

О новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ предѣлахъ харьковской губерніи.

Лѣтъ пять или шесть тому назадъ возбужденъ былъ вопросъ о харьково-воронежской желѣзной дорогѣ. Объ этой дорогѣ прежде всего ходатайствовали земства воронежской губерніи, къ которымъ въ послѣдствіи присоединились земства харьковской и курской губерній, а концессіонеромъ этой дороги безъ правительственной гарантіи являлся князь Голицынъ. Но въ средѣ воронежскихъ земствъ явился расколъ: одни требовали вести дорогу на Воронежъ, другія на Борисоглѣбскъ, изысканія слѣдовали за изы-

скавіями и въ настоящее время рѣшеніе вопроса объ этой дорогѣ снова отложено до будущаго года по неоконченности новыхъ изысканій, производимыхъ г. Лепешкинымъ. Но куда бы эта дорога изъ Харькова не была направлена, — на Воронежъ, Борисоглѣбскъ, Пензу или другое какое мѣсто, — въ предѣлахъ харьковской губерніи она мало измѣнитъ свое направленіе, при которомъ неизбежно пройдетъ чрезъ гор. Волчанскъ или вблизи его, а далѣе пойдетъ по правой или лѣвой сторонѣ рѣчки Волчьей, и такимъ образомъ перерѣжетъ волчанскій уѣздъ по его срединѣ, по самой населенной и производительной мѣстности.

Три года тому наздъ купянское уѣздное и харьковское губернское земство возбудили ходатайство о постройкѣ давно проектированной харьково-лисичанской желѣзной дороги. Эта дорога, проходя вдоль восточной части губерніи по мѣстности, лежащей на сѣверъ отъ р. Донца и отрѣзанной болотами, горами и песками рѣки Донца отъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, — проходить по змѣевскому уѣзду чрезъ гор. Чугуевъ, захватываетъ части изюмскаго и волчанскаго уѣздовъ, перерѣзываетъ купянскій уѣздъ и въ предѣлахъ старобѣльскаго уѣзда соединяется съ лисичанской вѣтвью донецкой каменноугольной дороги. Эта харьково-лисичанская дорога, — кромѣ общей пользы удешевленія минеральнаго топлива, идущаго въ Харьковъ и за Харьковъ, — собственно для харьковской губерніи удовлетворяетъ слѣдующимъ насущнымъ потребностямъ: 1) соединяетъ съ Харьковомъ, куда идутъ многіе сельскохозяйственные продукты (шерсть, овчины, кожи, сало, крупчатая мука и т. п.); 2) представляетъ кратчайшій, а слѣдовательно самый дешовый путь чрезъ ст. Попасную и Дебальцево для транспортированія хлѣба въ порты Азовскаго моря — Ростовъ, Таганрогъ и Маріуполь и 3) даетъ самое дешовое — особенно по близости разстоянія — минеральное топливо, которое несомнѣнно не только воскреситъ закрывшіеся по недостатку топлива винокуренные заводы, но разовьетъ въ купянскомъ и старобѣльскомъ уѣздахъ новыя заводскую и фабричную промышленности, особенно сахарныя заводы, для которыхъ имѣются всѣ данныя, кромѣ топлива. Но какъ главными грузами этой дороги будутъ на югъ хлѣбъ, а на сѣверъ минеральное топливо, — которые требуютъ самаго низкаго тарифа, — то эта дорога можетъ быть сооружена или

самимъ правительствомъ, или съ правительственной гарантіей. Хотя правительство и отклоняетъ ходатайство земствъ объ этой дорогѣ, — но эта дорога представляетъ такую насущную потребность для края, что харьковскія земства, не взирая на эти отклоненія, продолжаютъ и будутъ настойчиво продолжать свое ходатайство, такъ какъ въ этой харьково-лисицанской дорогѣ заключается вопросъ жизни и смерти для мѣстности, лежащей на сѣверъ отъ р. Донца.

Въ настоящее время составилось товарищество И. П. Илимова и К^о для постройки пензо-лововской желѣзной дороги съ вѣтвью чрезъ Чугуевъ до Харькова, — и представитель этого товарищества, г. Мусницкій, недавно былъ въ Харьковѣ, гдѣ обсуждалъ этотъ вопросъ съ харьковской губернской земской управой. Изъ письменнаго заявленія г. Мусницкаго, поданнаго имъ 11-го ноября предсѣдателю харьковской губернской управы З. И. Бекарюкову видно, что дорога эта, начинаясь у города Пензы, идетъ чрезъ города Сердобскъ, Балашевъ, Новохоперскъ, Бобровъ, Коротояки, Острожскъ, Бирючь, Валуйки, и входитъ въ харьковскую губернію въ предѣлахъ купянскаго уѣзда у слоб. Тополей на р. Осколь, откуда идетъ далѣе вдоль р. Оскола чрезъ Купянскъ, слоб. Сеньковъ и Гороховатку, на г. Изюмъ и далѣе до севастопольской Лозовой, причомъ въ пространствѣ между Валуйкомъ и Купянскомъ (по соглашенію съ г. Мусницкимъ изъ сл. Тополей) отдѣляетъ особую вѣтвь чрезъ Чугуевъ до Харькова.

Не отвергая важнаго и большого значенія этой дороги, перерѣзывающей громадную мѣстность, лежащую между курско-харьковской и воронежско-ростовской желѣзными дорогами и лишонную всякихъ путей, — соединяющую востокъ прямѣйшимъ и кратчайшимъ путемъ съ Чернымъ моремъ (Севастополемъ) и захватывающей столько населенныхъ мѣстностей и городовъ, начиная съ Сердобска и кончая Изюмомъ, — намъ все же кажется, даже при простомъ взглядѣ на карту, что это дорога уступаетъ дорогамъ, направляемымъ прямо на Харьковъ. Пензо-лововская дорога соединяетъ востокъ кратчайшимъ путемъ только съ Крымомъ и Севастополемъ, тогда какъ направленная прямо на Харьковъ она также соединяетъ востокъ съ Крымомъ и Севастополемъ чрезъ Харьковъ и Лозовую при весьма незначительномъ удлиненіи пути до Лозовой; но за то въ то же время дѣлаясь какъ бы продолженіемъ харьково-николаевской дороги, соединяетъ востокъ прямымъ путемъ съ Николаевомъ, Одессой и Бендерами. Положимъ, что особой вѣтвью на Харьковъ восполняется это, но чрезъ это удлинняется, какъ намъ кажется, именно главный путь на Харьковъ, а чрезъ него въ Николаевъ, Одессу и Бендеры.

Разсматривая пензо-лововскую дорогу въ интересахъ харьковской губерніи, мы находимъ слѣдующее. Главная линія этой дороги, перерѣзывая харьковскую губернію поперегъ, т. е. въ совершенно противоположномъ нуждамъ края направленію, захватываетъ только купянской и изюмскій уѣзды, давая изъ нихъ выходы не къ Харькову и Ростову, а къ Пензѣ и Крыму. Положимъ, понавъ по этой дорогѣ въ Лозовую, можно попасть и въ Ростовъ, и въ Мариуполь; — но тамъ, гдѣ пере-

возятся сельскія произведенія и минеральное топливо, — тамъ большіе зигзаги и удлиненія пути могутъ сдѣлать желѣзную дорогу мало полезной для края. Относительно Харькова этотъ недостатокъ частью восполняется особой вѣтвью; но эта вѣтвь, даже начинаясь отъ сл. Тополей, а не съ Двурѣчной, какъ предполагало товарищество, — все же пройдетъ по границѣ между купянскимъ и волчанскимъ уѣздами, причомъ г. Волчанскъ и весь волчанскій уѣздъ останутся въ сторонѣ, а начинаясь съ самаго дальняго сѣвернаго пункта купянскаго уѣзда, эта харьковская вѣтвь будетъ мало полезной для южной части купянскаго уѣзда и совершенно бесполезной для старобѣльскаго уѣзда. Такимъ образомъ, вновь проектируемая товариществомъ дорога, оставляя въ сторонѣ старобѣльскій уѣздъ, обходя волчанскій уѣздъ и принося мало пользы купянскому уѣзду, не удовлетворяетъ двумъ главнѣйшимъ потребностямъ Запонекаго края: наиболѣе удобной и дешевой транспортировкѣ хлѣба въ Ростовъ, Таганрогъ и Мариуполь и доставкѣ наиболѣе дешеваго минеральнаго топлива. Въ виду этого, товариществу необходимо провести вторую вѣтвь отъ Купянска или Сенькова до Лисицанска. Польза и необходимость этой вѣтви доказывается простыми цифрами. Несомнѣнно по пензо-лововской дорогѣ пойдетъ хлѣбъ въ порты Азовскаго моря — Ростовъ, Таганрогъ и Мариуполь, а обратный грузъ составитъ минеральное топливо донецкаго бассейна, бахмутская соль и проч. Все это будетъ проходить чрезъ Купянскъ, откуда необходимо провести вѣтвь до Лисицанска. Возьмемъ относительно хлѣба. Отъ Купянска до Лисицанска приблизительно 110 верстъ и отъ Лисицанска чрезъ Попасную и Дебальцево до Никитовки 132 версты, — всего 242 версты. Отъ Купянска до Лозовой приблизительно 170 верстъ и отъ Лозовой до Никитовки 167 верстъ, всего 337 верстъ. Разницы 95 верстъ, что при тарифѣ $\frac{1}{24}$ составитъ на четверть пшеницы до 40 копеекъ. Если взять умѣренную цифру транспортируемой пшеницы одинъ миллионъ четвертей, то и тутъ сохранится для земледѣлія 400 тысячъ рублей. Для минеральнаго топлива по пензо-лововской дорогѣ передовыми станціями отправленія угля будутъ Шербиновка и Петровская, отстоящая отъ Купянска на 330 верстъ, а при лисицанской вѣтви — Лисицанскъ въ 110 верстахъ отъ Купянска. Разницы 220 верстъ, что при тарифѣ $\frac{1}{65}$ составитъ разницу въ стоимости доставки почти $3\frac{1}{2}$ копейки на пудъ. Если считать отъ станціи Попасной, чрезъ которую проходятъ угли сѣверной части донецкаго бассейна, которые всѣ, при существованіи лисицанской вѣтви пойдутъ по пензо-лововской дорогѣ, то и здѣсь будетъ отъ Попасной чрезъ Лисицанскъ до Купянска около 150 верстъ и отъ Попасной чрезъ Краматоровку и Лозовую до Купянска около 360 верстъ. Разница до 210 верстъ, что при тарифѣ въ $\frac{1}{65}$ составитъ разницы въ стоимости доставки болѣе 3-хъ коп. Также относительно соли, добываемой въ бахмутскомъ уѣздѣ, каменныхъ строительныхъ матеріаловъ и проч. Такимъ образомъ, лисицанская вѣтвь будетъ полезна и для пензо-лововской дороги, и для всей мѣстности, по которой пензо-лововская дорога будетъ проходить.

Въ виду изложеннаго, земства харь-

ковской губерніи обязаны прежде всего ходатайствовать о направленіи дороги съ востока на Харьковъ и соединеніи Харькова съ Лисичанскомъ, то есть остаться при прежнемъ своемъ ходатайствѣ. Но если бы, въ виду какихъ-нибудь государственныхъ соображеній, правительство рѣшило дать преимущество дорогѣ не на Харьковъ, а на Лозовую, — то земство харьковской губерніи должно ходатайствовать, чтобы отъ этой лозовской дороги обязательно проведены были двѣ вѣтви: одна чрезъ Чугуевъ на Харьковъ, которая должна начинаться выше сл. Тополей и не ниже г. Валукъ, дабы вѣтвь эта могла болѣе захватить волчанскаго уѣзда, болѣе приблизиться къ Волчанску, — а другая вѣтвь отъ Купянска или Сенькова на Лисичанскъ, но такъ, чтобы возможно болѣе захватить старобѣльскій уѣздъ. Хотя при этомъ удлинится путь отъ Лисичанска до Харькова и не достигнется удешевленіе минеральнаго топлива, идущаго въ Харьковъ и за Харьковъ, но сохранится главное для края: полезность дороги для всѣхъ восточныхъ уѣздовъ губерніи — дешовая и удобная транспортировка хлѣба въ порты Азовскаго моря и полученіе дешоваго минеральнаго топлива.

А. Телятниковъ,
депутатъ и уполномоченный купянскаго уѣзда.