400,000 пудовъ почтовой клади приходится на эти—воплощенные шляпками и корсажами—плоды изощреннаго ума, я не знаю: извѣстно то, что посылки съ дамскими нарядами, кидающіяся въ глаза своею наружною вмѣстительностію, обыкновенно также бываютъ легки и почти воздушны, какъ и тѣ смертныя, для которыхъ эти цѣнныя бездѣлки составляютъ предметы мечты и жаркихъ желаній. Но и за тѣмъ на процвѣтаніе нашихъ бумажныхъ фабрикъ — данныхъ впереди еще очень много.

За этими поэтическими, льстящими самолюбію предметами мы, изъ груды простыхъ товаровъ, отдѣленныхъ замѣтнымъ рубежемъ отъ грузовъ почтовыхъ, назовемъ сперва кладь, назначаемую тоже для умственной пищи развитаго человѣчества, предметы, назначаемые для расширенія, занятія и развлеченія человѣческаго ума, тонущаго въ прозѣ жизни и борющагося въ его волнахъ. Это, какъ вамъ, мм. гг., извѣстно,—двѣ отрады, двѣ утѣхи мыслящихъ существъ, болѣе или менѣе поднявшихся надъ уровнемъ грубаго матеріализма: это книги и карты.... не географическія.

Для жрецовъ ералаша, преферансы и тому подобной философіи, Петербургъ только одной Москвѣ ежедневно приноситъ на жертву почти цѣлые 10,000 пудовъ игральныхъ картъ. На пудъ «игръ» сто, кажется, безъ грѣха положить можно! Цифра этихъ экземпляровъ выйдетъ милліонная.... какъ тутъ уму не изощриться! Книгъ же, независимо отъ

разныхъ періодическихъ изданій, пересылаемыхъ почтою, говоря сравнительно, транспортируется несравненно менѣе, чѣмъ картъ. Въ карты надо «умѣнье» играть, и хорошо умѣть, и играть въ деньги, слѣдовательно, находиться на извѣстной степени зажиточности, при извѣстномъ излишкѣ свободныхъ капиталовъ. А книги можетъ читать и послѣдній бѣднякъ, лишь бы умѣлъ онъ разбирать буквы, да былъ повыше обыкновеннаго уровня однихъ животныхъ побужденій; кромѣ того едва ли какая нибудь книжка можетъ войдти въ соперничество съ колодой картъ, которая каждою сдачей возбуждаетъ въ игрокѣ сильныя ощущенія, иногда даже съ трагической развязкой. Съ этой точки зрѣнія глядя на предметъ, конечно, не можетъ не показаться скромною та цифра, которая такъ громко кричитъ за нашу литературу, за литературу теперешнихъ лучшихъ для нея дней. По этой части Москва снабдила насъ умомъ на 6,001 пуд. въ 1859 году, но Петербургъ переслалъ въ Москву 24,602 пуда:— 24,000 пудовъ на всю Россію!—Не слишкомъ же щедро! Сколько вѣдь тутъ и французскихъ романовъ, и русскихъ сонниковъ, которыми такъ дорожатъ наши право-славныя барыни!

Перейдемъ къ матеріальнымъ нашимъ потребностямъ, къ явственнымъ результатамъ труда физическаго, труда часто непосильнаго, обременительнаго, надъ произведеніемъ котораго, вслѣдствіе грустной обстановки жизни, сохнетъ умъ, черствѣетъ сердце, глохнутъ лучшіе порывы души, изнемогаетъ тѣло, послѣдняя собственность бѣдняка.

27 милліоновъ пудовъ этихъ грузовъ въ одномъ 1859 году перевезено только между Москвой и Петербургомъ и только по желѣзной дорогѣ.

27 милл. пудовъ! Подумайте, господа! Вы только вообразите себѣ, что дла помѣщенія ихъ потребно 54,000 полногрузныхъ товарныхъ вагоновъ, а для того, чтобъ двинуть эту массу по рельсамъ, надо употребить до 5,000 сильныхъ паровозовъ. Если мы эту громаду движителей и движимаго, не считая пассажировъ и прислуги, поставимъ всплошную линію, безъ промежутковъ, одинъ за другимъ, мы биткомъ на-

бьемъ весь рядъ колей отъ Петербурга вплоть до самой Москвы!

И какихъ предметовъ мы здѣсь не встрѣтимъ, начиная отъ вкуснаго осуществленія мечты знатока-гастронома, до простаго сѣна, прозаической мечты нашей домашней скотины. Впрочемъ замѣтимъ, что и того, и другаго перевозится немного: высшая гастрономическая услада—не по карману нашимъ провинціальнымъ лакомкамъ. Сѣна тоже перевозится немного, а все потому, что наша меньшая братія не сознала необходимости его прессованія. Будь это — его легче было бы перевозить, сѣно было бы дешевле, скотина сытнѣе была бы. Такъ, вы изволите видѣть, что даже для того, чтобъ съ толкомъ накормить и скотину, нужна извѣстная степень развитія, нужно знаніе, наука.

Начавъ говорить про аппетитныя вещи, я смѣло ужь приступаю къ номенкларатурѣ товаровъ, предназначаемыхъ для человѣческаго желудка.

Хлѣба въ зернѣ и мукѣ и разнаго рода хлѣбныхъ товаровъ, въ добавокъ къ громаднымъ массамъ, подвозимымъ сюда водою, перевозится по желѣзной дорогѣ до 4 милл. пудовъ въ годъ.

Домашней провизіи—до 250,000 пудовъ. Домашней птицы до 80,000 пудовъ; однихъ опорожненныхъ клѣтокъ и садковъ изъ подъ живой птицы—изъ Петербурга увозится въ обратный путь болѣе 5,000 пудовъ.

Яицъ, сливокъ, молока, сметаны, масла и сыру къ одному всепоглощающему Петербургу доставляется только по желѣзной дорогѣ до 170,000 пудовъ.

Варенья, соленья и разной такъ называемой бакалеи пересылается въ Москву до 65,000 пуд., въ Петербургъ до 75,000 пудовъ.

Фруктами и ягодами Москва и Петербургъ такъ и щеголяютъ одинъ передъ другимъ. Москва намъ шлетъ арбузы съ низовьевъ Волги и Дона, а мы ей шлемъ лимоны тѣхъ южныхъ странъ Европы «wo die Citronen bluehen»; она намъ яблокъ, а мы ей апельсиновъ; она намъ вишень, разныхъ ягодъ, дынь, а мы ей черносливу, бергамотовъ... все-

го, чѣмъ только можемъ заквитать ея любезность—а вѣдь эти любезности преполновѣсныя! Москва намъ 200,000 пуд., а мы ей 300,000 пуд., а недочетъ по этой части Москва отвѣшиваетъ намъ ужь разнымъ овощемъ, а овощей, конечно, ужь не изъ одной Москвы, а и съ попутныхъ станцій, къ намъ доставляется болѣе 100,000 пуд. одной желѣзною дорогой.

Къ слову объ овощахъ, позвольте мнѣ, мм. гг., обратить ваше вниманіе вотъ на какое обстоятельство: оно, при всей своей мелочности, покажетъ вамъ, какія иногда могутъ осуществиться общественныя и промышленныя предпріятія, невозможныя и даже невообразимыя безъ желѣзной дороги.

Въ 1858 году въ Петербургѣ оказался недостатокъ въ капустѣ. Недостатокъ этотъ особенно ощутителенъ былъ въ войскахъ, расположенныхъ какъ въ самомъ Петербургѣ, такъ и въ его окрестностяхъ. По телеграфу дали знать въ Москву, и вотъ продовольствіе нашей гвардіи на счетъ капусты обезпечено: 15,000 пудовъ мигомъ доставлены и мигомъ разобраны артелями. На слѣдующій годъ Москву и ея окрестности постигло серьезное несчастіе: совершенная погибель на капусту Нигдѣ ни кочня, даже разсада пропала! Въ это время у насъ на капусту случился такой урожай, какого и старые старики не запомнятъ: не знали мы куда съ ней и дѣваться! совсѣмъ было въ цѣнѣ упала! Мы 120,000 пуд. капусты двинули въ Москву! Углубитесь же немножечко въ это явленіе: вѣдь сколько тутъ грубыхъ, животныхъ, торгашескихъ интересовъ? Но зато сколько затронуто тонкихъ, не кидающихся въ глаза сторонъ частной жизни, сколько возбуждено интересовъ въ семьяхъ бѣдняковъ, лишенныхъ довольства, которымъ только и въ радость, что вкусный дешевый кусокъ, щи да селянка, приправленныя ласками близкихъ людей.... Да-съ, инымъ и капуста въ сласть и въ радость—у инаго и черезъ золото слезы текутъ!

Кстати о золотѣ Золото и серебро, въ видѣ монеты, транспортируются по желѣзной дорогѣ только въ почтовой корреспонденціи. Точнымъ образомъ, и даже приблизительно, опредѣлить массу пересылаемыхъ такимъ манеромъ капиталовъ—я рѣшительно не въ состояніи. Знаю только, что въ

видѣ простой поклажи, въ товарныхъ поѣздахъ, въ теченіе 1859 года, перевезено изъ Москвы въ Петербургъ золота и серебра и издѣлій изъ нихъ около 4,000 пудовъ, да казенныхъ денегъ переслано между Москвою и Петербургомъ до 20,000 пудовъ.

При многообразіи предметовъ, пересылаемыхъ по желѣзной дорогѣ, когда отъ персиковъ воображеніе насъ переноситъ къ рѣпѣ, отъ раздушенной легкой записочки къ тяжеловѣсному и долголѣтнему тяжебному дѣлу... что мудренаго, что послѣ золота, мы заговоримъ о нашемъ доморощенномъ гуано, о томъ, негодномъ для иныхъ, сорѣ, который съ такою заботливостію, съ такими хлопотами сметается съ крышъ нашихъ капитальныхъ и многоцѣнныхъ построекъ—людьми, которые въ этомъ постыломъ трудѣ находятъ средство заработать кусокъ хлѣба.

Это пока новая еще у насъ промышленность. Въ какой мѣрѣ она разовьется—дѣло темное, но въ 1858 году, петербургскіе голуби снабдили наши поля лишь 326-ю пудами, а въ 1859 году этого рода гуано перевезено по желѣзной дорогѣ изъ Петербурга около 3,500 пудовъ.

Впрочемъ, какихъ предметовъ, особенно при пониженіи тарифа до 15 коп. съ пуда, не стали теперь перевозить по желѣзной дорогѣ: возятъ сѣно, возятъ дрова, возятъ пиво, возятъ спиртъ и вино, явилась промышленость снабженія Москвы и Петербурга сухими дрожжами, которыхъ ежегодно перевозится болѣе 40,000 пудовъ, возятъ гильзы и папиросную бумагу; этой ничтожной мелочи изъ Петербурга въ годъ вывозится болѣе 4,000 пудовъ... Теперь всюду являются новыя отрасли дѣятельности, многое кажется даже чудеснымъ... въ нашей памяти свѣжа еще минута, съ которой все встрепенулось, все ожило, все просіяло, и мы теперь уже не тѣ, что̀ были 20, 10, даже 5 лѣтъ тому назадъ...

На линіи желѣзной дороги отъ Москвы къ Петербургу — явились новыя промышленныя мѣстности, посады, цѣлые городки. И тамъ, гдѣ почти вчера была скука, тоска, мертвенность, лишенная даже зачатка мануфактурной производительности—теперь толпятся массы рабочаго народа, разви-

вается трудъ, разливаются знанія и довольство. Посмотрите, какія цифры представляетъ вамъ одна желѣзная дорога въ подтвержденіе нашихъ словъ, что мы уже не спимъ, что мы проснулись, дѣйствуемъ, думаемъ, живемъ.....

По Николаевской желѣзной дорогѣ въ 1859 году перевезено въ Москву до 600,000 пуд. рельсовъ: а, стало быть, и за Москвой забьется жизнь ключемъ; стало быть, и тамъ, отъ дуновенія свѣжихъ идей, готовы рухнуть низенькія татарскія нары, на которыхъ такъ долго нѣжилось общество.

Машинъ изъ Петербурга къ Москвѣ и Твери послано въ 1858 году до 600,000 пудовъ, а въ 1859-мъ ужь болѣе цѣлаго милліона пудовъ. Значитъ, дѣятельность такъ велика, что грубыхъ силъ становится мало и цѣлая громада изобрѣтеній новѣйшей науки сознана живой потребностью.

Прежде мы хлопки туда посылали съ небольшимъ 1 милл. пуд.; въ 1859 г. мы отправили отсюда и хлопки, и пряжи до $2^1/_2$ милл. пуд.: нужны же и живыя силы и механическіе дѣятели, чтобъ всю эту массу сыраго товара привесть въ видъ изящной ткани.

Прежде, бывало, здѣсь въ Петербургѣ существовали въ продажѣ одни лишь сѣверные и сѣверо-западные льны, преимущественно изъ Новгородской, Псковской, Олонецкой и Вологодской губерній. Нынче и въ центральныхъ губерніяхъ народъ хватился за умъ— и шлетъ къ намъ свой продуктъ ужъ не водой, а по желѣзной дорогѣ. Въ 1858 году его было привезено 200,000 пуд., а въ 1859-мъ болѣе 800,000 пуд.

Пеньки—подвозъ тоже усилился: вмѣсто 740,000, какъ было въ 1858-мъ, въ 1859 перевезено 1,200,000 пуд. При этой перевозкѣ, капиталъ, который прежде, бывало, обращался разъ въ три года, особенно если суда съ грузомъ бывали принуждены зазимовать, теперь въ тотъ же періодъ времени можетъ, при умѣньи, оборотиться 12 разъ.

Не останавливаясь на товарахъ, перейдемъ къ послѣднему отдѣлу нашей бесѣды. Въ теченіе 1859 года, по ж. дорогѣ перевезено 1,083,000 человѣкъ пассажировъ. Исключивъ изъ этого общаго итога благородное сословіе всѣхъ 14-ти классовъ табели о благородствѣ, исключивъ богатое купече-

ство и зажиточное мѣщанство, мы получимъ массу 905,500 такихъ пассажировъ, которые за все разстояніе отъ Петербурга до Москвы въ силахъ заплатить только 4 руб. сер. Почти вся эта масса, подавляющая своею численностію всѣхъ остальныхъ пассажировъ прочихъ разрядовъ, состоитъ почти изъ однихъ простолюдиновъ, изъ крестьянъ, которые, преимущественно въ лѣтніе мѣсяцы, огромными толпами кидаются на физическій трудъ, какъ на едиственное средство заработать себѣ тяжкій, но честный кусокъ хлѣба и инстинктивно приложить къ дѣлу присущую человѣку идею свободы труда.

Самыя людныя толпы народа стекаются на заработки въ Петербургъ и сосѣднее ему Колпино, не въ дальномъ разстояніи отъ котораго находится много кирпичныхъ заводовъ: въ 1859 году сюда пришло 280,000 человѣкъ. Почти такое же множество народа нахлынуло на Москву и окрестныя ея фабричныя мѣстности: Клинъ, Завидово, Подсолнечную и др. Въ Тверь набралось до 100,000 народу, въ Вышней Волочекъ до 60,000: сюда приходитъ народъ, наживающій копейку лямкой.

Желѣзная дорога служитъ для нашего рабочаго класса такимъ важнымъ подспорьемъ, такимъ удобнымъ средствомъ быстраго, вѣрнаго и дешеваго достиженія новыхъ способовъ заработать трудовую копейку, что темное простолюдье сразу, инстинктивно поняло важность ея существованія и, на первыхъ же порахъ, изгнало изъ своихъ умовъ всѣ грустно забавные предразсудки о паровомъ передвиженіи. Правда, живущіе въ глуши лѣсовъ крестьяне старики передаютъ еще молодымъ парнямъ въ деревнѣ назидательные разсказы о «чортовой кобылѣ» и о «бѣсовской махинѣ», но молодое поколѣніе не вѣритъ старческимъ бреднямъ: новая жизнь, горячіе вопросы закинули искру свѣта въ ихъ покоившуюся во мракѣ разсудительную способность. Сомнѣніе сильно въ нихъ шевелится, умъ допытывается правды—и вотъ разсказы очевидцевъ, ясныя рѣчи бывалыхъ людей раскрываютъ передъ ними тайну, что все это — дѣло рукъ Божіихъ, что

на это *такая наука* есть, и что всякая наука идетъ отъ зерна слова Божія, на радость и счастіе ближняго.

И, посмотрите, какъ нашъ мужикъ умно бережетъ время и какъ расчетливо пользуется обстоятельствами. Не успѣютъ суда съ кладью приплыть въ Петербургъ, едва лишь привалятъ они къ берегу подъ Невскимъ—и нашъ барочникъ ту же минуту беретъ отъ хозяина расчетъ; въ ближайшей лавкѣ запасается двумя-тремя сайками и краюхой чернаго хлѣба и, почти безъ оглядки, что есть духу, торопится къ Знаменью на Чугунку, всѣ усилія свои напрягая на то, чтобы не своротить съ дороги и не попасть туда, гдѣ ждутъ его цѣлыя рѣки соблазна, соблазна самаго заманчиваго. Въ сильной борьбѣ съ животными инстинктами, въ попыхахъ, оторопѣлый, раскраснѣвшійся отъ жару барочникъ приходитъ на станцію, ютится тутъ гдѣ нибудь въ тихомолку и часъ, два, три часа, иногда цѣлые полдни кротко ждетъ урѣченнаго срока и сигнальнаго звонка, и за 2 р. 40 к. летитъ либо въ Волочекъ, чтобъ оттуда опять, ужь въ новой должности, но тоже на баркахъ, сплыть въ Петербургъ,—либо въ Тверь, откуда онъ отправляется на пароходѣ далѣе по Волгѣ, въ мѣста, гдѣ на рабочія руки заслышитъ большіе запросы.

Такимъ образомъ, въ продолженіе круглаго лѣта и всей осени, мы постоянно встрѣчаемъ нашего бѣднаго, берегущаго себя отъ зла—крестьянина въ безпрестанныхъ заботахъ, въ вѣчныхъ попыхахъ. Возможность быстраго перемѣщенія изъ одной мѣстности въ другую такъ сильно бодритъ его и поддерживаетъ въ немъ энергію, что многіе теперь успѣваютъ совершить три путины изъ Волочка, то есть сдѣлать въ Петербургъ и Новгородъ три рейса на судахъ, стало быть трижды получитъ заработную плату—а это 50 цѣлковыхъ! тогда какъ до существованія желѣзной дороги самый дѣятельный работникъ едва ли бы могъ сдѣлать въ лѣто болѣе одной путины. Да и обстоятельства-то сами какъ-то такъ сложились, что именно желѣзная дорога придала совершенно новый характеръ дѣятельности и водянымъ путямъ, и сухопутнымъ сообщеніямъ, и промышленнымъ порывамъ человѣка. Не ясно ли же изъ этого: какое благодѣяніе желѣзныя

дороги для народа?.... а вѣдь есть у насъ люди—люди сильные, которые все еще въ томъ сомнѣваются.

А, вмѣстѣ съ быстротою передвиженія, дешевизна переѣзда? Развѣ она для народа тоже не благо? Слыханное ли когда нибудь прежде у насъ дѣло—проѣхать изъ Москвы въ Петербургъ, за 4 рубли, въ полторы сутки, съ удобствомъ, съ защитой отъ непогоды и безъ всякой устали?

Если число 905,500 простолюдиновъ, переѣзжающихъ не все пространство между двумя столицами, а лишь извѣстные его участки, разложить на все протяженіе дороги и расчитать: какое именно вышло бы число ихъ, еслибъ они проѣхали всѣ 604 версты, то, при сближеніи извѣстныхъ данныхъ, мы, вычисленіями, найдемъ, что цифра 905,500 сократится до 400,000.

Если бы не существовало желѣзной дороги, то эти 400,000 однихъ бѣдняковъ могли бы совершить 604-хъ верстный путь двумя способами: или идти пѣшкомъ, или нанять подводы. Подводы бываютъ троечныя, бываютъ и одиночныя. На троечныхъ подводахъ можно скорѣй доѣхать, то-есть меньше проѣсть хлѣба, стало быть, меньше прожить денегъ въ ожиданіи достиженія труда и полученія заработной платы. На одиночныхъ подводахъ, конечно, можно дешевле доѣхать, но зато больше прійдется проѣсть хлѣба и дольше просидѣть безъ дѣла. Здѣсь какъ нельзя проще осуществляется старинная наша пословица, что «и дешевое, да наведетъ на дорогое».

Но потрудитесь, мм. гг., вотъ что̀ принять въ соображеніе. При подводахъ, троечныхъ или одиночныхъ, народъ непроизводительно расходуетъ и время на переѣздъ, и деньги на прокормъ; а при тихой ѣздѣ, при скукѣ, при единообразіи и томительности странствованія, непросвѣщенному простолюдину легко можетъ прійдти въ голову всякая блажь и разныя причуды и затѣи—и вотъ онъ, самъ того почти не замѣчая, или для праздника, или отъ жары, а не то отъ простуды, отъ мокропогодья, еще болѣе непроизводительно тратитъ деньги на вино, благо соблазна по дорогѣ много.—Кромѣ людей, надо прокормить и лошадь, надо ей дать овса, сѣна; надо

осмотрѣть, справить телѣгу, а за этимъ—бездна мелочей, бездна разныхъ незамѣтныхъ расходовъ. При желѣзной дорогѣ—это все совершенно излишне, все это остается въ сбереженіи, все это получаетъ болѣе разумное, болѣе производительное назначеніе: стало быть, все это составляетъ несомнѣнный вещественный прибытокъ для народной экономіи.

Вѣроятно, вы, мм. гг., согласитесь со мною, что для перевозки 400,000 человѣкъ, хотя бы и простаго народа, потребуется не малое количество подводъ. Если даже мы предположимъ, что наши рабочіе незнакомы съ комфортомъ, что на троечную телѣгу ихъ можно, конечно не доброю волей, потѣснить человѣкъ по восьми вмѣстѣ, то и для этакого неспокойнаго пути, при тряскѣ въ продолженіе 12 сутокъ, подъ вліяніемъ разнаго рода непогоды, и жара, и дождя, понадобилось бы 50,000 извощиковъ. по крайней мѣрѣ; 150,000 лошадей, 50,000 телѣгъ, 50,000 лагушекъ съ дегтемъ, 150,000 шлей, возжей, хомутовъ и 50,000 здоровыхъ кнутовъ.

При желѣзной дорогѣ все это излишне. Въ полторы сутки рабочій въ Москвѣ; онъ не усталъ; онъ бодръ, свѣжъ и здоровъ—и деньги его цѣлы. Одного рабочаго времени противъ троечныхъ подводъ желѣзная дорога сберегаетъ каждому по десяти сутокъ, а при 400,000 рабочихъ это составляетъ 4,000,000 рабочихъ поденщинъ, то есть, обыкновеннымъ языкомъ говоря, это—двѣсти рабочихъ дней, т. е. цѣлый годъ, за исключеніемъ праздниковъ, святокъ и масляницы и т. п., для 20000 здороваго и свѣжаго рабочаго населенія. Если каждый рабочій день, пропадающій для креетьянина безплодно, оцѣнить круглымъ счетомъ въ 50 к. сер., каждый пудъ сѣна, который съѣдаетъ лошадь, положить въ 25 к., а куль овса въ 3 р. 60 к., и высчитать потраты, болѣе всего кидающіяся въ глаза при существованіи подводъ, то цѣнность общаго сбереженія расходовъ, обращаемыхъ нынѣ, при желѣзной дорогѣ, на болѣе разумныя надобности, будетъ простираться почти на 8 милл. руб. сер.

Если вмѣсто троечныхъ подводъ вывести подобный же расчетъ на одиночныя, то сумма всѣхъ сбереженій дойдетъ до цѣнности 10 милл. руб. сер. А если допустить, что

бѣдные крестьяне, трясясь надъ копейкой, вздумали бы пуститься въ путь пѣшкомъ, съ самымъ суровымъ отказомъ себѣ во всемъ, даже во вкусной и сытной пищѣ, если они станутъ тратить на харчи, вмѣсто полтинника, по 3 гривенника въ сутки (на мірское подаянье Христовымъ именемъ — намъ вѣдь грѣшно расчитывать), то въ сравненіи съ желѣзною дорогой, они протопчутъ лаптей, износятъ одёжи и прохарчатся — и то не въ-сласть и не въ-досталь — на цѣлые три милл. руб. сер., да кромѣ того, у нихъ безплодно пропадаютъ болѣе семи милл. рабочихъ поденщинъ. Желѣзная дорога сберегаетъ такимъ образомъ въ народной экономіи — только отъ переѣзда однихъ бѣдныхъ простолюдиновъ нисшаго класса—цѣлые семь милл. руб. сер.

Разложивъ 27 милл. пудовъ грузовъ на все протяженіе дороги, мы получимъ всего, на 604 версты, 23 милл. пудовъ. Сдѣлавъ здѣсь подобный же расчетъ расходовъ, потребныхъ на перевозку ихъ на троечныхъ или одиночныхъ подводахъ, и высчитавъ всѣ потраты, сколько нибудь обращающія на себя вниманіе своею рѣзкостію, мы увидимъ, что общая ихъ цѣнность, вмѣстѣ съ цѣнностью остающихся въ экономіи милліона пудовъ сѣна, милліона кулей овса и двухъ милліоновъ рабочихъ поденщинъ, составляетъ отъ 22 до 25 милл. руб. сер. Стало быть, весь итогъ видимыхъ матеріальныхъ сбереженій не по всѣмъ, а только по двумъ, и конечно важнѣйшимъ предметамъ эксплоатаціи, въ 1859 году простирался свыше 30 и до 35 милл. руб. сер. Я уже ни слова не говорю про возвышеніе цѣнности земель, и не касаюсь другихъ сторонъ дѣла.....

Какъ же намъ, послѣ такихъ, вызывающихъ на размышленіе, цифръ, не пожелать скорѣйшей и счастливѣйшей развязки и разрѣшенія важнѣшихъ вопросовъ нашей народной жизни и, между ними, окончанія предпринятыхъ по цѣлой Россіи построекъ цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ?

Но желѣзныя дороги предоставлены уже теперь частной предпріимчивости и, какъ промышленное предпріятіе, онѣ до нашего общества мало имѣютъ касательства. Насъ тутъ

интересуетъ другая сторона дѣла—вліяніе ихъ на экономическій бытъ народа.

Сегодняшній день, въ день годоваго собранія Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества, вспомнимте, мм. гг., что на насъ лежитъ обязанность содѣйствовать, между прочимъ, распространенію въ массѣ нашей публики, здравыхъ, выработанныхъ наукою началъ политической экономіи, а—во главѣ этихъ началъ стоитъ идея свободнаго труда. И наука, и жизнь требуютъ практическаго приложенія его къ дѣлу.

Мы здѣсь сошлись всѣ добровольно, сошлись во имя науки, а наука—свѣтъ, а свѣтъ—и во *тьмѣ* свѣтится и *тьма* его не объятъ. (Еванг. отъ Іоан. гл. I).

Иванъ Небольсинъ.

Взято изъ № 4 «Журнала Труды Имп. Вольн. Экон. Общ.»

Печатать позволяется, Спб., 11 апрѣля 1860 года. Ценсоръ *Обертъ.*

Типографія Торговаго Дома Струговщикова, Похитонова, Водова и Комп.