

Х А Р Ь К О В Ъ.

19-го января 1894 года.

Намъ доставлена копія прошенія, поданнаго всѣмъ министрамъ и государственному контролеру уполномоченными Изюмскаго земства и города Изюма по вопросу о направленіи желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Купянскъ Балашово - Харьковской желѣзной дороги. Нашимъ читателямъ извѣстно, что изюмская депутація ѣздила въ Петербургъ ходатайствовать о проведеніи вѣтви не къ Лисичанску, какъ того желаетъ Общество Юго-Восточныхъ дорогъ и донецкіе горнопромышленники, а черезъ Изюмскій уѣздъ къ ст. Лозовой, на соединеніе съ Лозово-Севастопольской дорогой. Депутація принимала участіе въ занятіяхъ особой комиссіи, образованной при министерствѣ путей сообщенія по вопросу объ избраніи направленія вѣтви отъ Балашово-Харьковской дороги. Большинство голосовъ въ этой комиссіи высказалось за направленіе къ Лисичанску; только представители военного министерства и государственнаго

контроля настаивали на необходимости вести линию къ Лозовой. Такъ какъ окончательное рѣшеніе вопроса зависитъ не отъ комиссіи, а отъ Комитета Министровъ, то Изюмская депутація осталась при особомъ мнѣніи, которое довела до свѣдѣнія гг. министровъ и выѣхала изъ Петербурга.

Прошеніе гг. министрамъ, копія котораго намъ доставлена, подано уже позже, изъ Изюма, и по новому поводу. Изюмчане встревожены производящимися изысканіями пути уже по *новому* направленію отъ Купянска къ Славянску. Изысканія эти производились въ декабрѣ прошлаго года инженерами Общества Юго-Восточныхъ дорогъ. При проведеніи линіи къ Лисичанску Изюмскій уѣздъ остается совершенно въ сторонѣ; при проведеніи же линіи на Славянскъ она большей половиной своего протяженія пройдетъ по Изюмскому уѣзду, но депутація отъ Изюмскаго земства и города Изюма находитъ необходимымъ поддерживать прежнее ходатайство о направленіи дороги къ Лозовой. Депутація находитъ весьма важнымъ, что въ этомъ послѣднемъ направленіи дорога прорѣжетъ мѣстности наиболѣе обильныя, по изслѣдованію профессора Гурова, минеральными богатствами и коснется города Изюма. Это мотивъ, такъ сказать, мѣстный. Затѣмъ болѣе общаго характера соображенія изложены депутаціей такъ:

„Желѣзно-дорожная вѣтвь на Славянскъ Курско - Харьковско - Азовской желѣзной дороги маскируетъ направленіе этой вѣтви въ каменно-угольныя копи. Славянскъ, находящійся въ 12 верстахъ отъ ст. Краматоровки Донецкихъ каменно-угольныхъ желѣзныхъ дорогъ, связанъ съ этою станціею желѣзною дорогою, а потому каменно-угольные грузы, идущіе нынѣ на Харьковъ и сѣверъ по Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ, будутъ направлены изъ Славянска на Купянскъ—Харьковъ на томъ основаніи, что этотъ новый проектированный путь значительно укорачиваетъ разстояніе между Славянскомъ и Харьковомъ. На томъ-же основаніи и другаго рода грузы съ юга на Харьковъ и обратно пойдутъ по тому-же новому пути, равно и пассажиры предпочтутъ кратчайшій путь. При такихъ условіяхъ, Курско - Харьковско - Азовская желѣзная дорога отъ Славянска до Харькова, на разстояніи 236 верстъ, не будетъ имѣть ни груза, ни пассажировъ; за исключеніемъ той части, которая будетъ направлена на Севастопольскую дорогу. Стратегическія соображенія, экономическія потребности, благосостояніе сельско - хозяйственнаго производства, необходимость развитія добычи каменнаго угля внѣ раіона Донецкихъ дорогъ, прямое и кратчайшее соединеніе Черноморскихъ и Азовскихъ портовъ съ Востокомъ, устраненіе каменно угольной монополіи, наконецъ, уничтоженіе посягательства частныхъ Обществъ на доходность казенныхъ желѣзныхъ дорогъ,—все это служитъ достаточнымъ основаніемъ, чтобы соединить Севастопольскую дорогу съ Балашово-Харьковскою и этимъ создать прямую магистральную линію для всего юга и востока“.

Таковы доводы Изюмскаго земства и городского управленія, подкрѣпляемые данными проф. Гурова о геологическомъ строеніи Изюмскаго уѣзда. По этимъ даннымъ, во многихъ пунктахъ уѣзда (Царевоборисовъ, Дмитровка, Петровское, В. Камышеваха, Княгининъ Лиманъ и др.) обнаруживаются въ естественныхъ выходахъ толстые пласты каменнаго угля хорошаго качества. Несомнѣнно, что подъ всей южной половиной уѣзда находятся залежи каменнаго угля и разработка ихъ шахтами ожидаетъ только проведенія рельсоваго пути. Затѣмъ, въ различныхъ частяхъ уѣзда находятся залежи каменной соли и желѣзной руды, которая по химическому анализу дала 43% металлическаго желѣза. Имѣются также мѣстонахожденія охры, гидравлическихъ, удобрительныхъ и строительныхъ матеріаловъ.

Когда вопросъ поставленъ былъ въ видѣ дилеммы: вести ли дорогу на Лисичанскъ или на Лозовую, то, какъ мы уже говорили въ „Южн. Краѣ“, всѣ преимущества имѣло за себя направленіе на Лозовую не только по мѣстнымъ условіямъ Изюмскаго уѣзда, но и по еще болѣе важнымъ общимъ соображеніямъ о всей желѣзнодорожной линіи, имѣющей назначеніе соединить обширный край отъ Волги съ южными портами. Круто поворачивая отъ Купянска къ Лисичанску, эта дорога получила бы изломанный видъ, невыгодный для движенія грузовъ и въ стратегическомъ отношеніи. Чтобы отъ Купянска попасть черезъ Лисичанскъ на Лозово-Севастопольскую дорогу для доставки въ не замерзающіе порты Феодосіи и Севастополя, грузы должны были

бы дѣлать по изломанному пути около 190 верстъ лишнихъ, что отразилось бы тяжелыми накладными расходами. Но когда дѣло идетъ уже о трилеммѣ: вести ли дорогу на Лисичанскъ, на Лозовую или на Славянскъ, то вопросъ въ значительной мѣрѣ теряетъ свой острый характеръ. При направленіи дороги на Славянскъ получается гораздо менѣе изломанный путь, ведущій къ Лозово-Севастопольской дорогѣ и грузы будутъ пробѣгать излишнихъ уже не 190 верстъ, а приблизительно только 70-ть. При этомъ вѣтвь къ Славянску прорѣжетъ ту часть Изюмскаго уѣзда, которая, по опредѣленію проф. Гурова, обильна минеральными богатствами, и даже коснется нѣкоторыхъ изъ указанныхъ имъ пунктовъ (Царевоборисова, Каменки, Г. Долина и др.) и, по всей вѣроятности, самага Изюма. Между тѣмъ, за линію къ Славянску будутъ стоять тѣ же вліятельные ходатаи, что и за линію къ Лисичанску, т. е. Общество Юго-Восточныхъ дорогъ и донецкіе горнопромышленники. Если эти ходатаи выдвинули проектъ вѣтви на Лисичанскъ, то понятно почему: Общество Юго-Восточныхъ дорогъ, въ качествѣ строителя Балашово-Харьковской дороги, желаетъ сразу получить для этой дороги грузы съ Донецкаго бассейна, отнявъ ихъ у казенной Азовской дороги, а горнопромышленники добиваются имѣть для своихъ грузовъ второй конкурирующій путь на сѣверъ. Но этимъ вождельніямъ будетъ удовлетворять, почти въ такой же степени, какъ и вѣтвь къ Лисичанску, вѣтвь къ Славянску, находящемуся въ 12-ти верстахъ отъ стан. Краматоровки Донецкой желѣзной дороги. Отсюда выходитъ, что противъ вѣтви къ Лозовой всѣми способами будутъ бороться и строители, и горнопромышленники, тогда какъ на вѣтви къ г. Славянску у нихъ можетъ состояться съ Изюмскимъ земствомъ компромиссъ.

Настаивая исключительно на одной вѣтви къ Лозовой, Изюмское земство рискуетъ вовсе лишиться желѣзной дороги, которая будетъ проведена къ Лисичанску; быть можетъ, для него выгоднѣе было-бы, отдавая предпочтеніе вѣтви къ Лозовой, признать пользу и значеніе также за вѣтвью къ Славянску. Носятся слухи, что вопросъ какъ объ этой вѣтви, такъ и вообще о детальномъ направленіи всей Балашово-Харьковской желѣзной дороги и о постановкѣ ея вокзаловъ въ городахъ будетъ разрѣшаться въ концѣ января или началѣ февраля.
