

**К вопросу о соединении
Крыма с центральными
губерниями паровою
железною дорогою**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
К11

К11 К вопросу о соединении Крыма с центральными губерниями паровою железною дорогою / – М.: Книга по Требованию, 2019. – 83 с.

ISBN 978-5-458-14083-6

Материалы, собранные земскими учреждениями Таврической губернии, по вопросу о соединении Крыма с центральными губерниями паровою железною дорогою. Симферополь, типография С. Спиро, 1869 год.

ISBN 978-5-458-14083-6

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2019

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2019

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.

сканія для желѣзной дороги по направленію отъ Кременчуга на Бериславъ, Каховку и Перекопъ къ Севастополю. О составѣ этой компаніи ничего неизвѣстно.

Въ томъ-же засѣданіи Губернскаго Собранія 16 Декабря 1867 г. было заявлено о предложеніи г. Каншина, строителя конно-желѣзныхъ дорогъ въ Петербургѣ, принять на себя постройку конно-желѣзной дороги отъ Харькова въ Θεодосіи при одной гарантіи земства тѣхъ уѣздовъ, чрезъ которые должна проходить эта дорога. Эта гарантія была опредѣлена въ 2% на затраченный капиталъ, при стоимости дороги не свыше 10.000 р. на версту; и должна была продолжаться всего 10 лѣтъ. Нѣкоторые уѣзды Екатеринославской и Таврической губерній приняли предложеніе г. Каншина, и выбрали уполномоченныхъ для ходатайства предъ Правительствомъ объ оказаніи благопріятнаго содѣйствія къ осуществленію столь важнаго предложенія. Изъ нихъ, уполномоченный Мелитопольскаго уѣзднаго собранія гласный Гофманъ, по возвращеніи изъ Петербурга, представилъ докладную записку о своихъ дѣйствіяхъ. Изъ этой записки между прочимъ видно: 1) что при личныхъ объясненіяхъ г. Каншина объявилъ, что при столь малой и исключительной земской гарантіи немисливо вести какую-либо дорогу, не только Харьковско-Θеодосійскую, которая пройдетъ на протяженіи болѣе 600 верстъ; и потому чтобы это дѣло получило осуществленіе:

и чтобы онъ съ компаніей могъ затратить капиталы, необходимо исходатайствовать, кромѣ гарантіи 2⁰/₀ земствомъ, еще 3⁰/₀ Правительственной гарантіи на капиталъ, который потребуется для постройки дороги; 2) что г. Министръ путей сообщенія объяснилъ, что соединеніе Крыма съ центромъ Россіи и главною сѣтью желѣзныхъ дорогъ стоитъ всегда на первомъ планѣ у Правительства, и что онъ вполне сознаетъ возможность этого направленія, не только въ государственномъ, но и въ торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ; но такъ какъ ходатайство заключается въ устройствѣ собственно конно-желѣзной дороги, а государственное значеніе этого направленія требуетъ устройства паровой, то еслибы и была устроена конная дорога, всегда будетъ необходимость въ недалекомъ будущемъ устроить дорогу съ паровымъ двигателемъ, а по этому затрата капитала на конную дорогу будетъ напрасною и преждевременною.

Изъ вышеизложенныхъ обстоятельствъ дѣла очевидно, что мысль о проведеніи конно-желѣзной дороги отъ Харькова въ Феодосію должна быть окончательно оставлена. Защитники этой дороги опирались преимущественно на трудность пріобрѣтенія громаднаго капитала для паровой дороги, и на заявленной г. Каншинымъ готовности затратить для устройства коннаго пути капиталъ, на легкиехъ и необременительныхъ для земства условіяхъ. Эта готовность капитала вовсе не подтвердилась, и г.

Каншинъ требуетъ также Правительственной гарантіи. Но въ настоящее время при Правительственной гарантіи легко отыскиваются капиталы для самыхъ громаднѣхъ линій, между тѣмъ какъ даже при этой гарантіи едва ли нашлись бы капиталисты для устройства конной дороги. По этому паровая дорога, кромѣ всѣхъ прочихъ преимуществъ, имѣетъ еще неоспоримое достоинство возможнаго и скорого ея осуществленія. Она стоитъ на первомъ планѣ у Правительства, но въ дѣлѣ такой первостепенной важности для края, земство не можетъ оставаться совершенно ему чуждымъ и обязано оказать возможное содѣйствіе къ его ускоренію и облегченію. — Въ чемъ же должно заключаться это содѣйствіе земства? Кромѣ собранія статистическихъ свѣдѣній, земство можетъ принять на себя ходатайство о полученіи концессіи на постройку дороги, или на свое имя, или на имя компаніи, съ которой земство войдетъ въ соглашеніе чрезъ своихъ уполномоченныхъ. При этомъ въ видахъ обезпеченія Правительства и какъ доказательство своего убѣжденія въ выгодности дороги, земство можетъ, по примѣру другихъ земствъ, принять на себя гарантію извѣстнаго процента на капиталъ, затраченный для постройки дороги.

Для разъясненія обязательствъ, которыя могутъ пасть на земство въ случаѣ его согласія на гарантію, честь имѣю изложить слѣдующія соображенія. — Предполагаемая дорога должна пройти чрезъ

Таврическую губернию на протяженіи приблизительно до 335 верстъ, если принять въ соображеніе одну Θεодосійскую линію, а вмѣстѣ съ Севастопольскою на 500 верстъ. Стоимость версты Харьковско-Таганрогской линіи опредѣлена въ условіи Правительства съ Поляковымъ, строителемъ этой дороги, въ 68,000 металлическихъ рублей, что составитъ по нынѣшнему курсу не много болѣе 78,000 кредитныхъ рублей на версту. Хотя эта цифра по всей вѣроятности будетъ уменьшена, но принявъ ее покамѣстъ за основаніе, выходитъ, что Таврическое земство приметъ на себя гарантію, при одной Θεодосійской линіи на капиталъ въ 26,130,000 р., а вмѣстѣ съ Севастопольскою — на капиталъ въ 39 миліоновъ р. Одинъ процентъ на первую сумму составитъ 261,300 р., а на вторую — 390,000 р. въ годъ. На основаніи собранныхъ данныхъ можно быть увѣреннымъ въ выгодности предполагаемой дороги. Но допустимъ возможность самыхъ несчастныхъ случаевъ; — предположимъ, что за открытіемъ дороги послѣдуютъ два неурожайныхъ года и вслѣдствіе уменьшенія движенія, дорога не дастъ въ это время чистаго дохода полныхъ 5% а только 2%. Въ такомъ случаѣ земство, принимая на себя одну пятую долю гарантіи, должно будетъ приплатить компаніи за Θεодосійскую линію 156,780 р.; а за обѣ — 234,000 р., что при послѣдней цифрѣ составитъ въ два года 468,000 р. Хотя эта сумма не составляетъ бременя, котораго бы не могло вы-

нести Таврическое земство, однако по своей значительности, оно может на нѣкоторое время парализировать его средства. Для ея покрытія, земство было-бы принуждено, или установить особый сборъ со всѣхъ предметовъ подлежащихъ обложенію, или сдѣлать заемъ.

Таврическое земство, могло бы рѣшиться на подобное пожертвованіе, если-бы предполагаемая дорога удовлетворяла только ея потребностямъ. Но соединеніе Россіи съ ея незамерзающими портами на южномъ, Черномъ морѣ имѣетъ первостепенную важность для торговли и промышленности цѣлаго государства, и несправедливо было-бы требовать, для осуществленія Государственнаго дѣла, усилій одной небольшой части цѣлаго. — Когда будетъ проведенъ главный путь, Таврическому земству будутъ предстоять заботы объ устройствѣ побочныхъ линій, безъ которыхъ желѣзныя дороги не могутъ существовать. Для того чтобы онѣ приносили возможную пользу, необходимо сдѣлать болѣе удобнымъ подвозъ къ нимъ товаровъ и произведеній, необходимо строить шоссе или конно-желѣзныя дороги, чтобы избавить отъ затруднительности сообщеній, которая мѣшаетъ правильному развитію нашихъ производительныхъ силъ. Для этихъ цѣлей мѣстное земство должно приберечь свои средства, и только по достиженіи ихъ, мы можемъ выдержать борьбу съ Сѣверной Америкой, Австраліей и другими странами, не прибѣгая къ покро-

вительственнымъ тарифамъ и другимъ стѣснительнымъ мѣрамъ.

Въ отношеніи къ направленію предполагаемой дороги, которое, сколько извѣстно, еще окончательно не утверждено, то по моему мнѣнію она должна идти отъ Харькова къ Екатеринославу, не переходя Днѣпра; такъ какъ мостъ чрезъ эту широкую рѣку обойдется слишкомъ дорого, затѣмъ направиться чрезъ Александровскъ, Мелитополь и Чонгары въ Крымъ, гдѣ она раздвоится на вѣтвь къ Севастополю чрезъ Симферополь, и другую къ Теодосіи. Такое направленіе должно быть предпочтено направленію отъ Бахмута, потому что, не смотря на небольшое удлиненіи пути, дорога захватитъ большую часть плодородной Екатеринославской губерніи, и можетъ привлечь къ себѣ грузы изъ губерніи Полтавской. Я считаю долгомъ обратить особенное вниманіе на предположеніе провести желѣзную дорогу отъ Кременчуга чрезъ Каховку и Перекопъ въ Севастополь,—эта дорога едвали можетъ принести пользу для Крыма. Та часть Екатеринославской губерніи, которая лежитъ за Днѣпромъ, не повезетъ грузовъ въ Севастополь и предпочтетъ направлять ихъ въ Одессу, съ которою она также будетъ соединена желѣзными дорогами. Каховка въ продолженіе семи мѣсяцевъ имѣетъ болѣе дешевый водяной путь опять въ Одессу. Затѣмъ остаются мало производительныя степи Перекопскія и Евпаторійскія. Одинъ грузъ, на который

можетъ рассчитывать эта дорога, это — соль. Но Харьковско-Чонгарская дорога проходитъ въ самомъ близкомъ разстояніи отъ соляныхъ озеръ, и можетъ легко быть соединена съ ними, а въ добавокъ пересѣкаетъ богатныя и хлѣбородныя мѣстности Харьковской, Полтавской, Екатеринославской и сѣверныхъ уѣздовъ Таврической губерніи. Можно-ли дѣлать сравненіе между выгодами этихъ двухъ направлений?

Въ заключеніе честь имѣю предложить Собранію, не найдетъ-ли оно нужнымъ, для успѣха дѣла, избрать уполномоченныхъ, которымъ поручить ходатайствовать предъ Правительствомъ о дарованіи концессіи на постройку желѣзной паровой дороги отъ Харькова къ Крымскимъ портамъ на имя земства, или той компаніи, съ которою земство войдетъ въ соглашеніе. Уполномоченнымъ должно быть представлено право вступать отъ имени земства въ переговоры съ частными лицами и предпринимателями по дѣлу о постройкѣ этой дороги. При чемъ обязать ихъ, въ случаѣ, если она достигнуть какихъ нибудь практическихъ результатовъ, представить ихъ на обсужденіе чрезвычайнаго губернскаго Собранія, которое имѣетъ быть созвано для этой цѣли.

Предсѣдатель Губернской Управы *М. Иваненко*.

ЗА ПИСКА

ЧЛЕНА ТАВРИЧЕСКОЙ ГУБЕРНСКОЙ УПРАВЫ СЕРГЪЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА АШЕРА, О СОЕДИНЕНИИ КРЫМА ЖЕЛѢЗНОЮ ДОРОГОЮ СЪ ВНУТРЕННИМИ ГУБЕРНІЯМИ.

Въ прошломъ году Губернскому Собранію угодно было поручить мнѣ собраніе мѣстныхъ статистическихъ свѣдѣній о количествѣ грузовъ, привозимыхъ въ нашу губернію и вывозимыхъ изъ нея и другихъ данныхъ, которыя вліяютъ на движеніе грузовъ и пассажировъ по желаемой Собраніемъ Крымской желѣзной дорогѣ. Сверхъ того на меня возложено было, по внимательномъ обсужденіи дѣла, доложить Собранію о томъ направленіи, которое, по соображеніи всѣхъ мѣстныхъ условій, должно считать наивыгоднѣйшимъ для желѣзной дороги, долженствующей соединить Крымъ съ внутренними губерніями и о стоимости постройки ея.

Приступая къ исполненію этого сложнаго порученія, я составилъ слѣдующій планъ: 1) просить Уѣздныя Управы собрать свѣдѣнія о количествѣ земель по угодьямъ, средней производительности каждаго изъ послѣднихъ, среднемъ количествѣ каждаго продукта, нынѣ поступающемъ въ продажу, мѣстонахожденіи и цѣнности строительныхъ мате-

ріаловъ, количествъ рабочихъ, приходящихъ въ край, — словомъ обо всемъ, имѣющемъ вліяніе на движеніе грузовъ и пассажировъ по желѣзной дорогѣ и стоимость послѣдней; 2) просить городскія думы собрать свѣдѣнія о среднемъ теперешнемъ привозѣ сухимъ путемъ товаровъ изъ внутреннихъ губерній въ каждый изъ нашихъ городовъ и среднемъ вывозѣ здѣшнихъ товаровъ внутрь Имперіи и 3) лично сдѣлать выборку изъ таможенныхъ книгъ о движеніи судоходства и торговли какъ иностранной, такъ и каботажной. Сверхъ того мнѣ оставалось собрать другія данныя, частію посредствомъ сношенія съ разными мѣстами и лицами, частію-же обратившись къ изданнымъ сочиненіямъ. Провѣривъ по возможности данныя Уѣздныхъ Управъ и городскихъ думъ, я могъ-бы легко представить Собранію краткій очеркъ теперешняго развитія разныхъ отраслей нашего производства и надеждъ, подаваемыхъ каждою изъ нихъ на выработку, при болѣе благопріятныхъ условіяхъ, матеріаловъ для перевозки по проектируемой желѣзной дорогѣ. Но не всякому плану суждено осуществиться — такъ случилось и съ моимъ.

До сихъ поръ получены мною свѣдѣнія (мѣстами не совсѣмъ полныя) изъ четырехъ Управъ: Мелитовольской, Ялтинской, Феодосійской и Евпаторійской и пяти думъ: Феодосійской, Старо-Крымской, Бахчисарайской, Карасубазарской и Ялтинской. Хотя думы: Симферопольская и Керченская и доставили

мнѣ требуемая свѣдѣнія, но послѣднія по г. Симферополю основаны не на фактахъ, а на воображеніи городского гласнаго ихъ собиравшаго, а по г. Керчи — выражены не вѣсомъ а стоимостью товаровъ. Это заставило меня провѣрить или, вѣрнѣе сказать, вновь собрать частнымъ путемъ свѣдѣнія о привозѣ и вывозѣ товаровъ по г. Симферополю.

Хотя исходъ дѣла и доказалъ, что годичнаго срока недостаточно для окончанія такого сложнаго труда, но я полагаю, что свѣдѣній собранныхъ мною достаточно будетъ, чтобы судить о выгодоности и значеніи Крымской желѣзной дороги.

Собранныя мною матеріалы помѣщены въ представляемыхъ при этомъ вѣдомостяхъ подъ литерами: А, Б, В, Г, Д, Е и Ж, *) а не вошедшіе въ со-

*) Считаю нужнымъ дать слѣдующее объясненіе по поводу вѣдомостей подъ литерами Б и В: свѣдѣнія о привозѣ и вывозѣ товаровъ каботажными судами извлечены мною изъ таможенныхъ книгъ только за одинъ 1864 годъ, потому *во первыхъ*, что книги эти для таможенъ не обязательны, а потому напримѣръ въ Евпаторійской таможнѣ, гдѣ я впервые познакомился съ этими книгами, онѣ существуютъ полностью только за 1863 и 1864 годы; по сдѣланную мною выборку за 1863 г. я долженъ былъ оставить, потому что въ соседнемъ Севастопольскомъ портѣ въ томъ году существовала только таможенная застава, вслѣдствіе чего торговля была стѣснена и *во вторыхъ* — выборка изъ этихъ книгъ данныхъ за одинъ годъ требуетъ отъ 3 до 5 дней времени (при самой усиленной работѣ), вслѣдствіе чего у меня не хватило-бы времени выбрать данныя о каботажной торговлѣ по всѣмъ портамъ за продолжительное время. Полагаю, что данныя за 1864 г. можно принять за среднія, тѣмъ болѣе что каботажная торговля ежегодно усиливается, доказательствомъ чего служить болѣе учащенное въ послѣднее время движеніе пароходовъ, вслѣдствіе явившейся въ томъ необходимости.