

НАШИ ДОМАШНЯЯ ДѢЛА

Старый годъ и его судьи.—Жалобныя рѣчи прогрессиста и могущій послѣдовать отвѣтъ на нихъ.—Жажда искренности и правды.—Надежды, поданныя журналистикѣ отходящимъ годомъ.—Обзоръ недавней полемики о южной желѣзной дорогѣ.—Проктируемый святой человѣкъ.

Настоящій декабрскій номеръ нашъ заканчиваетъ 1864 годъ нѣсколько заднимъ числомъ; но это ни сколько конечно не обязываетъ насъ и говорить въ немъ тѣмъ-же заднимъ числомъ, т. е. воображать себя еще въ прошломъ году, тогда какъ мы уже находимся въ новомъ и знаемъ, какъ протекали послѣдніе дни и часы его предшественника. Дѣлать оброзъ и давать строгій отчетъ объ этомъ предшественникѣ мы теперь не будемъ... хотя-бы въ силу того хорошаго обычая, по которому произносить судъ надъ свѣжей могилой считается неприличнымъ. Да есть и разумное основаніе въ этомъ обычаѣ, потому что не въ недѣлю образуется такъ называемое потомство, а вѣдь только оно слыветъ чуждымъ всякаго пристрастія. Современники относятся къ своему времени съ самыми разнообразными желаніями, и волнуются, и кипятъ ими; завершился извѣстный періодъ, напримѣръ такой-то годъ, желанія не сбылись,—и горькое чувство тутъ-же, въ состояніи того-же кипѣнія, начинаетъ бить ключомъ, иногда заливая все безъ разбора. Но прокипить оно и уляжется, — и тогда можетъ быть иначе посмотреть человѣкъ назадъ, и совсѣмъ инымъ свѣтомъ освѣтится передъ нимъ прошлый періодъ.

Отказываясь въ настоящую минуту судить, а тѣмъ болѣе осуждать прошедшій годъ, мы попробуемъ указать на нѣкоторыхъ судей, которые уже успѣли затронуть его память. Полагаемъ, что это указаніе будетъ не бесполезно для наблюдателя. Такъ напримѣръ одна петербург-

ская газета, едва успѣвши перешагнуть въ новый годъ, произнесла слѣдующія слова:

«Вообще въ минувшемъ году наше общество было расположено очень слабо увлекаться прогрессивными идѣями, и можетъ быть никогда еще, съ тѣхъ поръ какъ русскіе люди привыкли говорить сознательно, самое слово *прогрессъ* не пользовалось у насъ такимъ малымъ уваженіемъ. Мы казалось совершенно разубѣдились какъ въ могуществѣ прогресса, такъ и въ его пользѣ и, *главное, въ нашей способности двигаться прогрессивно*».

Ожидали-ли вы этого,—вы, русское общество, у котораго, какъ намъ казалось, все растеть да растеть вѣра въ свои силы и въ способность двигаться впередъ? А вѣдь слова-то газеты ужасно горькія. Шутка-ли въ самомъ дѣлѣ—«*совершенно* разубѣдиться въ своей способности двигаться прогрессивно!» Страшное положеніе! Только намъ кажется, что русское общество уразумѣтъ горькую тираду по-своему и отвѣтитъ на нее такъ: Правда, слово *прогрессъ* пользовалось у насъ очень малымъ уваженіемъ, но именно—въ устахъ вашихъ, потому что вы отлично сѣумѣли его опошлить. Написавши это слово уже давно на своемъ знамени, вы такъ долго твердили его заурядъ, какъ выученный служебный терминъ, что чуть-ли наконецъ и сами не забыли, соединялось-ли вначалѣ у васъ съ нимъ какое-нибудь конкретное содержаніе, — по крайней мѣрѣ мы этого не чули, а потому и самые звуки слова намъ прислушались и надоѣли; но изъ этого вовсе не слѣдуетъ, чтобы мы разубѣдились въ нашей способности двигаться прогрессивно, т. е. къ лучшему; только это лучшее видится намъ можетъ быть не тамъ, гдѣ вы думаете, оттого вамъ и кажется, что мы разубѣдились.

Вѣроятно не предполагая такого отвѣта со стороны общества, петербургская газета идетъ дальше и продолжаетъ защиту прогресса уже противъ своей братіи.

«Противъ прогресса, говоритъ она, воевала одна часть нашей прессы, къ сожалѣнію наиболѣе вліятельная, соединявшая въ себѣ вѣстѣ съ несомнѣннымъ талантомъ долговременный навыкъ и неимоверную ловкость въ преодоленіи многочисленныхъ трудностей русскаго журнальнаго дѣла...

«Дѣятельность журналистики была въ переходномъ состояніи, вслѣдствіе ожиданія новаго устава о печати. Но кромѣ этого обстоятельства, были еще и другія причины, наложившія на дѣятельность печати тотъ особый характеръ, о которомъ мы упомянули выше. Апатія общества отразилась на русской печати; вѣра въ прогрессъ была поколеблена. Журналистика прошлаго года была, по крайней мѣрѣ въ

лицѣ одного изъ наиболѣе вліятельныхъ органовъ, скорѣе ретроградною, чѣмъ прогрессивною.»

Хотя сіи горчайшія рѣчи брошены въ лицо уже не обществу, а журналистикѣ или собственно одному вліятельному органу, но намъ сдается, что общество и тутъ не утерпитъ, чтобы не отвѣтить чѣмъ-нибудь въ родѣ слѣдующаго: Да скажите, дескать, вы намъ ради Господа, какъ именно представляется вамъ этотъ звѣрь—*прогрессъ*? Начертите намъ по возможности наглядно и осязательно его образъ, чтобы мы по немъ могли догадаться, чего вы желаете. Потрудитесь также вразумить насъ, въ какихъ именно чертахъ усмотрѣли вы возвратный ходъ или, какъ вы говорите, ретроградство нашей журналистики? Правда, у насъ таки водятся такіе возвратные органы, но они до того невліятельны, что вѣсти о нихъ доходятъ къ намъ чуть не изъ пятыхъ рукъ. Что-же касается вліятельныхъ, то не растолкуете-ли вы намъ, какимъ это образомъ они могли, сдѣлавшись ретроградными, въ то-же время остаться вліятельными?—Это оттого, можетъ быть скажете вы, что мы, общество, сами сдѣлались ретроgrадами и, погруженные въ апатію, стали готовы двинуться назадъ.—Э! нѣтъ, милостивые государи! такъ-то обижать себя мы не позволимъ, а попросимъ васъ самихъ выслушать нашу крѣпкую правду. Слушайте-же: поддавались мы вліанію того—ретроgrада или прогрессиста, не знаемъ,—отъ кого слышали живое слово, твердое, дышащее силой слово, а не сонное мурлыканье одной и той-же всесвѣтной пѣсни; еще поддавались мы вліанію того, кто глубже проникалъ мыслью въ нашу насущную жизнь и шевелилъ насъ свѣжею, близкою нашей русской душѣ рѣчью... Вы вотъ полагаете, что мы пошли назадъ, а это не такъ,—вы не угадали: мы точно можетъ быть немножко повернули, только не назадъ, а въ сторонку, а вы-то этотъ поворотъ должно-быть проглядѣли, слѣдъ нашъ потеряли, сами сбились съ пути и съ толку, и остались одни, съ своимъ вѣчнымъ безплотнымъ прогрессомъ. Вы вотъ желаете воскресить въ насъ угасшее расположеніе къ вашему надорванному коньку, выдохшемуся словцу—*прогрессъ*, да тутъ и ставите точку,—а послушайте-ка, какимъ желаніемъ одушевлены истинно живые люди. Они говорятъ:

«Если-бы нужно было опредѣлить краткой формулой—чего именно нужно для Россіи, когда въ ней повидному всего такъ много, — и правительственной благонамѣренности, и твердой власти, и вишняго могущества, и покорности и преданности народовъ, и всякихъ силъ матеріальныхъ и нравственныхъ,—чего именно нужно для Россіи (потому что *чего-то* въ ней нѣтъ, и именно чего-то такого, что даетъ жизнь всѣмъ элементамъ жизни),—мы-бы сказали одно: *ей нужно искренности, ей нужно правды слова!*»

*

Да, милостивые государи! И мы, ретрограды, повторяем вслѣдъ за живымъ человѣкомъ: «общество тогда только вполне можетъ оказать правительству помощь искренняго содѣйствія, когда живетъ искреннею внутреннею жизнью, когда чувствуетъ за собою *возможность быть искреннимъ и въ мысли и въ словѣ!*» А вы вотъ и не догадались пожелать намъ этого блага, которое куда какъ много питательнѣе вашего-то завѣтнаго словца... Вы кажется не совсѣмъ довольны 1864 годомъ, а живой человѣкъ говоритъ: «Дѣло стало за русскую жизнь. Много роскошнаго груза наложено на нее теперь разными благонамѣреннѣйшими правительственными преобразованіями, изданными въ 1864 году; много придется ей вывозить на своихъ плечахъ въ 1865 году, когда дойдетъ дѣло до исполненія всѣхъ этихъ громадныхъ реформъ»...

Въ самомъ дѣлѣ, скажемъ мы уже отъ себя, мудро промизнестъ что-либо въ осужденіе 1864 году, когда онъ далъ начало введенія въ жизнь земскихъ учреждений и судебные уставы, призывающіе на дѣятельность и трудъ лежавшія втунѣ общественныя силы, и... дѣйствительно, чтобы этотъ трудъ былъ плодотворенъ, остается желать только искренности, правды въ мысли, словѣ и дѣлѣ. Но 1864 годъ по-казалъ издали и возможность этой искренности...

Послѣдніе дни 1864 года освѣтились зарею надежды и для нашей литературы. Эта заря возсіяла въ заявленіи «Сѣверной Почты» о томъ, что проектъ новаго устава о печати уже внесенъ на разсмотрѣніе государственнаго совѣта. Составленіе новаго устава само по себѣ предполагаетъ признаніе несостоятельности или недостаточности стараго. И если правительство уже выразило это признаніе, то конечно со стороны литературы остается только съ трепетнымъ нетерпѣніемъ ожидать разрѣшенія жизненнаго для нея вопроса: что будетъ поставлено новымъ уставомъ? Поэтому заявленіе «Сѣверной Почты», какъ и всякое извѣстіе касающееся ожидаемаго устава, не могло быть встрѣчено литературою холодно. Оно дало поводъ одному изъ чистосердечнѣйшихъ органовъ нашихъ (День № 30) прямо высказать то, что лежитъ безъ сомнѣнія въ мысляхъ всего журнальнаго міра относительно настоящаго вопроса. «День» съ замѣчательной ясностью представилъ, что отъ духа будущаго устава будетъ вполне зависѣть возможность для литературы выполнить то служеніе, которое возлагается на нее настоящее положеніе дѣлъ. Онъ напримѣръ напоминаетъ тѣ заграничныя кривотолки и клеветы на насъ, о которыхъ мы не разъ упоминали въ послѣднее время, и говоритъ такъ:

«Официальныя обвиненія не внушаютъ большаго кредита нашимъ заграничнымъ упрямымъ недругамъ. По этому для успѣшнаго одровер-

жевія всякихъ клеветъ, распространяемыхъ на нашъ счетъ въ Европѣ и почерпаемыхъ будто бы изъ достовѣрныхъ источниковъ, необходимо, чтобы русская журналистика съумѣла занять почетное мѣсто въ европейской прессѣ, чтобы она снискала къ себѣ уваженіе и, главное, довѣріе какъ къ *самостоятельному* органу общественнаго мнѣнія, чуждому всякихъ внѣшнихъ разсчетовъ и соображеній. Только поставленная въ выгодныя условія у себя дома, можетъ она, русская журналистика, приобрести къ себѣ довѣріе за границей, и только приобрести это необходимое довѣріе, можетъ она оказать требуемую отъ нея услугу и государству и обществу.

Это—задача и святой долгъ нашей журналистики для внѣшнихъ отношеній Россіи. Что касается до нашихъ внутреннихъ дѣлъ, то дѣлѣсь ей-то и предстоитъ восполнить тотъ единственный недостатокъ, ощущаемый въ русской жизни, о которомъ упомянуто было выше, т. е. недостатокъ «искренности въ мысли и словѣ». А что можно вѣрить ей совершеніе такого подвига, что способна и склонна она, при благоприятныхъ условіяхъ, совершить его,—въ томъ могутъ служить фактическимъ ручательствомъ ея недавнія заслуги, которыя такъ всѣмъ извѣстны и видимы, что краснорѣчивое исчисленіе ихъ, сдѣланное «Днемъ», можетъ наша литература повторять безъ всякаго самохвальства.

«Кто, говорить «День», какъ не литература, являлся всегда самымъ усерднымъ поборникомъ правительственныхъ либеральныхъ реформъ, начиная съ освобожденія крестьянъ? Кто всего старательнѣе содѣйствовалъ ихъ осуществленію, кто всего ревностнѣе проводилъ ихъ въ общественное сознаніе, и проводилъ успѣшно—силою искренняго, свободнаго сочувствія? Кто наиболѣе способствовалъ возрожденію русской народности въ западномъ краѣ и оживилъ его значеніе въ памяти нашего общества? Кто настойчивѣе, упорнѣе и единокровнѣе предъявлялъ требованіе гражданской честности и доблести, кто служилъ и служилъ нравственною грозою и карою на всякихъ нарушителей закона, на тѣхъ нарушителей, до которыхъ не можетъ иной разъ достигнуть законное правосудіе и которыхъ обуздать способно только одно общественное мнѣніе съ его органомъ—журналисткою? Развѣ ослабѣлъ «патріотизмъ» при дѣятельности русской періодической печати за послѣднее время, или преданность, или усердіе къ службѣ? Развѣ затруднены отправленія органовъ, или парализованы какія-либо благія дѣйствія правительства? Развѣ вліяніемъ литературы разстроены какія-либо коренныя основанія нашего общественнаго благоустройства? Этого не скажетъ и самый отъявленный врагъ русскаго просвѣщенія, а напротивъ признаетъ, что чѣмъ самостоятельнѣе стала русская журналистика,

тѣмъ искреннѣе, свободнѣе, самостоятельнѣе, а слѣдовательно и плодотворнѣе стало ея содѣйствіе либеральнымъ правительственнымъ реформамъ и начинаніямъ... Въ общемъ результатѣ дѣйствительность заслугъ русской журналистики предъ русскимъ правительствомъ не можетъ казаться подлежащею для него сомнѣнію,—а степень заслугъ этихъ находится въ прямомъ соотношеніи со степенью искренности убѣжденій и слова, предоставленнаго нашей періодической печати вѣнскими условіями».

Искренность убѣжденій и слова! Да вѣдь мы давно ищемъ этого клада и жаждемъ его какъ росы небесной! Вѣдь только искреннее убѣжденіе успѣшно переходитъ въ соотвѣтствующее времени и мѣсту и способное къ богатому развитію дѣло! Оно, это искреннее убѣжденіе, какъ красное солнышко, должно разогнать тѣ неискреннія, напускныя, ни къ какому насущному приѣмленію неведущія теоріи, надъ которыми мы не разъ, грѣшнымъ дѣломъ, позволяли себѣ глумиться. Искренность убѣжденія чувствуется инстинктивно и прививается всюду, куда проникаетъ, какъ возрождающее начало.

Такъ вотъ какіе обѣты завѣщалъ намъ 1864 годъ, и потому пусть говорятъ намъ, что будто-бы съ нимъ «въ область прошедшаго отошло много неисполнившихся надеждъ»,—мы свои надежды не относимъ въ область прошедшаго, потому что онѣ при насъ, потому что мы еще вѣримъ въ ихъ исполнимость.

Наконецъ самое начало новаго года ознаменовалось завершеніемъ дѣла, доставшагося ему въ наслѣдство отъ года минувшаго. Это мы говоримъ о разрѣшеніи чрезвычайно важнаго и чрезвычайно спорнаго государственно-экономическаго вопроса—о направленіи линіи желѣзной дороги для соединенія Москвы съ Чернымъ моремъ. Во 2-мъ номерѣ «Русскаго Инвалида» напечатано, что «Государь Императоръ, по внимательномъ и всестороннемъ обсужденіи въ совѣтѣ министровъ журнала комитета желѣзныхъ дорогъ, по возникшему въ означенномъ комитетѣ разномыслію относительно направленія, какое, въ видахъ государственныхъ и народно-хозяйственныхъ, слѣдуетъ предпочтительнѣе дать желѣзной дорогѣ между Москвою и Чернымъ моремъ, и по выслушаніи всѣхъ выраженныхъ въ засѣданіи мнѣній по сему важному предмету, Высочайше повелѣть соизволилъ: Южную желѣзную дорогу, начатую уже отъ Москвы до Серпухова и отъ Одессы до Балты, продолжать строить средствами государственнаго казначейства, по возможности дѣятельно, съ одной стороны отъ Серпухова на Тулу, Орелъ, Курскъ и Кіевъ, а съ другой отъ Балты на Кременчугъ и Харьковъ, предоставивъ дальнѣйшему соображенію изысканіе средствъ для соединенія сего послѣдняго города съ Курскомъ.»

Вопросъ о направленіи южной дороги, повторимъ, также принадлежить прошлому году, послѣдніе мѣсяцы котораго почти сально были заняты дѣятельной журнальной полемикой по этому предмету. Реальный путь, имѣя всегдашнимъ своимъ послѣдствіемъ развитіе благосостоянія тѣхъ мѣстностей, по которымъ онъ пролегаетъ, часто противупоставляетъ интересы общіе, государственные, интересамъ исключительнымъ, частнымъ, которые не всегда всѣмъ приносятся въ жертву общему благу. Это обстоятельство съ одной стороны, а съ другой и то, что гдѣ-бы ни проложили въ нашей обширной, бездорожной Руси желѣзную дорогу, вездѣ въ пользу ея можно будетъ сказать много особенностей экономическихъ, административныхъ и политическихъ, — были причиной, что вопросъ о южной дорогѣ вызвалъ множество разнообразныхъ изустныхъ и письменныхъ преній, которыя не прекращались до послѣдней минуты разрѣшенія вопроса. Если прибавить къ этому подозрѣнія «Московскихъ Вѣдомостей» и «Дня», что въ дѣлѣ южной желѣзной дороги принимаетъ горячее участіе какой-то особенный кругъ интересовъ, которымъ не желательно соединеніе Москвы съ Кіевомъ или восточной Россіи съ западною, то еще болѣе объясняется происхожденіе этой обширной полемики.

Теперь, когда направленіе южной дороги указано уже Высочайшею волею, было-бы неумѣстно подавать свой голосъ по рѣшѣнному дѣлу, но въ заявленныхъ печатно мнѣніяхъ оно было обсуждено такъ многосторонне и съ такимъ одушевленіемъ, что эти мнѣнія не должны оставаться въ забытіи. Поэтому мы намѣрены обозрѣть ихъ сначала до конца. Вы увидите, что предметъ былъ разработанъ до приличной глубины, и что эта разработка стоитъ быть занесенною въ лѣтопись.

Споръ главнымъ образомъ сосредоточивался на томъ, куда полезнѣе и необходимѣе вести желѣзную дорогу изъ Балты — на Кіевъ-ли, какъ говорили одни, или на Кременчугъ какъ увѣрили другіе. Въ первомъ случаѣ вся линія была-бы московско-кіевско-одесскою, а во второмъ — московско-харьковско-одесскою. Ограничивая по возможности рамокъ нашего обзора, мы представимъ только доводы главныхъ оппонентовъ въ спорѣ, имѣяло «С. Петербургскихъ» и «Московскихъ Вѣдомостей», и дополнимъ ихъ мнѣніями специалистовъ: Обручева, Бушенина и Чижова, такъ какъ сказанное другими органами литературы послѣ этого уже не прибавитъ ничего новаго. «Московскія Вѣдомости», въ № 242 перепечатавъ изъ «Кіевлянина» статью «о выгодахъ направленія желѣзной дороги изъ Одессы на Кіевъ», написанную въ опроверженіе брошюры подъ заглавіемъ «нѣсколько статистическихъ данныхъ о направленіи желѣзныхъ дорогъ въ югозападной Россіи», вошли въ разборъ преимущественной важности московско-кіевско-одесской

линии, защищаемой «Киевляниномъ», предъ московско-харьковско-одесскою линією, защищаемую означенною брошюрою. Политическая важность рельсового пути, связывающаго Одессу и юго-западный край чрезъ Кіевъ съ Москвою не подлежитъ спору,—говорилъ «Московский Вѣдомости». Слѣпой должень видѣть, что если какая-либо линія можетъ быть нужна Россіи въ политическомъ отношеніи, то эта линія есть именно московско-киевско-одесская. Столь-же очевидна и стратегическая важность этой линіи, идущей параллельно съ австрійскою границею, распространяющей на весь этотъ направленіи стратегическое значеніе Кіева, главной крѣпости югозападнаго края, и соединяющей эту крѣпость съ обѣими столицами и съ центральными губерніями государства. Съ стратегической точки зрѣнія невозможно не сказать того-же, что и съ точки зрѣнія политической: въ Россіи нѣтъ линіи болѣе важной, чѣмъ московско-киевско-одесская. За тѣмъ, слѣдуетъ экономическую выгоду двухъ линій—московско-киевско-одесской и московско-харьковско-одесской, «Московский Вѣдомости» замечаетъ, что пассажирное движеніе будетъ гораздо больше на первой изъ нихъ, чѣмъ на второй. Цифра пассажировъ, ѣдущихъ изъ Москвы до Одессы и обратно, была-бы на той и другой линіи одинаковая, если-бы цѣна провоза была одинаковая, но такъ какъ первая линія короче второй и такъ какъ слѣдовательно переѣздъ на первой линіи долженъ обходиться дешевле, то на первой линіи скорѣе можно ожидать увеличеніе числа пассажировъ, ѣдущихъ по всему пути взадъ и впередъ. Взаимное сообщеніе между Орломъ, Тулою и Москвою будетъ одно и тоже на обѣихъ линіяхъ. Затѣмъ вторая линія шла-бы чрезъ Курскъ, Харьковъ и Полтаву, т. е. чрезъ три значительные города; а первая только чрезъ два, Кіевъ и Бердичевъ. Но въ первыхъ трехъ городахъ число жителей доходитъ только до 110 тысячъ, тогда какъ въ послѣднихъ двухъ оно переходитъ за 125 тысячъ. Сверхъ того, надобно принять въ соображеніе чрезвычайно важный элементъ пассажирскаго движенія—богомольцевъ, стекающихся въ Кіевъ десятками тысячъ человекъ со всѣхъ концовъ Россіи; желѣзныя дороги изъ Кіева въ Москву и Одессу въ значительной степени усилятъ-бы этотъ элементъ. Какъ онъ важенъ можно судить и по тому, что московско-сергіевская дорога почти имъ однимъ и существуютъ. Далѣе нельзя не взять въ разсчетъ, что дорога отъ Кременчуга до Балты шла-бы степью, почти безлюдною, между тѣмъ какъ дорога изъ Балты на Кіевъ на всемъ своемъ протяженіи пролегла-бы мѣстностью густо населенною. Наконецъ—особеннаго вниманія заслуживаетъ то обстоятельство, что путь на Кіевъ былъ-бы для Москвы и всей центральной Россіи не только путемъ въ Одессу, но и путемъ въ Австрію. Бер-

дѣловъ и теперь ведетъ оживленныя сношенія съ Бродами; путь между этими городами и теперь люденъ, а когда онъ будетъ снабженъ рельсами, то движеніе по немъ быстро увеличится и московско-киевская дорога должна будетъ много отъ того выиграть. Этого преимущественно вольно отнести и къ линіи кременчугской, ведущей только къ Черному морю. Что касается до товарнаго движенія, каковаго можно ожидать на означенныхъ линіяхъ, то «Моск. Вѣд.», въ этомъ случаѣ, рассуждали такъ: главнаго отпускнаго продукта—пшеницы кременчугская линія никогда не дастъ столько, сколько кievская. Уже теперь идетъ въ Одессу изъ Киевской и Подольской губерній до 2 милліоновъ четвертей пшеницы ежегодно. Если положить, что каждая четверть заплатила-бы желѣзной дорогѣ кругомъ только 75 коп., мы получили 1,500,000 валового дохода, или около 2,500 р. на версту всего протяженія линіи. Кременчугская линія тутъ соперничать не можетъ. Далѣе: линія, направляющаяся изъ Києва на Орелъ, захватитъ мѣстность совершенно лишнюю сбыта. Хлѣбъ въ Ромни, Конотопѣ, Глуховѣ дешевле чѣмъ въ Курскѣ, Харьковѣ или Кременчугѣ. Вообще хлѣбъ въ Россіи едва-ли гдѣ такъ дешевъ, какъ въ среднѣмъ разстояніи между Харьковомъ и Києвомъ. Отсюда можно было-бы везти хлѣбъ и въ Одессу, и въ Петербургъ, съ большою вывощю, чѣмъ изъ Курска или Харькова, а когда будетъ продолжена внутрь Россіи вѣтебная желѣзная дорога, то сбытъ хлѣба изъ этой мѣстности въ Ригу и Либаву представилъ-бы еще большія сравнительныя выгоды. Но эта мѣстность производитъ не одинъ хлѣбъ. Тутъ преимущественно воздѣлывается табакъ, производство котораго теперь такъ стѣснено. Немногочетъ путь изъ Орла въ Кіевъ пройдетъ близъ облюбки, произрастающей лучшую въ Россіи пеньку, и облегчитъ сбытъ этого важнаго продукта. Но и всѣми этими элементами далеко не исчерпывается дѣло. Югозападный край будетъ отпускать въ Москву сахаръ, и удешевленіе провозной цѣны, платимой этимъ продуктомъ, поддержитъ многочисленные, теперь разоряющіеся сеекло-сахарные заводы. Съ востока, атинѣ-же отчасти путемъ пойдетъ шерсть, направляющаяся въ Царство Польское и Австрію. Что касается московскихъ фабрикантовъ, то ихъ сбытъ въ юго-западномъ краѣ былъ-бы вполне обезпеченъ, если-бы не контрабанда между Бродами и Бердичевымъ. Но значительный упадокъ таможенныхъ сборовъ, начинающій тяжело отзываться на нашемъ бюджетѣ, побудитъ конечно администрацію къ искорененію этого зла, мѣрами отъ нея зависящими, и тогда Кіевъ, Бердичевъ, и Одесса станутъ покупать у Москвы по крайней мѣрѣ, столько-же товаровъ, сколько покупаетъ ихъ Харьковъ. Принявъ все это въистѣ во вниманіе, «Московскія Вѣдомости» считаютъ себя въ правѣ сказать

съ увѣренностию, что надобно ожидать гораздо большаго товарнаго движенія по линіи московско-киевско-одесской, чѣмъ по линіи московско-харьковско-кремENCHУГСКОЙ, — усомнивая при томъ, въ заключеніе, что великолѣпный кievскій мостъ могъ-бы быть легко приспособленъ къ копейной желѣзной дорогѣ для перевозки тяжестей чрезъ Дибирь, безъ изъ перегрузки, и устранилъ-бы тѣ огромныя расходы, которые потребуются для сооруженія моста въ КремENCHУГѢ.

Эта статья вызвала возраженія со стороны «Петербург. Вѣдом.», которые говорятъ, что пассажирское движеніе, имѣя при его населеніи городовъ прорѣзанные желѣзною дорогою, будетъ больше именно по линіи московско-харьковско-одесской: нужно ввести только въ расчетъ забытые «Московскими Вѣдомостями» два города: КремENCHУГъ и Елисаветградъ, превосходящіе многіе изъ нашихъ губернскихъ городовъ по населенію и торговлѣ и лежащіе именно по направленію московско-харьковско-одесской линіи. «Московскія Вѣдомости» учли изъ виду и то, что линія эта непремѣнно притянетъ къ себѣ въ КремENCHУГѢ пассажирское движеніе и отъ Кіева, связаннаго съ КремENCHУГОМЪ париходимымъ сообщеніемъ по Дибирю. Если считать число верстъ по проекту желѣзныя дороги, составленному въ главномъ управленіи путей сообщенія, то окажется, что отъ Москвы чрезъ Орелъ, Кіевъ и Балту до Одессы всего 1,369 верстъ; а московско-харьковско-одесская линія не превышаетъ 1,490 верстъ, т. е. менѣе кievской линіи на 79 верстъ, а не болѣе ея на 100 верстъ, какъ утверждаютъ «Московскія Вѣдомости».

Посмотримъ теперь на движеніе товарное, говорятъ «Петербург. Вѣдомости». Изъ статистическихъ сборниковъ, составленныхъ и изданныхъ центральнымъ статистическимъ комитетомъ, сельско-хозяйственныхъ атласовъ, статистическихъ описаній губерній, составленныхъ офицерами генеральнаго штаба, наконецъ изъ провѣрки движеній транспортовъ, направляющихся въ КремENCHУГъ, Елисаветградъ и Ольвиополь и доставляющихъ Одессѣ большую половину ея заграничнаго отпуска (17—20 мил. пудовъ), — оказывается, что линія на Ольвиополь и КремENCHУГъ обхватитъ несравненно большее товарное движеніе, чѣмъ балтско-киевская; что направленіе желѣзной дороги отъ Балты на КремENCHУГъ, давъ возможность пользоваться ею и Волынской, и Подольской и наиболѣе Кіевской губерніямъ, послужитъ въ одно и тоже время благодѣяніемъ для плодородныхъ Полтавской и Харьковской губерній, даже въ томъ случаѣ, если-бы она остановилась въ КремENCHУГѢ; что такимъ образомъ линія балто-кремENCHУГСКАЯ, при гораздо кратчайшемъ протяженіи (320 вер.), чѣмъ дорога балто-киевская (400 вер.), принесетъ сравнительно съ послѣднею болѣе экономическихъ вы-

годъ; что Елизаветградская стена, называясь словами «Москов. Вѣдом.» главнѣйшіе торговые пути къ Одессѣ, пересѣкаемые балто-кремENCHUGСКОЮ ЛИНІЕЮ,—ПРОХОДИТЬ ГЕРОДА, ВЕДУЩІЕ ТОРГОВЛЮ НА МИЛЛІОНН рублевъ въ годъ и находится въ сосѣдствѣ съ пунктами, торговля которыхъ простирается на десятки милліоновъ (на одну Полтавскую ярмарку привозится товаровъ на 25 мил. руб. въ годъ); что главными предметами этой торговли служатъ самые цѣнные изъ отпущенныхъ нашихъ продуктовъ; что свеклосахарное производство южной и юго-восточной части Киевской и юго-западной части Полтавской губерній тяготеетъ именно къ Кременчугу; что все льняное производство направляется не къ югу, а къ балтійскимъ портамъ и воспользуется орловско-вѣтебской желѣзной дорогой, на устройство которой поступили уже предложенія; что табакъ, о которомъ говорятъ «Московскія Вѣдомости», составляетъ ничто сравнительно съ табачнымъ производствомъ въ Бессарабіи, ожидающей сближенія чрезъ Кременчугъ съ центральною Россіею; что въ Кременчугѣ мы будемъ гораздо ближе, чѣмъ отъ Кіева, къ нашимъ богатымъ каменно-угольнымъ копямъ; что Кіевъ съ предполагаемой отъ него вѣтвью къ западной линіи находится уже въ нашей черноземной, самой урожайной полесѣ, отправляющей свои произведенія на югъ; что токорунное овцеводство Киевской губерніи не составляетъ и $\frac{1}{10}$ того, что мы видимъ въ Полтавской, Харьковской и Екатеринославской губерніяхъ (до $2\frac{1}{2}$ милліоновъ головъ шершавыхъ овецъ). Линія на Кіевъ, правда, доставила-бы прямое сообщеніе богомольцамъ, но вѣдь они могутъ свободно двигаться и на Кременчугъ, слѣдуя отсюда въ Кіевъ на пароходахъ. Нельзя было-бы также ничего возразить противу услуги желѣзной дороги со стороны великолѣпнаго кievскаго моста,—продолжаютъ «Петербургскія Вѣдомости», если-бы не знать, что авторитеты наши въ дѣлѣ желѣзныхъ дорогъ считаютъ невозможнымъ двигать грузы по цѣнному мосту, требуя сооруженія для кievской желѣзной дороги особаго моста чрезъ р. Днѣпръ, въ устьѣ р. Лебяди, т. е. двѣнадцатую верстами ниже. Хотя «Москов. Вѣдомости» и утверждаютъ, что политической и стратегическій пункты вопроса не могутъ быть предметомъ сомнѣнія, но тѣмъ не менѣе извѣстно всѣмъ, что главные провіантскіе и комиссаріатскіе запасы, а также подкрѣпленія людьми и лошадьми для войскъ на югъ двигаются преимущественно чрезъ Харьковскую и Полтавскую губерніи. За тѣмъ въ стратегическомъ отношеніи, при существующемъ пароходномъ сообщеніи Кіева съ Кременчугомъ и въ виду предположенія продолжить одесско-парканскую желѣзную дорогу чрезъ Бессарабію до Черновцовъ, представляется болѣе важнымъ соединить московско-кievскую линію не съ Балтою, а съ Брестъ-Литовскомъ, къ которому рѣшено уже построить желѣзную дорогу отъ Варшавы.

На всѣ эти возраженія «Московскія Вѣдомости» замѣчаютъ, что вопросъ о направленіи желѣзной дороги отъ Балты есть прежде всего вопросъ о будущности Кіева и о соединеніи юго-западнаго края съ Москвой. Вотъ главная точка зрѣнія на это дѣло, и «Петербургскія Вѣдомости» выдаютъ въ односторонность, когда указываютъ преимущественно на отпускную торговлю. Хотя для отпуска кіевская линія важнѣе кременчугской по превосходному качеству пшеницы юго-западнаго края; но главное дѣло все-таки не въ отпускѣ. Вѣдущая торговля имѣетъ несомнѣнную важность, но она исчезаетъ, какъ капля въ морѣ, сравнительно съ торговлей внутреннею. Дѣло извѣстное, что только тѣ линіи желѣзныхъ дорогъ приносятъ хорошій доходъ, которыя служатъ артеріями внутренней торговли и внутреннихъ сношеній, и вотъ почему гораздо выгоднѣе вести желѣзную дорогу по мѣстамъ сравнительно люднымъ, чѣмъ по незаселеннымъ степямъ. Можно было-бы еще колебаться въ выборѣ направленія, если-бы линія, слѣдующая по этимъ мѣстамъ, была длиннѣе другой линіи, идущей по мѣстамъ менѣе населеннымъ. Но тутъ и этого повода къ колебанію не представляется. Длинная, идущая изъ Москвы на Орелъ и Кіевъ до Одессы, короче линіи, идущей изъ Москвы на Орелъ, Харьковъ и Кременчугъ въ Одессу. Хотя «С.-Петербургскія вѣдомости» и стараются убѣдить, что напротивъ кременчугская линія будетъ на 79 верстъ короче, но весь секретъ тутъ заключается въ томъ, что «С.-Петербургскія Вѣдомости» берутъ для кременчугской линіи прямое направленіе и по этому направленію вычисляютъ разстояніе, а для кіевской линіи принимаютъ какъ нѣчто неизбѣжное тотъ зигзагъ, который должна дѣлать желѣзная дорога между Москвой и Кіевомъ по проекту, общепринятому главнымъ управленіемъ путей сообщенія. При этомъ зигзагѣ желѣзная дорога, соединяющая Орелъ съ Кіевомъ, должна имѣть 610 верстъ протяженія, а отъ Москвы до Кіева должно выйти 972 версты, между тѣмъ какъ всѣмъ извѣстно, что отъ Москвы до Кіева считается съ небольшимъ 800 верстъ.

Кіевская дорога, продолжаютъ «Московскія вѣдомости», будетъ содѣйствовать сбыту бессарабскаго табаку точно также, какъ кременчугская, но сверхъ того будетъ содѣйствовать сбыту и табаку роменскаго. Бессарабскій табакъ ни на волосъ не будетъ обижень, а роменскій выиграетъ, и гибнущее теперь производство, гораздо болѣе бессарабскаго нуждающееся въ поддержкѣ, будетъ спасено. «Не менѣе курьозно, прибавляютъ еще «Московскія Вѣдомости», стараніе доказать, что кременчугская линія будетъ полезна свеклосахарному производству. Кто въ этомъ сомѣвается? Но не слѣдовало-ли доказать, что кременчугская линія будетъ болѣе полезна свеклосахарному про-

производству, чѣмъ кіевская? А есть-ли возможность доказать это? Или возьмемъ тонкорунное овцеводство. Въ Харьковской и Енаутернославской губерніяхъ оно болѣе развито, чѣмъ въ Кіевской; но что-же изъ этого слѣдуетъ для кременчугской линіи? Куда идутъ главные массы шерсти? Куда какъ не на сѣверъ и на сѣверо-западъ? Но развѣ Кременчугъ лежитъ на сѣверъ или сѣверо-западъ отъ Кіева? Наконецъ возьмемъ пеньковое производство Черниговской губерніи. «С.-Петербургскія Вѣдомости» замѣчаютъ, что оно (т. е. вѣроятно не оно, а его продукты) направляется не къ югу, а къ балтійскимъ портамъ. Относительно вышшняго хода торговля это вѣрно, но что-же изъ этого слѣдуетъ въ пользу кременчугской линіи? Развѣ при кіевской линіи не будетъ въ тысячу разъ выгоднѣе продолжать желѣзную дорогу изъ Витебска, чѣмъ при линіи кременчугской?

Изъ того, что пеньковое производство слѣдуетъ къ балтійскимъ портамъ, отвѣтили «С.-Петербургскія Вѣдомости», слѣдуетъ то, что для пеньковаго производства послужить главной артеріей сбыта линія орловско-витебская, которая будетъ строиться, куда-бы не направилась желѣзная дорога отъ Орла на югъ. Слѣовательно, пеньковое производство не имѣетъ почти никакого отношенія къ вопросу о направленіи линіи отъ Балты, тѣмъ болѣе, что важность и необходимость соединенія Москвы съ Кіевомъ во всякомъ случаѣ неоспоримы. А изъ того, что въ Харьковской, Полтавской и Енаутернославской губерніяхъ тонкорунное овцеводство развито несоразмѣнно болѣе, чѣмъ въ юго-западномъ краѣ, слѣдуетъ то, что кременчугская линія будетъ доставлять шерсть этого района въ Одессу, гдѣ она составляетъ самый цѣнный и значительный изъ отпускныхъ продуктовъ; и конечно эту шерсть выгоднѣе направлять по желѣзной дорогѣ на Кіевъ чрезъ Орелъ, чѣмъ прямо на Кременчугъ.

Принятіе въ разсчетъ нашей отпускной торговли, по мнѣнію «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей», не есть односторонность, какъ полагаютъ «Московскія Вѣдомости», такъ какъ экспортація юга, и преимущественно Одессы, очевидно выручаетъ насъ изъ невыгоднаго баланса на сѣверѣ, потому что балтійскимъ моремъ, по трехлѣтней сложности 1859—1861 г., привозилось товаровъ ежегодно на 96 мил. руб. сер., а отпускалось на 61 милліонъ; чрезъ южные-же порты привозилось въ тотъ-же періодъ времени среднимъ числомъ товаровъ на 15 мил., а отпускалось на 59 мил. руб. А главные продукты для отпуска чрезъ одесскій портъ, какъ было уже сказано, идутъ не изъ одной Балты и ея района: большая часть этого отпуска направляется трактами, пересѣкаемыми кременчугской линіей. Этими трактами идетъ и особенно цѣнная «Московскими Вѣдомостями» подольская льновница, хотя

черноземная полоса наша почти одинакова на всемъ своемъ протяженіи, и хлѣбныя продукты ея имѣютъ способность быть равноцѣнными, смотря потому, куда какая пшеница требуется: въ Турцію-ли, Грецію, Италію, Францію и т. п. Пшеница изъ окрестностей Бердянска, т. е. на юго-восточной сторонѣ черноземной полосы, удостоена преміи на всемірной лондонской выставкѣ. Но если взять даже за главное основаніе, при выборѣ направленія дороги, виды на развитіе преимущественно внутренней торговли, то и тогда линія на Ольвіополь, Елизаветградъ, Кременчугъ и Орелъ доставитъ больше выгодъ этой торговлѣ, чѣмъ линія отъ Балты на Кіевъ и Орелъ. Противъ этого сказать, по мнѣнію «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей», нельзя, точно также, какъ нельзя возражать противъ важности желѣзной дороги отъ Орла на Витебскъ и отъ орловско-витебской линіи на Кіевъ.

Роменскій табакъ не пойдетъ на югъ, продолжаютъ «С.-Петербургскія Вѣдомости», и мало его пойдетъ въ Кіевъ. Главный подвозъ его предстантъ по орловско-витебской дорогѣ. Съ юга-же идетъ преимущественно на юго-восточную полосу и въ Москву бессарабскій табакъ, и если было упомянуто о значеніи этой богатой отрасли производства на югѣ, при соображеніяхъ о кременчугской линіи, то это потому, что Бессарабія чрезъ Кременчугъ получала-бы, болѣе прямымъ путемъ, изъ Полтавской и Харьковской губерніи нужные ей русскіе продукты, которыми чрезъ Кіевъ пришлось-бы снабжать Бессарабію слишкомъ удлиненнымъ путемъ. Затѣмъ, основываясь на значительныхъ размѣрахъ свеклосахарнаго производства въ тѣхъ мѣстностяхъ, которыя тяготеютъ именно къ балто-кременчугской линіи и къ кременчугской пристани, «С.-Петербургскія Вѣдомости» говорятъ, что для свеклосахарной промышленности вообще линія на Кременчугъ и Харьковъ будетъ полезна, чѣмъ линія на Кіевъ, проходящая только часть нашей свекловичной полосы, простирающейся до Рязани и Тамбова и частію до Пензы и Самары. Наконецъ, «С.-Петербургскія Вѣдомости» доводы свои въ пользу кременчугской линіи заключаютъ слѣдующими соображеніями. Тутъ дѣло идетъ не объ одномъ соединеніи крайнихъ пунктовъ—Кременчуга и Одессы: линія отъ Балты на Кременчугъ перейметъ всѣ торговые пути, идущіе къ Одесѣ; дошедши-же до Кременчуга, она перейметъ къ желѣзной дорогѣ всю днѣпровскую судоходную систему и послужитъ великимъ благодѣяніемъ не только для Полтавской губерніи, лишонной средствъ къ сбыту своихъ продуктовъ, но частію и для Екатеринославской; дастъ сильный толчокъ развитію судоходнаго и пароходнаго движенія по Днѣпру и его притокамъ и приблизитъ желѣзный путь къ каменноугольнымъ копамъ, которыя дадутъ въ свою очередь и топливо и грузъ. Между тѣмъ какъ балто-

кіевская линія удаляется отъ каменноугольныхъ копей, потому что по правую сторону Днѣпра не отырито каменнаго угля, годнаго къ употребленію на желѣзныхъ дорогахъ и, какъ удостовѣряетъ г. Гельнерсонъ на основаніи произведенныхъ имъ въ послѣднее время изысканій, нѣтъ и надежды на открытіе его. Но значеніе, получаемое одесско-балто-кремENCHUGской желѣзной дорогой, становится еще важнѣе въ виду предстоящаго соединенія ея, по-средствомъ построеннаго уже къ Днѣстру участка, съ желѣзнымъ путемъ чрезъ Бессарабію, на необходимость котораго для соединенія съ Черновицами (въ Буковинѣ), обращено вниманіе правительства. Понятно всякому, какъ важно и въ экономическихъ и въ политическихъ видахъ связать плодородную Бессарабію и ея промышленныя интересы съ центральною Россіей, и связать скорѣе, не откладывая на многіе годы. Эта связь достигнется и приѣмъ и скорѣе сооруженіемъ желѣзной дороги отъ Балты до КремENCHUGа, и она желательна для всей Бессарабіи, обложившей уже себя недавно поземельнымъ налогомъ, для пособія правительству въ дѣлѣ сооруженія желѣзной дороги отъ Новоселки къ Днѣстру.

Дальнѣйшіе доводы «Московскихъ Вѣдомостей» въ пользу кіевско-балтокой линіи заключаютъ въ себѣ возраженія не только противъ заявляемыхъ «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей», но и мнѣній, высказанныхъ гг. Обручевымъ и Бушеномъ, перепечатанныхъ «С.-Петербургскими Вѣдомостями» изъ «Инвалида», а потому мы сначала передадимъ эти мнѣнія.

Статья г. Обручева главнымъ образомъ направлена на то, чтобы доказать преимущественную важность, въ настоящую минуту, соединенія Москвы съ Кіевомъ и Харьковомъ, въ сравненіи съ соединеніемъ Балты съ КремENCHUGомъ,—но въ ней авторъ не обошелъ сравненія важности балто-кіевской и балто-кремENCHUGской линій. По мнѣнію г. Обручева, первая линія дѣйствительно гораздо важнѣе второй, «такъ какъ никто не сомнѣвается въ большей производительности хлѣба кіевско-балтской линіи предъ балтско-кремENCHUGской и въ большей безопасности обратныхъ грузовъ для первой предъ второй. Само защитники кремENCHUGской линіи сознаютъ, что главный нашъ вывозной продуктъ—шеница идетъ изъ Подолія, Волыни и Кіева, а не изъ КремENCHUGа; что-же касается до усиленія сбыта шерсти изъ Одессы, продукта менѣе вѣскаго, чѣмъ хлѣбъ, но несравненно болѣе цѣннаго, то и въ этомъ отношеніи расчетъ на содѣйствіе кремENCHUGской линіи едва ли можетъ быть оправданъ. Ходъ торговли шерстью на югъ хорошо извѣстенъ. Главные производители руна суть губерніи: Екатеринбургская (1,708,000 головъ тонкорунныхъ), Таврическая (1,198,000), Херсонская (919,000) и Земля Войска Донскаго (1,600,000). Эти-то

губерніи выѣстъ съ Бессарабіей (600 т.) и доставляютъ шерсть къ азовскимъ портамъ и Одессѣ, которая, по шерстяной торговлѣ, не имѣетъ съ Кременчугомъ никакихъ сношеній, кромѣ случайныхъ. Главный секүриалій Одессы—это городъ Херсонъ, имѣющій своимъ шерсто-мольни и передающій въ Одессу (выѣстъ съ двумя миллионами хлѣбныхъ и двумя миллионами лѣсныхъ товаровъ) на пять мил. руб. шерсти, т. е. большую долю всего ея отпуска. Послѣ-же херсонской шерсти глав-ное мѣсто въ одесскомъ отпускѣ занимаетъ шерсть, привозимая изъ Бессарабіи. Харьковская и Полтавская губерніи производятъ также много шерсти, болѣе даже чѣмъ Волынская, Подольская и Кіевская губерніи; тропичная и шльинская ярмарки дѣйствительно громадны. Но одна, большая, часть этой шерсти идетъ въ Москву и Петербургъ; другая, меньшая, идетъ на западъ, въ Царство Польское, Австрію, Прус-сію и Бельгію. Одесса не имѣетъ дѣла съ этими ярмарками. Черноморскій отпускъ шерсти съ избыткомъ покрывается продуктами приморской по-лосы, и въ случаѣ надобности могъ-бы быть еще болѣе усилёнъ на счотъ того излишка, который южныя губерніи спускаютъ въ Харьковъ и Полтаву. Изъ 27—28 мил. руб. годового отпуска Одессы, хлѣбъ и шерсть составляютъ около 24 мил., т. е. $\frac{5}{6}$ всего отпуска. Если мы наконецъ прибавимъ, продолжаетъ г. Обручевъ, что кременчугская ли-нія, имѣя направленіе параллельное морю, тѣмъ самымъ уже лишается всѣхъ грузовъ съ земель, лежащихъ отъ нея къ югу, которыми будутъ посылать свои продукты съ чумаками прямо на Николаевъ, Херсонъ, Бериславъ и Никополь, то едва-ли останется сомнѣніе, что въ эконо-мическомъ отношеніи балто-кременчугской линіи можетъ быть дано лишь второстепенное или третъестепенное значеніе.

Далѣе г. Обручевъ входитъ въ разсмотрѣніе своего главного вопроса и приходитъ къ тому заключенію (съ которымъ несогласны «Москов-скія Вѣдомости»), что для настоящей минуты нѣтъ у Россіи болѣе на-стойчивыхъ потребностей, какъ устройство дорогъ отъ Москвы къ Курску и отъ Курска къ Харькову и Кіеву. Потому и всѣ средства, которыми мы располагаемъ для желѣзныхъ путей, должны быть споля сосредоточены на этихъ линіяхъ. И только тогда, когда Рос-сія получитъ эти пути, можно будетъ приступить къ окончатель-ному рѣшенію другихъ участковъ общей сѣти. Чѣмъ кто болѣе же-лаетъ осуществленія второстепенныхъ линій, тѣмъ тотъ болѣе долженъ желать возможно скорѣйшаго окончанія указанныхъ главныхъ путей. Ибо не можетъ государство само себя противорѣчить, не можетъ приниматься за менѣе важное, когда стоитъ неоконченнымъ болѣе важ-ное для него дѣло.

Г. Бушенъ въ своей статьѣ разбираетъ преимущества не одной

только части южной линіи отъ Балты до Кременчуга, или отъ Балты до Кіева, но почти всей линіи, именно отъ Орла до Балты. Дѣлая сравненіе экономической выгоды соединенія Орла съ Балтою съ одной стороны чрезъ Кременчугъ, а съ другой чрезъ Кіевъ, онъ задаетъ себѣ вопросъ: Откуда получаетъ Одесса русскія сырыя произведенія и на какой изъ означенныхъ линій существуетъ болѣе промышленнаго и торговаго движенія? И отвѣчаетъ на это слѣдующими соображеніями, которыя впрочемъ во многомъ несогласны съ указа-ніями г. Обручева, подтвержденными числовыми данными. Прямая линія отъ Орла до Кіева не встрѣчаетъ почти никакого особенно важнаго промышленнаго движенія. Она идетъ по мѣстамъ средней населенности, мѣстамъ, производящимъ хлѣбныхъ избытковъ, или заводскихъ, или фабричныхъ надѣлій. Единственный почти предметъ вывоза, пенька, направляется на сѣверо-западъ къ смоленскимъ пристанямъ и къ Ригѣ. Самъ Кіевъ не имѣетъ большого торговаго движенія. Сплавъ съ верхняго Днѣпра и части съ Припяти идетъ внизъ, мимо него, къ Кременчугу. Кіевская губернія сѣверными частями своими поставляетъ недостатокъ хлѣба въ бѣлорусскомъ край, юго-восточными, прилегающими къ Днѣпру, она поддерживаетъ сплавъ къ Кременчугу и только юго-западными талетъ къ Одессѣ, и здѣсь дѣйствительно нуждается въ дорогѣ. Бердичевъ торгуетъ иностранными товарами и контрабандою, а не русскими произведеніями, имѣетъ сношенія съ Польшою, Галиціею и гораздо менѣе съ Кіевомъ и Одессою. Подольская губернія имѣетъ сплавъ по Днѣпру и желѣзную дорогу до Балты, но и здѣсь движеніе никакъ нельзя назвать очень сильнымъ. Вотъ и все, что въ промышленномъ отношеніи обѣщаетъ поддержку Кіевской желѣзной дорогѣ. Харьковская-же линія представляетъ другую картину. Вся она отъ Орла до Кременчуга проходитъ по самымъ густо-населеннымъ мѣстностямъ Россіи. Курская и Полтавская губерніи имѣютъ огромный избытокъ хлѣба; Харьковская, при отсутствіи хлѣбнаго сбыта, есть первая по винокуренію во всей Россіи. На южной окраинѣ Харьковской и Полтавской губерній съ Новороссійскимъ краемъ производится главная масса русской шерсти. Рынки всего этого края, ярмарки, въ особенности курская и харьковская, получаютъ ежегодно огромную массу русскихъ мануфактурныхъ произведеній, идущихъ къ Москвѣ и центральнымъ губерніямъ и наполняющихъ весь югъ Россіи. Поэтому, не смотря на совершенное отсутствіе удобныхъ путей сообщенія, обширное торговое движеніе съ начала нынѣшняго вѣка избрало именно этотъ путь и образовало на немъ свои рынки, съ оборотами торговли на десятки милліоновъ рублей. Ярмарки Украинны сдѣлались мѣстами самаго дѣятельнаго обмѣна произведеній сѣвер и юга

Россіи. Если очертить линією тѣ вѣста, гдѣ происходятъ эти яриарки, то образуется длинный эллипсисъ, одинъ конецъ котораго находится у Курскъ, другой у Визаветграда, и вдоль котораго, по пути наибольшаго коммерческаго движенія, проходитъ орловско-харьковско-кремненчугская линія. Къ усиленію огромнаго значенія этой линіи присоединяется еще одинъ предметъ первостепенной важности, а именно возможность ближайшаго снабженія всей вѣти желѣзныхъ дорогъ каменнымъ углемъ, по-средствомъ небольшой вѣтви отъ Харькова къ Лисичанскому копанью. Изъ Харькова уголь можетъ направиться не только на юго-востокъ, къ Курску, Орлу и т. д., но и на западъ къ Кремненчуку, а оттуда въ Кіевъ и т. д. Что касается Кремненчуга, то его значеніе въ торговомъ отношеніи уже неостаетъ изъ всего вынеска-заннаго. Кремненчугъ — сборный пунктъ сырыхъ произведеній Полтавской, Курской, Харьковской губерній, пунктъ, который парадетъ на югъ, въ Одессу. Кремненчугъ по Днѣпру притягиваетъ къ себѣ сбытъ части шерсти и фредро-днѣпровскаго прибрежия, гдѣ съ Днѣпромъ, желѣзными произведеніями, и, въ свою очередь, посылаетъ вверхъ огромное количество соли (1,400,000 пудовъ); добываемой на берегахъ Чернаго моря. Дальѣ Кремненчуга, линія проходитъ по сѣвернымъ уѣздамъ Херсонской губерніи, по которымъ движеніе конечно слабо, но тѣмъ не менѣе для Одессы очень важно. Здѣсь желѣзная дорога, кромѣ сбыта хлѣба изъ александрийскаго и бобриницкаго уѣздовъ, двухъ богатѣйшихъ житницъ Новороссійскаго края, важна для южной части Кіевской губерніи, въ которой сосредоточено сахарное производство въ уѣздахъ, прилегающихъ гораздо ближе къ кремненчугской линіи, чѣмъ къ кіевской. Посмотримъ теперь продолжатъ г. Бушень, на отпускъ Одессы. Въ послѣднее семилѣтіе послѣ войны, Одесса вывозитъ среднимъ числомъ ежегодно пшеницы на 11 мил. руб., другихъ хлѣбовъ на 6½ мил., шерсти, сала, кожи и проч. на 10½. Количество хлѣба доставляемаго обѣими линіями для Одессы почти одинаково; хотя пшеница, производимая подольскими уѣздами и известная въ продажѣ подъ именемъ «подольской», нѣсколько выше качествомъ той, которая производится сѣверными уѣздами Херсонской губерніи, за то если обратить вниманіе на остальные главные предметы одесскаго отпуски (шерсть, сало, кожи, мыльное семя), представляющіе цѣнность въ 10½ мил. руб. (въ томъ числѣ на 6½ мил. шерсти), то навѣрное можно сказать, что 2/10 этихъ произведеній приводутъ въ Одессу не по кіевской, а по кремненчугской линіи, уже потому, что ни Кіевская, ни Подольская губерніи не имѣютъ избытка въ этихъ произведеніяхъ, а всѣ главные рынки ихъ лежатъ на кремненчугской линіи: въ Кремненчугѣ, Полтавѣ, Харьковѣ, Екатерино-

спавъ. Обратное движеніе изъ Одесса тоже направляется преимущественно на Северо-востокъ, т. е. по линіи къ Кременугу. И если такое движеніе преобладать теперь, тогда по этому направленію путь не только удобенъ, то понятно, что съ введеніемъ желѣзной дороги, количество провозимыхъ продуктовъ увеличится въ значительной степени.

Такимъ образомъ экономическій перевѣсъ, по мнѣнію г. Бушена, останется положительнымъ за Балто-Харьковскою линіюю.

Въ политическомъ отношеніи, г. Бушень, признавая важность соединенія Москвы съ Киевомъ, находитъ съ другой стороны, что соединеніе Балты съ Кременчугомъ было бы большимъ вредомъ для Россіи, если-бы оно совершилось не только ранѣе соединенія Кіева съ Москвою, но и ранѣе проведенія столь важной въ экономическомъ отношеніи харьковско-кремнучуской линіи; потому что желательны-ли и полезны-ли для Россіи, чтобы богатый и отдаленный отъ центра уголъ Россіи, снабженный уже теперь удобными путями сообщенія (судоходными Днѣпромъ, парнаискою и балто-одесскою дорогами) получилъ еще новымъ средствомъ развитія въ ущербъ главной массѣ государства, въ которой, по лѣвую сторону Днѣпра, сосредоточивается 30 мил. людей, т. е. половина всего населенія всей европейской Россіи, — массѣ, которая, не смотря на свои естественныя богатства, обречена на опасный для экономіи государства застой, вълѣдствіе недостатка путей сообщенія. Целесообразно-ли для центра государства, для его сердца, чтобы его опередили въ экономическомъ развитіи его отдаленныя окраины, не ослаблеть-ли это его силы, его нравственное единство?

При этомъ г. Бушень находитъ полную возможность помирить защитниковъ харьковской и кіевской линій проведеніемъ желѣзной дороги почти такъ, какъ нынѣ она утверждена правительствомъ, т. е. 1) чтобы харьковская и кіевская линіи, равно необходимыя, разошлись между собою съ возможною позднѣе, а именно не много южнѣ Курска; 2) чтобы обѣ линіи по ихъ раздѣленію стремились одновременно: одна на Кіевъ, другая на Харьковъ, и 3) чтобы изъ Балты желѣзный путь направлень былъ въ тоже время на Кременчугъ, Полтаву и Харьковъ, гдѣ-бы и соединился съ московско-харьковскою линіею.

«Московскія Вѣдомости» не соглашались и съ такимъ примирительнымъ предложеніемъ г. Бушена; онѣ въ образѣ соединенія Москвы чрезъ Кіевъ и Балту съ Одессою видятъ самую настоятельную экономическую и политическую потребность Россіи и отворачиваютъ все предположенія, по которымъ Кіевъ становится не на главномъ направленіи нашей южной линіи, а въ сторонѣ отъ нея, хотя-бы и соеди-

приведенный съ немъ особую вѣтвь. Своею соображеніемъ «Московскія Вѣдомости» представили такой образъ: тѣснѣйшее соединеніе одного пункта съ другимъ, по-средствомъ желѣзной дороги; есть не только соединеніе, но и разобщеніе, — разобщеніе съ другимъ пунктомъ. Московско-харьковская дорога, проложенная прежде линіи на Кіевъ до Одессы, не только соединитъ Москву съ Харьковомъ, что было-бы хорошо, но и отдалитъ Москву отъ юго-западнаго края, что едва-ли хорошо. Для того, чтобы разобщить Москву отъ Кіева, нѣтъ надобности перекладывать лежащую между ними столбовую дорожку; нужно только соединить Москву рельсовымъ путемъ съ Харьковомъ и чрезъ Харьковъ съ Чернымъ моремъ. Рельсовый путь даетъ могущественное направление существующимъ интересамъ и создастъ новыя. Если Москва будетъ соединена съ нашими югомъ и съ портами Чернаго моря чрезъ Харьковъ, то вся сила экономическихъ интересовъ, которые сосредоточиваются въ Москвѣ, стягивающей въ себя всю восточную половину русскаго царства, — вся сила этихъ интересовъ устремится туда, куда будетъ открытъ ей наилучшій: изъ всѣхъ возможныхъ путей сообщенія, и народная жизнь, волею или неволею, потечетъ этимъ русломъ, оталекаясь отъ другихъ путей. Если-бы Москва и Кіевъ уже издавна были между собою въ живыхъ сообщеніяхъ, то и тогда желѣзная дорога отъ Москвы къ Черному морю мимо Кіева скорѣе дала-бы почувствовать себя ослабленіемъ связи между Москвою и Кіевомъ, и дала-бы почувствовать тѣмъ скорѣе, чѣмъ большею становилась-бы она связью между Москвою и Чернымъ моремъ и чѣмъ, стало-бы, живѣе пошло-бы движеніе по ней. А въ чемъ заключается главная задача русской исторіи? Въ чемъ величайшая необходимость Россіи въ настоящее время? Для кого прошедшее Россіи не мертвая бумажка, кто выкалываетъ въ него сердце и мысль, — тотъ пойметъ, что тѣснѣйшая связь между Москвою и Кіевомъ, между восточною половиною Россіи и ея западною половиною — есть непременное самое настоятельное заглавіе русской исторіи. Кто, освободившись отъ всѣхъ постороннихъ соображеній и интересовъ, представитъ себѣ съ полною ясностью и живостью современное положеніе дѣлъ, тотъ пойметъ, что вся будущность Россіи зависитъ отъ тѣснѣйшаго соединенія ея восточной половины съ западною, которая такъ долго была отъ нея оторвана, которая и теперь у насъ оспаривается и которая нуждается въ усиленіи притока всѣхъ народныхъ интересовъ, какъ нравственныхъ такъ и экономического свойства, чтобы выйти изъ своего двусмысленнаго положенія и стать органическою частью цѣлаго. Если до Чернаго моря можно назвать какую нибудь линію магистральною, нѣтъ ли при этомъ въ виду общій національный и государственный интересъ Россіи, то линія эта

есть Московско-Кіевско-Одесская. Только въ виду этой линіи могутъ правильно распредѣлиться дальнѣйшіе пути движенія народныхъ интересовъ; только эти линіи, не ослабивъ ничего и ничего не подвергая опасности, могутъ послужить къ укрѣпленію и оживленію всего организма Россіи. Харьковъ ничего не потеряетъ отъ линіи Кіевской; Харьковъ есть центръ особой системы, которая приобрѣтетъ тѣмъ большее значеніе и развитіе, чѣмъ лучше, тѣснѣе и плодотворнѣе соединится Москва съ юго-западными краями. Превосходные порты Крыма только тогда и приобрѣтутъ свое значеніе, когда будетъ удовлетворена самая настоятельная потребность Россіи, когда Россія почувствуетъ себя вполне укрѣпленною и оживленною въ своемъ государственномъ составѣ, когда ея государственный составъ получитъ свою первѣйшую, истинно національную артерію. Все тогда обозначится и опредѣлится съ твердостью и точностію здороваго жизненнаго инстинкта, и сѣть желѣзныхъ дорогъ разбросается по указанію жизни. Необходимѣйшая изъ всѣхъ линій обозначается тремя пунктами: Москва, Кіевъ, Одесса. Все, что можетъ замедлить или уклонить эту линію относительно того или другого изъ этихъ трехъ пунктовъ, будетъ истиннымъ вредомъ для Россіи. Чѣмъ прямѣе пойдетъ эта линія, чѣмъ короче она будетъ, тѣмъ будетъ лучше для Россіи. Всякій зигзагъ, всякій уклонъ будетъ ущербомъ, вычетомъ, минусомъ. Всего лучше было-бы идти на Кіевъ, не переступая на правый берегъ Оки, прямо чрезъ Калугу и Черниговъ. Въ государственномъ отношеніи прямѣйшее и ближайшее направленіе было-бы предпочтительнѣе; но уклоненіе на Тулу и Орелъ не произведетъ вредныхъ послѣдствій, и оно вознаграждается нѣкоторыми выгодами, связывая Кіевъ съ Москвою чрезъ центральныя губерніи. Что-же касается до Харькова, то уже соединенный съ Москвою шоссейнымъ путемъ, онъ гораздо болѣе нуждается теперь въ соединеніи съ Азовскими портами, къ которымъ онъ тянется. Всегда успѣется соединить Харьковъ съ Москвою посредствомъ желѣзной дороги, и соединеніе это окажется наилучшимъ и наимыгоднѣйшимъ для Россіи, когда уже будетъ въ ходу линія Кіевская. Сама жизнь покажетъ тогда, гдѣ Харькову лучше примкнуть къ этой линіи. Было-бы великою ошибкой впадать въ крайность и искусственно притягивать къ Одессѣ всю южную Россію и ея средоточіе—Харьковъ. Всякому свое: Одесса должна быть гаванью для юго-западнаго края, а не для Харькова, не для Полтавы, не для Екатеринослава. Кромѣ Одессы у насъ есть Азовскіе порты, лежащіе выгоднѣе чѣмъ Одесса для торговли съ Харьковомъ. У насъ есть наконецъ Крымскіе порты, которыми мы должны-же когда-нибудь воспользоваться. Мы сдѣлали-бы большую ошибку, если-бы упустили изъ виду

эти порты при намертвѣніи сѣти желѣзныхъ дорогъ. Намъ говорятъ, продолжаютъ «Московскіе Вѣдомости»: Кіевская линія есть дѣло чрезвычайнейшей необходимости, и въ то-же время предлагаютъ повернуть круто подъ острымъ угломъ дорогу изъ Балты на Кременчугъ, чтобы только не пошла она на Кіевъ. Но вѣдь это значить въ одну и тоже время признавать необходимость соединенія Москвы съ Кіевомъ, и дѣлать это соединеніе безплоднымъ. Когда рѣшились идти о необходимости соединенія Кіева съ Москвой, то нѣтъся въ виду не то, чтобы предоставить желающимъ возможность прокатиться изъ Москвы въ Кіевъ и обратно по желѣзной дорогѣ. Кіевская дорога можетъ удовлетворить требованіямъ государственной необходимости только въ томъ случаѣ, если она будетъ не случайнымъ отпрыскомъ, а главной артеріей между Москвою и Чорнымъ моремъ. Московско-кіевская дорога можетъ удовлетворить своему назначенію только въ томъ случаѣ, если она будетъ московско-кіевско-одесскою. Взять какой-нибудь пунктъ на московско-харьковской дорогѣ, какъ только можно поумнѣе, т. е. подальше отъ Москвы, и провести изъ него вѣтвь на Кіевъ съ тѣмъ, чтобы тутъ и бросить ее,—это не значить связывать Москву съ Кіевомъ, не значить удовлетворить самой главной національной потребности, самой первой государственной необходимости Россіи. Это значить, напротивъ, сдѣлать все возможное для того, чтобы эта потребность не была удовлетворена, для того, чтобы эта необходимость не получила осуществленія. «Московскія Вѣдомости» предлагаютъ, что при недостаточности нашихъ средствъ въ настоящее время, начать постройку желѣзныхъ дорогъ вдругъ въ четырехъ пунктахъ, и во первыхъ вести фантастическую линію отъ Балты на Кременчугъ, а во вторыхъ, въ тоже самое время, для того, чтобы очистить дѣло со стороны патріотизма, національной потребности и государственной необходимости, немедленно начать линію изъ Кіева въ Курскъ,—значить какъ нельзя вѣрнѣе предотвратить невозвратно истинное и полезное для Россіи соединеніе Москвы съ Кіевомъ. Можетъ быть къ тому времени, когда желѣзная дорога подойдетъ-бы къ Орлу, дѣло стало-бы яснѣе, мы-бы надумались, и дорога изъ Орла, можетъ быть, пошла-бы на Кіевъ, съ тѣмъ чтобы упереться въ Одессу. Но наравѣ теперь-же строить кременчугскую линію, и съ тѣмъ выѣсть кіевско-курскую, мы самымъ основательнымъ образомъ устранимъ на будущее время возможность соединить Москву съ Кіевомъ полезнымъ и благоприятнымъ для русскихъ интересовъ способомъ. Тѣмъ болѣе, что съ проведеніемъ дороги изъ Москвы до Одессы, минуя Кіевъ и весь юго-западный край, торговые интересы очень естественно воспользуются желѣзнымъ путемъ, а потомъ частные капиталы уже не пойдутъ на постройку еще другой излишней дороги отъ Москвы до Одессы.

Напомню: «Московскія Вѣдомости» говорятъ, что балтско-приморско-русской дорогѣ грозитъ печальное будущее. Кіевъ нельзя будетъ не связать съ Одессой: интеллигенція пожелаетъ этого. Харьковъ нельзя будетъ не связать съ грушевскою дорогою: этого потребуетъ нужда въ топливѣ. Дорогу изъ Харькова и Полтавы, по мнѣнію «Московск. Вѣдомостей», нужно будетъ вести уже не къ Кременчугу, т. е. къ дѣлпреступниці перегать, а до Александровска, т. е. ниже порога. Постопининъ жалобы на одесскую гавань заставитъ подумать о Феодосіи или Севастополѣ, и отъ Александровска до этихъ портовъ будетъ недалеко. Что же тогда станется съ участкомъ между Полтавою и Балтою? Что будетъ перевозиться по этому участку? Для чего будетъ служить этотъ колоссальный мостъ черезъ Днѣпръ въ Кременчугъ, мостъ, который стоитъ одной порядочной желѣзной дороги? По этому мосту и по этой дорогѣ будетъ меньше движенія, чѣмъ по какой-бы то ни было другой желѣзной дорогѣ въ Россіи!

Вотъ всѣ главные доводы «Московскихъ Вѣдомостей» о необходимости направленія южной дороги на Кіевъ, Балту и Одессу; лишь эту отогнаною также статьи г. Чижова, помѣщенная въ «Днѣ» (за прошедшій годъ №№ 48, 49 и 50), и потому, для болѣе полнаго обзора данныхъ, представленныхъ въ защиту того и другого направленія южной дороги, мы изложимъ въ заключеніе вышесказаннаго указавъ на эту статью, которая по преимуществу имѣетъ характеръ подомысливаемый, избѣгаетъ голословія и основывается своимъ соображеніемъ главнымъ образомъ на статистическихъ данныхъ.

Входъ въ сравненіе выгоды и невыгоды направленія двухъ линій: 1-й отъ Балты на Кременчугъ и 2-й отъ Балты на Кіевъ, г. Чижевъ, что-бы судить о степени ожидаемаго пассажирскаго движенія и массы живущихъ перевозиться грузовъ, исчисляетъ по генеральной картѣ европейской Россіи густоту населенія по той и другой линіи и выводитъ, что отъ Балты къ сѣверу и сѣверо-западу отъ Кіева, все пространство отъ Умани едва только не до Бѣлой Церкви въ одну сторону и въ другую до Ржищева—имѣетъ самое густое населеніе, именно до 2,500 и болѣе жителей на квадратную милю. Выше, т. е. сѣверо-восточнѣе Бѣлой Церкви, вплоть до Кіева—отъ 2,000 до 2,500 жителей на квадратную милю. Ниже, т. е. юго-западнѣе Умани; сначала отъ 1,500 до 2,000, потомъ еще юго-западнѣе, ровно до самой Балты, отъ 750 до 1,500 на квадратную милю. Отъ той-же Балты на востокъ къ Кременчугу, по сѣверной части Новороссійскаго края, населеніе указано, приблизительно, отъ 250 до 750 жителей на квадратную милю, т. е. только что не самое рѣдкое въ Россіи.

Но такъ какъ по земледѣльческому характеру нашего южнаго края

пассажирское движеніе опредѣляется не столько общимъ сельскимъ населеніемъ, сколько населеніемъ городскимъ, ибо города и мѣстечки въ краю земледѣльскомъ особенно собираютъ въ себѣ и мелкую промышленность и еще болѣе все торгующее сословіе, живущее покупкою и продажей сырыхъ произведеній своего околodka, то г. Чижевъ сравниваетъ населеніе городовъ и мѣстечекъ на обѣихъ линіяхъ. По сравненію оказывается: по дорогѣ между Балтою и Кременчугомъ—въ Ольвиополѣ, Елизаветградѣ, Новомиргородѣ, Бобринцѣ, Александринѣ, Новогеоргіевскѣ и Кременчугѣ 78,985 жителей. Прибавивъ сюда подіѣпровскіе города—Черкасы, Золотоношу и Каневъ, соединенные съ Кременчугомъ Днѣпромъ и слѣдовательно захватываемые имъ въ область движенія балто-кремнчугской дороги, будетъ всего 112,828 жителей.

По дорогѣ-же кіевско-балтской: въ Кіевѣ, Васильковѣ, Бѣлой Церкви, Сквирѣ, Богуславѣ, Тарашѣ, Звенигородкѣ, Гайсинѣ, Липовцѣ, Бродявѣ, Уманѣ, Ольгополѣ—173,805 жителей; а прибавивъ сюда Радомысль и Житомиръ, для которыхъ нѣтъ длиго пути въ Одессу, какъ на Кіевъ, тѣмъ болѣе, что Житомиръ и соединенъ отъ него шоссейною дорогою,—всего будетъ 222,030 жителей.

Выходитъ, что городского населенія, пользующаго другого пути въ Одессу, какъ кіевско-балтскую дорогу, почти вдвое противъ того, которое должно ѣхать по балтско-кремнчугской вѣтви. При этомъ не считаются ни второстепенныя мѣстечки, ни такіе города, какъ напр. Бердичевъ, въ которомъ нѣтъ 31,600 жителей, вѣроятно $\frac{2}{3}$ добывающъ развѣ въ годъ въ Одессѣ, ибо весь городъ населенъ овцами; не считаются множество сахарныхъ заводовъ, имѣющихъ постоянныя сношенія съ Одессою; не считается также и движеніе, прибавляемое верхнею частію Днѣпра выше Кіева и его двумя огромными притоками—Десною и Припятью. Все пассажирское движеніе, приносимое этими рѣками, никакъ не можетъ ѣхать до Кременчуга водою, какъ потому, что это гораздо дольше, такъ и потому, что оно, если и обойдется дешевле, то развѣ самую бездѣлицею, ибо нѣвѣдомо, что Днѣпръ вовсе не представляетъ тѣхъ удобствъ для судоходства, какихъ можно было-бы ожидать отъ его длиннаго теченія и его ширины. Хотя защитники кремнчугской дороги указываютъ на то, что Днѣпръ принесетъ къ Кременчугу все изъ срединныхъ западныхъ губерній Россіи, но по статистическому описанію Кіевской губерніи, изданному въ 1830 г. Фундуклеемъ и составленному весьма замѣчательнымъ нашимъ писателемъ въ области статистики, Журавскимъ, котораго нельзя конечно заподозрить въ защитѣ кіевско-балтской дороги, на всемъ протяженіи Днѣпра по Кіевской губерніи считается 55 болѣе значительныхъ постоянныхъ мелей и отмелей.

Посмотримъ, говоритъ г. Чишовъ, даетъ-ли какую-либо опору для предпочтенія балтско-кремENCHУГСКОЙ ДОРОГИ ПРЯДЪ КІЕВО-БАЛТСКОЙ, — главный расцогъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ — товарное движеніе.

Все пространство отъ Балты до КремENCHУГА, какъ мы видѣли, населено весьма рѣдко; по одному этому, хлѣба, почти единственнаго произведенія этой мѣстности, производится тутъ безъ всякаго сравненія менѣе, нежели въ губерніи Подольской, идущей по лѣвую сторону дороги, почти до самой Умани, и потому губерніи Кіевской, по обѣ стороны дороги отъ Умани, особенно по западную сторону. По указанію того-же статистическаго описанія кіевской губерніи, въ 1847 году поступило въ продажу разнаго рода хлѣбовъ въ помѣщичьихъ мѣстностяхъ восьми уѣздовъ Кіевской губерніи болѣе 7½ мил. пудовъ. Если приложить сюда хотя немного болѣе половиннымъ крестьянскаго хлѣба, то все поступленіе въ продажу въ означенныхъ уѣздахъ будетъ болѣе 11 мил. пудовъ. Здѣсь не упомянуты уѣзды чигиринскій и черкасскій, какъ находящіеся ближе къ дорогѣ балтско-кремENCHУГСКОЙ, нежели къ кіево-балтской, ни уѣзды кіевскій и радомысльскій, потому что первому приходится кормить губернскій городъ Кіевъ, а у втораго мало бываетъ остатковъ за прокормленіемъ своихъ собственныхъ жителей.

Полагаютъ вообще, продолжаетъ г. Чишовъ, что Подольская, Волынская и Кіевская губерніи отправляютъ въ Одессу, всѣ вмѣстѣ, до 2 мил. четвертей пшеницы; это уже одно даетъ дорогѣ 20 мил. пудовъ груза и слѣдовательно совершенно обезпечиваетъ товарное движеніе по дорогѣ. Нужно замѣтить, что при такомъ огромномъ движеніи въ кіевскомъ краѣ естественные пути сообщенія ограничиваются всего-на-все двумя рѣками: Днѣпромъ, имѣющимъ 55 болѣе значительныхъ желей и отмолей, и Днѣстромъ, который въ жаркое и бездождливое лѣто дѣлается иногда совсѣмъ негоднымъ для судоходства.

Переходя снова отъ общихъ указаній къ частнымъ, авторъ въ томъ же статистическомъ источникѣ, изданномъ Фундуклеемъ, находитъ, что въ 1847 году изъ всей Кіевской губерніи отправлено разныхъ хлѣбовъ, вообще на югъ, болѣе 8 милліоновъ пудовъ; прибавивъ къ этому 1 мил. пудовъ провозной соли, приходящей по направленію отъ Чорнаго моря и привозимой только въ одну Кіевскую губернію, получимъ 9 мил. пудовъ. Нужно замѣтить, что при перевозкѣ соли будетъ та выгода, что ее повезутъ на обратныхъ вагонахъ, которые безъ того шли-бы пустые, ибо тутъ движеніе весьма неравномѣрное: къ Чорному морю потянутся тысячи нагруженныхъ вагоновъ, а обратно едва-ли и десятки возвратятся нагруженными. Если къ 9 мил. пудовъ груза, составляющаго предметы первой необходимости, вывозимые изъ

Кіевской губерніи и въ нее привозимые, прибавимъ 1 милл. пудовъ, которые составятъ какъ фабрикаты кіевскихъ фабрикъ, такъ равно коксъ, чугуны, машины на заводы и фабрики, которые повезутся въ Кіевъ изъ Одессы, то окажется, что движеніе товаровъ по кіевско-балтской дорогѣ, для одной Кіевской губерніи, будетъ 10 милл. пудовъ. Подольская губернія доставляетъ въ Черному морю самую лучшую пшеницу, и кромѣ того, какъ эта губернія, такъ и Волинская имѣютъ множество сахарныхъ заводовъ; есть въ нихъ суконныя фабрики и кожевенныя заводы. Такъ что если полагать на каждую изъ этихъ двухъ губерній привоза и отвоза немного болѣе половины, чѣмъ на Кіевскую, т. е. въ сложности 12 милл. пудовъ, и тогда этотъ край доставитъ 22 милл. пудовъ груза,—это такой запасъ, какого едва-ли можетъ ожидать какая-либо изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, когда и Николаевская, послѣ 14 лѣтъ своего существованія и при огромномъ ея движеніи, перевезла въ 1863 году менѣе 30 милл. пудовъ.

Чтобы показать, что можетъ обѣщать балтско-кременчугская дорога, г. Чижевъ указываетъ, что эту дорогу прямо охватываетъ сѣверная часть Херсонской губерніи, населенная весьма слабо, и юго-восточная Кіевской, именно та, изъ которой всего менѣе отпускается хлѣба въ Одессу. Въ подтвержденіе этого онъ ссылается на тѣ-же свѣдѣнія объ отпускѣ хлѣбовъ въ Одессу въ 1847 г., изъ уѣздовъ Кіевской губерніи:

	Четвертей	и	пудовъ.
Изъ черкаскаго	35,096	—	710
— чигиринскаго	53,134	—	—
— васильковскаго	55,934	—	7,900
— звенигородскаго	60,394	—	—
— бердичевскаго	80,394	—	4,891
— тарашанскаго	100,537	—	21,980
— липовецкаго	116,781	—	12,823
— уманьскаго	123,674	—	2,970
— сквирскаго	138,886	—	6,600

Черкасскій и чигиринскій уѣзды, какъ видно, отправляютъ всего менѣе хлѣбовъ въ Одессу,—а они-то одни и лежатъ всего ближе къ дорогѣ балтско-кременчугской.

Г. Чижевъ находитъ, что ни полтавцы, ни харьковцы не повезутъ по одесско-кременчугской дорогѣ свои произведенія въ Одессу. Полтавцамъ невыгодно будетъ везти туда пшеницу, потому что провезши 555 верстъ и слѣдовательно заплативъ за провозъ въ $3\frac{1}{2}$ раза дорожее чѣмъ жители окрестностей дороги, они должны будутъ продавать свою пшеницу, далеко худшую по достоинству, гораздо дешевле.

Шерсти-же въ Одессѣ покупается весьма мало, всего съ небольшимъ 300,000 пудовъ, и она везется или прямо въ Австрію или на ѣверъ, въ Москву. А отъ Харькова до Одессы по направленію балтско-кременчугской дороги было-бы 675 верстъ по прямымъ путямъ между тѣми городами, по которымъ должна пройти эта дорога. За 675 в., по самой умѣренной цѣнѣ, трудно брать менѣе 17 коп., что съ нагрузкою и выгрузкою составитъ не менѣе 18 в. съ пуда, или около 1 р. 80 к. съ четверти пшеницы. Между тѣмъ отъ того-же Харькова до главнѣйшихъ азовскихъ пристаней, Таганрога и Бердянска, тоже по прямому пути, не болѣе 350 верстъ, а до Мариуполя и того менѣе; отъ южныхъ-же уѣздовъ Харьковской губерніи далеко менѣе. За провозъ на волахъ здѣсь уже дорогая цѣна 15 коп. съ пуда. Что-же заставитъ харьковскихъ земледѣльцевъ платить дороже, чтобъ везти хлѣбъ свой въ Одессу и встрѣчать еще тамъ сильное соперничество въ хлѣбахъ юго-западнаго края, тогда какъ въ портахъ Азовскаго моря давнымъ-давно сбываютъ ихъ произведенія, за ними собственно приѣзжаютъ туда корабли и ихъ ижевно требуютъ.

Этимъ оканчиваются соображенія г. Чицова при сравненіи участковъ балтско-киевского съ балто-кременчугскимъ, и затѣмъ онъ переходитъ уже къ соображеніямъ вообще о направленіи южной дороги; въ этомъ отношеніи предметъ, какъ намъ кажется, уже достаточно исчерпанъ изложенными выше доводами двухъ спорившихъ сторонъ.

Нѣтъ сомнѣнія, что всѣ эти доводы, всѣ эти печатно выраженные мнѣнія были въ виду правительства при окончательномъ разрѣшеніи дѣла; но кромѣ этого, правительство могло имѣть и свои, частнымъ изслѣдователямъ недоступныя соображенія, по которымъ избрано нынѣ Высочайше утвержденное направленіе желѣзнаго пути на югъ.

Что касается до значенія Кіева на этомъ пути въ отношеніи политическимъ, т. е. до необходимости тѣснѣйшаго сближенія его съ великорусскими областями, то во всякомъ случаѣ какъ-то не вѣрится, чтобы историческая правда осталась навсегда безсильною и не восторжествовала надъ какими-бы то ни было приплыми продѣлками и интригами. Подумайте, естественно-ли это. Вотъ недавно въ газетахъ были приведены послѣднія цифры кіевского населенія; тамъ изъ 68,424 жителей, числятся: православныхъ 58,453, католиковъ 5,425, евреевъ 3,013, протестантовъ 1,063; далѣе незначительныя числа: раскольниковъ 357, единовѣрцевъ 91 и магометанъ 22. При такомъ громадномъ преобладаніи православнаго элемента, со всѣми святыми преданіями «матери городовъ русскихъ», неужели возможно колебаніе, куда тяготѣть краю? Неужели не смѣшны были-бы мечты ничтожнаго и жалкаго меньшинства, если онѣ еще есть?...

А что касается до смѣшного, то оно часто-таки попадаетъ намъ

съ тѣхъ поръ, какъ съ усиленнымъ вниманіемъ устремились на насъ отъ просвѣщеннаго запада,—а особенно когда благоволятъ онъ заглянуть въ глубь нашей современной или исторической жизни. На этотъ разъ самому святѣйшему отцу благоугодно было доставить русскимъ людямъ подобный предметъ для развлечения. Говорятъ, что римская курія отрыла въ исторіи, что назадъ тому больше двухъ сотъ лѣтъ бѣлоруссъ Іосафатъ Кунцевичъ, перешедшій изъ православныхъ въ унию, и сдѣлавшійся архіепископомъ бѣлорусскимъ, былъ убитъ жителями Витебска, раздраженными черезъ-чуръ ревностными гоненіями его на православныхъ, ради обращенія ихъ въ унию. Ну, и разсудили отцы римскіе, что почему-жъ-бы за такіе подвиги не произвести покойника во святые? Пусть будетъ святой мученикъ! Только услышалъ объ этомъ г. Козловичъ, справился кой съ какими историческими документами и—былъ столь нескроменъ, что обнаруговалъ изъ нихъ небольшіе отрывки. Напримѣръ въ прошеніи, которое во дни архіепископства Кунцевича православные Литовскаго княжества подали польскому сенату, значутся слѣдующія строки:

«Въ Бѣлоруссіи, въ Оршѣ и Могилевѣ, владыка полоцкій запечаталъ церкви и уже пять лѣтъ держатъ ихъ такъ. Въ Полоцкѣ и Витебскѣ мы не можемъ имѣть для богослуженія ни церкви, ни дома. Мѣщане тамошніе въ воскресные и праздничные дни, чтобы не оставаться безъ богослуженія, выходятъ въ поле за городъ и совершаютъ его тамъ, да и то безъ священника, потому что не дозволено имѣть священника ни въ городѣ, ни близъ города... Но что всего хуже и что составляетъ варварство и звѣрство выше вѣроятія, въ томъ-же бѣлорусскомъ Полоцкѣ тотъ-же отступникъ владыка полоцкій, чтобы досадить тамошнимъ мѣщанамъ, приказалъ вырыть недавно похороненныя подлѣ церкви христіанскія тѣла умершихъ и бросить ихъ на съѣденіе собакамъ, какъ какую падаля».

А еще сохранилось письмоцо литовскаго канцлера Льва Сапегы къ самому Іосафату, гдѣ говорится:

«Никогда мнѣ не приходило на умъ, чтобы ваше преосвященство могли задумать приводить въ унию столь насильственными способами... Вы этимъ безразсуднымъ насиліемъ привели, или лучше скажу, принудили русскій народъ отказаться отъ присяги (т. е. Владиславу, избранному тогда на московскій престолъ). Трудно вамъ запереться; въ этомъ обличаютъ васъ жалобы, поданныя мнѣ...» и такъ далѣе въ томъ-же родѣ.

Ну, еще-ли это не святой! И какъ-же не позабавиться его святѣйшеству, когда пришолъ на память такой подходящій покойникъ? Какъ разъ въ время!