

Кукольник Нестор Васильевич

Железные дороги в России

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Н56

Н56 **Нестор Васильевич К.**
Железные дороги в России / Кукольник Нестор Васильевич – М.: Книга по Требованию,
2023. – 36 с.

ISBN 978-5-519-91669-1

ISBN 978-5-519-91669-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

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

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

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

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

харьковскою. Дорога съ каменнымъ углемъ не только безмѣрно важна сама по себѣ, но она съ тѣмъ вмѣстѣ кормилица всѣхъ другихъ дорогъ, которыя съ нею въ связи. Такую дорогу косвенно можно назвать и матерью многихъ будущихъ желѣзныхъ путей, потому что, вдохнувъ жизнь громаднымъ производительнымъ силамъ края, она неминуемо должна привлечь въ Россію огромные живые капиталы; а первымъ назначеніемъ всякаго свободнаго капитала въ Россіи надолго еще останутся желѣзные дороги. Мы уже не упоминаемъ о лѣсахъ, такъ неистово истребляемыхъ уже существующими желѣзными дорогами тамъ, гдѣ этихъ лѣсовъ еще осталось на нѣсколько лѣтъ эксплуатація; но въ южной Россіи, гдѣ лѣсовъ такъ мало, они должны исчезнуть въ нѣсколько дней движенія по желѣзной дорогѣ. Право смѣшно и странно читать и слушать толки о желѣзныхъ дорогахъ безъ дровъ и угля, когда именно съ послѣдняго и начинать слѣдовало. Первенство таганрога - харьковской желѣзной дороги утверждается еще множествомъ и другихъ преимуществъ. Выберемъ тѣ, которыя поважнѣе, чтобы не утомить читателя. Поверотъ насильственный и противоестественный отъ Бахмута къ Мариуполю или Бердянску отведетъ линію желѣзной дороги и отъ желѣзной руды, второй главнѣйшій мѣсторожденія заде-

гають въ восточной части Бахмутскаго и на всемъ пространствѣ Міускаго уѣздовъ; свинцовые приіски, донныя извѣстныя, пока все въ Міускомъ округѣ; Луганскій литейный и Петровский чугуноплавильный заводы остались бы отъ дороги въ слишкомъ далекомъ разстояніи; рыбныя азовскіе промыслы, доставляющіе до 5.000.000 пуд. рыбы, не даромъ избрали главными пунктами отпуска рыбныхъ товаровъ Таганрогъ и Ростовъ - на - Дону. Рыбныя азовскіе промыслы, едва-ли не болѣе чѣмъ все другія отрасли мѣстной производительности, настоятельно требуютъ ускореннаго пути доставки. Положимъ еще таганрогская красная рыба могла бы направиться въ Маріуполь; но какимъ образомъ поворотить туда же за двѣсти верстъ ростовскую бѣлую рыбу? Не забудемъ, что главнѣйшіе и едва-ли не исключительные рыбныя зимніе и весенніе уловы рыбы совершаются: морскіе на Таганрогскомъ заливѣ, а рѣчные на Дону. Наконецъ съ подобнымъ поворотомъ все экономическіе виды военнаго министерства, обѣщающіе для казны громадныя сбереженія, сами собою бы уничтожились. Передвиженіе донскихъ полковъ не представило бы никакихъ выгодъ, а этихъ полковъ теперь въ мирное время на службѣ около 30, а давно ли сто полковъ донскихъ казаковъ были вызваны

въ отдаленные предѣлы Имперіи военными обстоятельствами? Наконецъ Кавказъ этимъ путемъ плотно соединяется съ Россіей и сухопутно черезъ Ростовъ и моремъ черезъ Ейскъ. При первой возможности желѣзный путь легко, удобно и недорого перекинется изъ Ростова вдоль подножій Кавказа на Каспійское море... Я исчислилъ, и то весьма поверхностно, только самыя крупныя выгоды, несомнѣнно общаемыя таганрого-харьковскою желѣзною дорогою, не упомянувъ даже о пшеницѣ, потому что на одной пшеницѣ нельзя построить выгодную желѣзную дорогу, тогда какъ таганрого-харьковская, имѣя всѣ тѣ же зерновые запасы грузовъ, что и другіе пріазовскіе города, только несравненно въ большихъ размѣрахъ, сверхъ того имѣетъ многочисленныя и громадныя преимущества, изъ коихъ тѣ города ни одного не представляютъ.... Если при другихъ городахъ Азовское море на два-три фута и глубже, то и затѣмъ все-таки потребуется искусственное углубленіе фарватера и устройство гаваней вновь, съ неменьшими затратами чѣмъ въ Таганрогѣ, такъ что и въ этомъ отношеніи тѣ города никакихъ преимуществъ не представляютъ, а при нынѣшнемъ состояніи гидротехническихъ работъ объ этомъ и говорить бы не слѣдовало.

При знакомствѣ съ положеніемъ всѣхъ

обстоятельствъ, относящихся до сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, невозможно не убѣдиться, что постройка этихъ путей, составляющихъ единственное, исключительное средство спасенія не только нашего края, но и всей Россіи, подвигается болѣе чѣмъ медленно, тогда какъ каждый годъ замедленія въ этомъ дѣлѣ доставляетъ убытокъ въ нѣсколько десятковъ милліоновъ потеряннаго дохода, и въ нѣсколько десятковъ милліоновъ сбереженій. Когда другія государства давно уже жнутъ, мы все еще споримъ и разсуждаемъ какъ лучше сѣять, собственноручно или съ найма.... Четыре желѣзныя дороги дѣйствительно находятся въ сооруженіи. Первая—самая раціональная, вполнѣ согласенная съ дѣйствительными потребностями Россіи, идетъ изъ Москвы на Орелъ; но въ какомъ положеніи эти работы, никому неизвѣстно; публика знаетъ только, что эта дорога строится на счетъ казны; а съ какимъ успѣхомъ, когда можно ожидать открытія по ней движенія, во что обойдется эта дорога—неизвѣстно, и было бы весьма желательно, чтобы о ходѣ желѣзныхъ дорогъ печатались подробные бюлетени. Всѣ три остальные дороги, если позволено имѣть каждому свое мнѣніе, строятся (если строятся, потому, что и о нихъ нѣтъ никакихъ положительныхъ свѣдѣній) въ странномъ направленіи и на разныхъ основаніяхъ. Неужели

эти клочки составляют звѣнья главной сѣти россійскихъ желѣзныхъ дорогъ? Въ такомъ случаѣ или самой сѣти въ проектѣ нѣтъ, или эта сѣть подверглась измѣненіямъ, которыя остаются неизвѣстными. Одна дорога идетъ отъ Динабурга на Витебскъ, а оттуда говорятъ пойдеть на Орелъ (?). Непонимаемъ ни экономическихъ ни стратегическихъ основаній такого направленія. Другая прошла уже на Рязань, и повернула вмѣсто Саратова, на Козловъ (?). Тоже не понимаемъ. Третья изъ Одессы на Балту, а потомъ крутымъ поворотомъ на Елисаветградъ.... Какую же главную и натуральную сѣть могутъ образовать эти участки, блуждающіе безъ цѣли и экономическихъ основаній? И то правда каждый чертитъ главную сѣть желѣзныхъ дорогъ по своему, согласно мѣрѣ познаній своихъ, наблюденій или участія въ торговлѣ. Каждый старается утилизировать то, что уже сдѣлано и вдвинуть въ предполагаемую имъ сѣть. Сколько помнится, наша пресса энергически сражалась за Кременчугъ и Кіевъ, но о лучшемъ направленіи главной сѣти — съ подробностью, какой предметъ заслуживаетъ, еще не разсуждала. Намъ кажется, съ чѣмъ давно согласились весьма многіе и теоретики и практики, что, принимая въ соображеніе то, что стеченіемъ случайностей уже совершилось, линіи, которыя должны обра-

зовать главную сѣть дорогъ въ Россіи, опредѣляются ея географіей, статистикой, экономическими, стратегическими и административными условіями и направляются: изъ Петербурга на Москву, Тулу, Орелъ, Курскъ, Харьковъ, Бахмутъ въ Таганрогъ на Азовское море и въ Ростовъ на Дону къ Кавказу. Это — главная, хребтовая кость всѣхъ нашихъ дорогъ, и съ тѣмъ вмѣстѣ путь слѣдованія каменнаго угля во всю Россію и за границу. Другая главная линия: изъ Петербурга на Дянабургъ, на Витебскъ (по неволѣ), отсюда внизъ въ соединеніе съ поперечною не менѣе, если не болѣе, важною линіей изъ Саратова на Воронежъ, Курскъ, Кіевъ, Бердичевъ до австрійской границы. Тогда петербурго-витебская, соединяясь съ саратовско-бердичевскою, изъ Кіева повернула бы на Балту въ Одессу на Черное море. Вотъ эта сѣть намъ прежде всего, какъ хлѣбъ насущный, какъ воздухъ, нужна, необходима, потому что ее вызываютъ всевозможныя государственныя и мѣстныя условія. Всѣ прочія дороги, за исключеніемъ разумѣется уже построенныхъ, преждевременны, пока эта главная сѣть не осуществится. Затѣмъ вторичные пути, теперь только истощающіе безполезно капиталы, гдѣ бы они проведены ни были, и елисаветградская, и даже рязанско-козловская будутъ полезны и неубыточны. Но возрожденіе и можно

сказать положительно, безъ всякаго амфаза—спасеніе Россіи зависитъ отъ быстроты, съ какою эта главная сѣть должна возникнуть, почему правильно говорили тѣ истинно государственные люди, которые утверждали, что для скорѣйшаго осуществленія этой главной сѣти не должно останавливаться ни передъ какими пожертвованіями. Въ чемъ же могутъ заключаться эти жертвованія и какими путями и мѣрами устройство этой главной сѣти можетъ исполниться въ короткій срокъ—это мы, по крайнему нашему разумѣнію, позволимъ себѣ рассмотреть въ слѣдующей статьѣ.

Р. S. Результаты мѣстныхъ изслѣдованій, произведенныхъ таганрогскимъ комитетомъ въ отношеніи къ минеральнымъ богатствамъ края, разсѣкаемаго предполагаемою линіею желѣзной дороги, указаны съ возможною точностію на особѣй картѣ, представленной многимъ государственнымъ сановникамъ. Въ 240 номерѣ «Русскаго Инвалида» помѣщены свѣдѣнія, доставленные инспекторомъ горной части Земли войска донскаго въ военное министерство. Это офиціальное свидѣтельство весьма важно, потому что на много увеличиваетъ и усиливаетъ значеніе Міускаго овруга и вполне подтверждаетъ заявленія таганрогскаго комитета. Тамъ между прочимъ ска-

заво: «Въ Міускомъ округѣ со времени объявленія въ *прошломъ году* новаго горнаго положенія по настоящее время начата и постоянно развивается добыча (каменнаго) угля въ слѣдующихъ центрахъ: 1) въ слободѣ Макѣевѣ, Иловайскаго, 2) въ поселкѣ Чистековомъ, Леонова, 3) въ слободѣ Степановѣ Ольховой, полковника Реми, 4) въ слободѣ Степановѣ, Кутейникова, 5) въ поселкѣ Ясеновскомъ, Краснова, 6) въ слободѣ Хрустальной, Яновскаго, 7) въ слободѣ Новопавловѣ, Васильева. Кроме того много каменноугольныхъ пластовъ приготовляются къ разработкѣ и постоянно дѣлаются новыя открытія. Добываемый въ этихъ мѣстахъ уголь принадлежитъ частію къ антрацитамъ весьма хорошаго качества, частію къ пламеннымъ углямъ, дающимъ хорошій коксъ. Толщина пластовъ доходитъ до $2\frac{1}{2}$ аршинъ, добыча производится съ глубины нѣсколькихъ саженъ и представляетъ всѣ выгодныя условія для разработки въ хозяйственномъ отношеніи». «Продажная цѣна угля наконецъ отъ $4\frac{1}{2}$ до 6 коп. сер. за пудъ. Уголь имѣетъ употребленіе частію мѣстное, какъ то: для паровыхъ мельницъ, молотильныхъ машинъ, кузницъ и подобныхъ механическихъ устройствъ, число коихъ постоянно увеличивается, частію же отправляется въ Таганрогъ.

«Во время прошедшей зимы, по причинѣ

бывшихъ неурожаевъ, перевозка угля до Таганрога была въ нѣкоторыхъ селеніяхъ Міускаго округа главнымъ источникомъ пропитанія жителей. Кромѣ того, каменный уголь входитъ въ употребленіе даже для отопки зданія мѣстныхъ жителей, которые для этого начинаютъ передѣлывать свои печи.

«Наконецъ дальнѣйшему употребленію угля будутъ весьма содѣйствовать устраиваемое у г. Иловайскаго въ слободѣ Зуевкѣ большое механическое заведеніе и чугунно-литейное производство, которыя въ теченіе настоящаго года будутъ окончены.

«Желѣзныя руды, состоящія изъ доброкачественныхъ видоизмѣненій бурыхъ и глинистыхъ желѣзняковъ, открыты по настоящее время уже въ слѣдующихъ мѣстахъ въ Міускомъ округѣ: 1) близъ селенія Новопавловки, 2) близъ селенія Нагольнаго, 3) близъ селенія Есауловки, 4) близъ хутора Краснянскаго, 5) близъ поселка Буламинъ Колодезь, 6) близъ поселка Михайлова Катасонова, 7) близъ слободы Орловой, 8) близъ слободы Макѣевки, 9) близъ слободы Зуевки, 10) близъ селенія Вишневецкаго, 11) близъ слободы Амвросьевки, 12) близъ слободы Степановки, 13) близъ селенія Ромавки, 14) близъ слободы Мѣшковой, 15) на горѣ Грибоватѣ и 16) близъ хутора Денисова». Не забудемъ, что всѣ эти минеральныя

богатства какъ будто нарочно размѣщены вдоль линіи по бахмутско-таганрогскому участку и указаны на упомянутой картѣ. И право смѣшно подумать, что у насъ скоро наберется до 4 тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ, для которыхъ рельсы мы выписываемъ изъ Англіи; топимъ локомотивы послѣдними дровами, а сами сидимъ неподвижно на втунѣ лежащихъ желѣзныхъ рудахъ и неизмѣримыхъ запасахъ каменнаго угля.
