

НИКОЛАЙ ГАРИН-  
МИХАЙЛОВСКИЙ

**В ОБЛАСТИ  
БИЛЛИОНОВ И  
ТРИЛЛИОНОВ**

# **Николай Георгиевич Гарин- Михайловский В области биллионов и триллионов**

## **Аннотация**

«— Если не делать эту узкую ленточку из дерна, которая тянется вдоль откоса, которая скорее вредна, чем полезна, это составит на версту?

— Но ведь это пустышки...

— Погонная сажень по пяти копеек, с обеих сторон — десять.

На версту дороги?

— Да ведь это пустышки...»

# Содержание

**Николай Гарин-  
Михайловский**  
**В области миллиардов  
и триллионов**  
*Разговор в поезде  
у окна вагона*

*Praeterea censeo Carthaginem delendam esse.<sup>1</sup>*

– Если не делать эту узкую ленточку из дерна, которая тянется вдоль откоса, которая скорее вредна, чем полезна, это составит на версту?

– Но ведь это пустяки...

– Погонная сажень по пяти копеек, с обеих сторон – десять. На версту дороги?

– Да ведь это пустяки...

– На версту дороги?

– Ну, 50 рублей.

– На 30 тысяч верст уже выстроенной?

– Ну, 1 500 000 рублей.

---

<sup>1</sup> Впрочем, я считаю, что Карфаген надо разрушить (лат.).

– На 120 тысяч верст, необходимых еще, чтоб удержать за собой хлебный рынок Европы?

– Ну, 6 000 000.

– Итого?

– Ну, 7 500 000.

– Через сто лет?

– Но, позвольте...

– Пятьдесят уже прошло со времени начала постройки, – через сто лет?

– Миллиард.

– Впрочем, я согласен с вами, что это пустяки... Перейдем к другому. Видите вы эту маленькую дачку в стороне – будку, где живет сторож? Есть страны, где таких сторожей совсем нет... У нас 70 миллионов живут в избах – живут и работают побольше этих сторожей... Изба стоит самая богатая 100 рублей. Наша будка – 1000 рублей. Если бы мы строили избу в 200 рублей, получился бы остаток 800 рублей. На 15 тысяч существующих будок это составит?

– 12 миллионов.

– На 60 тысяч, долженствующих быть выстроенными?

– 48 миллионов.

– Итого?

– 60 миллионов.

– Через 100 лет?

– 8 000 000 000.

– На эти 8 миллиардов будет содержаться 75 тысяч се-

мейств неизмеримо лучше остального населения. Остальные же, платя эти 8 миллиардов, будут жить еще хуже. Логично... Пойдем дальше. Куб каменной кладки в подпорных стенках стоит 60 рублей. В том же месте, хотя бы на Уфа-Златоустовской железной дороге, куб мостовых устоев стоит 200 рублей. Пусть говорят, что угодно, но факт тот, что по расчету стенка выдерживает требуемое мостовое давление и больше даже... Если принять стоимость каменных работ на версту дороги только 3000 рублей (на Уфа-Златоустовской 10 000 рублей), то переплата составит сумму в 2000 рублей. На 30 тысяч уже выстроенных составит?

– 60 миллионов.

– На 120 тысяч верст, имеющих выстроиться?

– 240 миллионов.

– Итого?

– 300 миллионов.

– Через сто лет?

– 40 000 000 000.

– 40 миллиардов на красоту, которой, как видите, даже не видно с поезда. Пустяки... Пойдем дальше. Каждая постройка новой дороги – явление весьма неожиданное, всегда спешное, создающее то, что называется железнодорожной горячкой. Результат этой горячки тот, что на первых порах от поднимающейся дороговизны жить нельзя в той местности, где строится дорога. Выигрывает ли государство от этого? Нет, конечно. Начав постройку постепенно, соразмер-

но с производительностью данной местности, пришлось бы, конечно, вести ее не два-три года, как теперь, а может быть, пять-шесть лет, но, начав в нескольких местах в тот же период времени благодаря дешевизне, государство имело бы *на те же деньги* неизмеримо большее количество путей готовых. Такой способ сверх того дал бы возможность систематизировать дело, составить, как и подобает такому большому делу, общий, строго обдуманый государственный план – покрыть сетью железных дорог страну. Составились бы, может быть, железнодорожные округа с постоянной систематичной работой (вместо них, как хозяйственный агент – земство), исчезли бы сытые, самодовольные подрядчики, живущие за счет лени, тупости и неспособности; явилась бы могучая, организованная, всегда готовая помощь, в виде уже обдуманной работы, в годы народных голодовок. А что получилось бы от этой систематизации в денежном отношении, примерно можно сообразить из следующего. Куб земляных работ стоит в деревне 80 копеек, средняя железнодорожная цена 2 рубля 50 копеек и больше <sup>2</sup>. Куб каменной кладки 25 рублей в деревне, 200 рублей на железной дороге. Конная

---

<sup>2</sup> В Юго-Восточном обществе от Острогжска сданы работы по 3 рубля 20 копеек. Из них 70 тысяч кубов в меловых формациях, которые и обойдутся подрядчику в 3 рубля 20 копеек, а 600 тысяч мягкого грунта, который обойдется подрядчику в 1 рубль 20 копеек; доказательством тому хозяйственные работы на участке инженера Венцеля Московско-Казанской дороги в 1891-1893 годах и хозяйственные общественные работы по постройке железной дороги в Рязанской губернии 1893 года. (Прим. Н. Г. Гарина-Михайловского.)

подвода в деревне 35 копеек, на железной дороге 1 – 1 рубль 50 копеек. Поденный в деревне 25-40 копеек, на железной дороге 75 копеек – 1 рубль. Будем скромны: возьмем, что только треть истраченных денег идет на перерасход за спех. Наши 30 тысяч верст стоят 3 миллиарда, третья часть – миллиард. На 120 тысяч, нам необходимых, еще лишних 4 миллиарда – итого 5 миллиардов. Через сто лет?

Говоривший взял карандаш и написал на записной книжке следующую цифру:

1.280.000.000.000 рублей.

– Пожалуйста, выговорите.

– Но позвольте... разве так можно доказывать... Тут трактаты надо писать.

– Что доказывать?! Что белое – бело? Что если б русский техник изобрел железные дороги, а не Стефенсон, то они тогда бы только могли бы войти в жизнь, если б представляли собой выгодное предприятие, где расход сошелся бы с приходом? Что все эти бархаты, зеркала, дворцы-вокзалы, дворцы-мосты, двадцатилетние соображения о том, строить или не строить, и два года бешеной горячки – все это не рационально, заимствовано из богатых стран, не подходит к условиям нашей нищей страны? Что, 30 тысяч верст выстроив, мы уже высунули языки, тогда как нам нужно, для того чтоб конкурировать с Америкой, хотя бы и для внутреннего только потребления, 150 тысяч? Писать?! Что писать? – что более медленная постройка будет дешевле? Чем же вы это до-



кажете, когда в этом направлении ни одного опыта не было сделано? Разве не понятен простой закон механики, что то, что теряется на силе, выигрывается на скорости, что дешевизна и быстрота обратно пропорциональны между собою. На Западе знают, зачем торопятся. На Западе день открытия дороги – день дохода. А у нас день открытия – день новых приплат: для кого торопиться – для приплат этих или для подрядчика, которому побольше и поскорее надо получить?! Доказывать?! Но вы знаете свойство аксиом: их не доказывают по их понятности. Нельзя доказать, что белое – белое, если вы или не желаете смотреть, или действительно слепы; нельзя приводить доводы, если вы не желаете их слушать или действительно глухи. Нельзя уразуметь, если вы не хотите понять, что действительно происходит. Утешайте себя, что для этого нужны целые ученые трактаты, на которые мало посвятить одной жизни – вас поддержат, подрядчики воспоют и, вздыхая, подписывая контракт за контрактом, – будут прославлять науку, будут скорбеть о беспокойных, которым черт их знает какого рожна еще нужно, которые только мешают людям жить да делать дело. Нет, не в писании здесь дело. Захотели бы понять только. Уши дайте, которые захотели бы слушать, а тогда и писать и доказывать нечего и некому будет. Только ночью царствуют совы, а свет дня изгоняет их.

– Дешевые дороги тоже не радость: крушения пойдут.

– Да не верьте же вы. Поймите же, что оттого, что за пуд камня заплатите 60 рублей, а не 200, – камень этот не пре-

вратится в пух. Куб земли, сделанный в перекидку или машиной, вместо тачки, за 80 копеек, будет так же прочно лежать на своем месте, как и сделанный за 3 рубля 20 копеек. Надо же на чем-нибудь стоять, ну, вот и ухватились за прочность.

– Но, позвольте, на Закаспийской железной дороге из-за ее дешевизны приходится теперь...

– Что приходится? Достраивать? Так кто же против этого говорит? Но достраивать из доходов дороги, Николаевская дорога, если бы ей понадобилось сравняться с какой-нибудь английской дорогой, по которой в день проскакивают 900 поездов с 80-верстной скоростью, тоже должна была бы истратить не один еще десяток миллионов, но дико и без смысла было бы, если бы ввиду будущих потребностей она теперь же приступила бы к этим несвоевременным тратам.

– По-вашему, значит, нужно только строить, так сказать, самый необходимый остов сперва...

– Именно, но строить не приемами старой школы, потому что здесь все опять вдвое дороже...

– И сколько бы верста такого остова, правильно отстроенного, стоила бы?

– Да по моему подсчету не больше 20 тысяч рублей, и на истраченные 3 миллиарда мы имели бы уже нужные нам 150 тысяч верст железных дорог. Но есть еще и другой и более рациональный притом выход.

– Узкоколейные дороги, стоимостью в 11 тысяч рублей

верста?!

Собеседник пренебрежительно махнул рукой.

– Да, взмах руки. Вот, если бы нашего чиновника поставить бы в более обязательное, чем этот взмах, отношение к истине, вот тогда бы, пожалуй, можно было бы надеяться, что и без краха дело обойдется... Эхе-хе-хе... Вот и станция... Прощайте.