



[Об участии местных жителей в построении железных дорог]

МОСКВА 8-го октября.

с. 1

Помещённая ниже заметка г. Аммосова в пользу города Александрова, по поводу предположений о дальнейшем направлении Московско-Троицкой железной дороги, побуждает нас возвратиться к недавно затронутому нами вопросу об участии местных жителей в построении железных дорог. Предполагается продолжать Московско-Троицкую железную дорогу до Переславля, держась по возможности того направления, которое, как наикратчайшее, было избрано для ярославского шоссе. Если это предположение состоится, то Александров останется в стороне, и без всякого сомнения начнёт гложуть. Все жители Александрова, а в особенности местные фабриканты и помещики, должны быть сильно заинтересованы тем, чтобы железная дорога коснулась Александрова. Сколько они выиграли бы против теперешнего, если бы дорога пошла на Александров, столько же они потеряют, — и притом потеряют также против теперешнего, — когда железная дорога минует их город. В первом случае их положение улучшилось бы, а во втором оно ухудшится сравнительно с теперешним. Как же им оставаться равнодушными? Г. Аммосов указывает на то, что местность на пути чрез Александров удобнее, что около Александрова железная дорога нашла бы дешёвое топливо в тамошнем торфе, что, наконец, этот город, по всему вероятно, уступит бесплатно место для станции железной дороги. Последнее предположение имеет некоторый вес, хотя нельзя не сказать, что теперь едва ли найдётся на Руси город, который решился бы повторить безумную попытку Коломны прижать компанию Московско-Рязанской железной дороги запросом громадной цены под станцию. Теперь всякий уездный городок, в каком бы захолустье он ни стоял, поймёт, что ему выгодно содействовать, а не противодействовать проведению через него железной дороги и устройству в нём станции. Выгоды тут так велики, что повсюду не города прижимают строителей железных дорог, а наоборот, строители торгуются с городами и предлагают им иногда тяжёлые условия, чтобы не обойти их. В особенности следует сказать это о маленьких городах, которые лежат на пути предполагаемых железных дорог и находятся совершенно во власти компаний, принимающихся за постройку их. В данном случае те лица, которые заинтересованы тем, чтобы Ярославская железная дорога прошла через Александров, всего скорее могут достигнуть цели своих желаний, если примут участие в складочном капитале. Этим они всего лучше докажут, что действительно убеждены в выгодности направления железной дороги через Александров. Так поступают местные жители везде в Западной Европе, так должны они поступать и у нас, если понимают, какие огромные выгоды доставляет железная дорога тем местностям, через которые проходит.

У нас понятия насчёт этих выгод ещё не достаточно распространены, и вина в том падает на наших статистиков и экономистов. Очень часто слышатся у нас отвлечённые рассуждения о связи науки с жизнью, а между тем самые практические из наук остаются у нас без серьёзного применения к интересам жизни. Мы охотно толкуем о теории Мальтуса; нас так и тянет к самым трудным и сложным вопросам политической экономии, каков, например, вопрос о ренте. А то, что у нас под рукой, что само навязывается на изучение, освещённое ясными понятиями науки, то остаётся нетронутым и даже незамеченным. Не заключается ли в этом влечении к трудным и отдалённым вопросам и в этом обегании вопросов ближайших и лёгких признак того, что мы не придаём серьёзного значения нашим занятиям наукой?

*Катков, М. Н. [Об участии местных жителей в построении железных дорог] / М. Н. Катков // *Московские ведомости*. — 1864. — 9 октября (№ 220). — С. 1—2.

Молодой человек, предпринимающий «исследование» по одному из труднейших вопросов своей науки, едва ли может сам надеяться, что ему удастся сказать что-нибудь самостоятельное. Самостоятельно разработать какой-нибудь трудный вопрос значит сделать важный шаг в науке: многим ли мыслителям и учёным удавалось начинать таким шагом своё поприще? Откуда же берётся у наших молодых людей такая самоуверенность? Не есть ли это только призрак, за которым скрывается совершенная неуверенность в своей способности сделать что-нибудь серьёзное? А сколько самых привлекательных, самых благодарных тем представляется у нас человеку, занимающемуся политической экономией и статистикой? Мы упомянули выше о ренте под влиянием дошедших до нас слухов, что наша литература в непродолжительном времени обогатится несколькими диссертациями по этому важному вопросу. Теоретическая сторона вопроса о ренте до такой степени далека от применения к практическим вопросам, ожидающим у нас разъяснения от политической экономии и статистики, что может быть почти отнесена к задачам, для нас совершенно бесплодным. Но тот же вопрос представляет много практических сторон, которые именно в настоящее время получают у нас особенное значение. Поземельная рента подвергается теперь в России разнообразным изменениям. Одни из этих изменений трудно поддаются исследованию: таковы, например, те, которые происходят вследствие освобождения крестьян и непрочности нашей денежной системы. Но есть другие изменения, которые ждут исследователя, чтобы тотчас же вознаградить его за труд. К этим последним относятся изменения, причиняемые в ренте железными дорогами. В Англии, в Германии, отчасти и во Франции уже собраны данные, ясно показывающие, какое влияние имеют железные дороги на возвышение ренты земель, мимо которых они проходят. Эти данные, служат разъяснению теоретической стороны вопроса о ренте, вместе с тем имеют чрезвычайно полезное практическое применение. Они показывают землевладельцам, чего *по меньшей мере* могут ожидать они от проведения железной дороги вблизи их имений. Распространение этих сведений оживляет интерес к делу построения железных дорог, увеличивает число людей, готовых поддерживать это дело, содействовать ему и даже приносить ему временные жертвы посредством подписки на акции. У нас ничего подобного нет, а чего бы, кажется, стоило собрать подобные сведения, например, по Николаевской железной дороге? Для этого было бы достаточно раза два проехать по этой дороге, останавливаясь на её станциях и разузнавая о ценах на недвижимые имущества в городах и уездах. Нужна была бы только точность разведки; сложных вопросов тут не представлялось бы вовсе. Следовало бы сделать различие между теми местностями, где Николаевская дорога пролегает близ шоссе, и между теми, где она значительно уклоняется от него: в первых местностях возвышение цен должно быть слабее, чем во вторых. Затем следовало бы отличать цены теперешние от цен, стоявших до освобождения крестьян, ибо иначе нельзя было бы определить, в какой мере рента изменилась вследствие влияния железной дороги, независимо от влияния других причин. Повторяем, такое исследование не представило бы больших трудностей, а принесло бы неисчислимую пользу, и усилия, на него положенные, оставили бы видный след как в учёной литературе, так и в практической жизни. Если бы подобные исследования были сделаны и по другим железным дорогам, то всякий землевладелец имел бы возможность составить себе основательное суждение о том, чего может он ожидать от проведения железной дороги вблизи его имения, и следовательно, чем он может с выгодой для себя пожертвовать, если осуществление железной дороги потребует от него каких-нибудь, хотя бы и временных, жертв.

с. 2 Дело железных дорог не может развиваться успешно, пока будет всю свою тяжесть ложиться на государство. Есть дороги, которые надобно вести во что бы то ни стало, ввиду тех интересов государственного единства и государственной безопасности, за которые народы, заслуживающие политической самостоятельности, не задумываются проливать свою кровь. Если интересы этого порядка могут быть хоть сколько-нибудь обеспечены имущественным пожертвованием, то нет никакой возможности останавливаться перед ним. Таковы, например, великие интересы, ожидающие своего ограждения от рельсового пути из Москвы в Киев. Важность этого дела для всей Русской земли так велика, что в случае крайности оно могло бы быть совершено даже по национальной подписке. Многие, наверное, подписались бы на значительные суммы; ни один русский человек не уклонился бы от взноса нескольких копеек, из которых однакоже суммы; ни один русский человек не уклонился бы от взноса нескольких копеек, из которых, однакоже, составились бы миллионы. Русский народ был готов не на такие жертвы, когда дело шло о единстве Русской земли, а вопрос о Московско-Киевской железной дороге есть не что иное как вопрос о самом верном и могущественном средстве соединения юго-западной Руси с Русью срединною. Такая дорога есть дело патриотическое, и чем более

она подвергается сомнению, тем с большею энергией должна сказываться потребность в ней во всём русском народе. Но таких дорог немного. Большая часть остальных должны быть делом расчёта со стороны лиц заинтересованных в их проведении, а чтоб эти лица не ошиблись в расчёте, перед их глазами должны быть данные, на основании которых они могли бы сделать приблизительно верное вычисление выгод, предстоящих им от проведения железной дороги. Для того, чтобы дело железных дорог получило правильный ход, прежде всего необходимы два условия: с одной стороны, необходимо, чтоб образовался у нас класс предпринимателей и строителей, пользующихся доверием капиталистов, а с другой стороны, необходимо, чтобы возникла конкуренция между местностями, нуждающимися в железной дороге. Класс предпринимателей уже возникает; желательно только, чтоб они не оставались без дела и не распускали своих штабов; конкуренция между ними всего вернее приведёт к удешевлению постройки железных дорог. Но никакого успеха не будет, пока интерес к этому делу не начнёт живее сказываться в местных жителях.