

ХАРЬКОВЪ.

23-го января 1894 года.

Говоря недавно („Южный Край“ № 4483 й) о трехъ проектахъ желѣзной дороги отъ г. Купянска: 1) до Лисичанска, 2) до Лозовой и 3) до Славянска, мы не имѣли въ виду тѣхъ данныхъ, которыя теперь появились въ „Торг. Пром. Газ.“, издаваемой министерствомъ финансовъ. Эти данныя даютъ новое освѣщеніе вопросу и приводятъ къ заключенію, что желѣзная дорога построена будетъ къ Лисичанску и, вѣроятно, въ столь скоромъ времени, что открытія ея можно ожидать въ 1895 году. Если помнятъ читатели, главнымъ аргументомъ противъ желѣзной дороги къ Лисичанску служило опасеніе, что она, въ связи съ желѣзной дорогой отъ Купянска до Харькова, составитъ линію конкурирующую казенной Кур.-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ. Опасеніе это могло заставить правительство отвергнуть проектъ линіи къ Лисичанску и удовлетворить ходатайство Изюмскаго земства и городского управленія о желѣзной дорогѣ къ Лозовой. Но теперь оказывается, что министерство путей сообщенія предвидѣло возможность отвлеченія грузовъ отъ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги на линію Лисичанскъ-Купянскъ-Харьковъ, и не только ничего не имѣетъ противъ этого, но даже признаетъ желательнымъ въ видахъ облегченія и упорядоченія движенія по казенной желѣзной дорогѣ.

14 января при министерствѣ путей сообщенія происходило особое совѣщаніе, подъ предсѣдательствомъ директора департамента желѣзныхъ дорогъ, по занимающему насъ вопросу. Бывшею при томъ-же министерствѣ комиссіею, въ концѣ минувшаго года, уже признано было, большинствомъ мнѣній членовъ отъ всѣхъ другихъ министерствъ, отдать предпочтеніе соединительной вѣтви Купянскъ-Лисичанскъ въ 110 вер. предъ вѣтвями Купянскъ-Славянскъ и Купянскъ-Лозовая, экономическое значеніе коихъ разсмотрѣно было, по официальнымъ источникамъ, въ особой комиссіи при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Комиссія эта изслѣдовала весьма тщательно предложенную, между прочимъ, задачу объ опредѣленіи вѣроятной перевозки и выручки каждой изъ трехъ поименованныхъ вѣтвей и также, по соображеніи всѣхъ данныхъ, пришла къ заключенію, что лучшимъ соединеніемъ слѣдуетъ считать линію на Лисичанскъ. Имѣя такимъ образомъ однородныя мнѣнія двухъ комиссій, совѣщанію 14-го января предстояло высказаться по вопросу о степени неотложности сооруженія помянутой вѣтви, такъ какъ министръ путей сообщенія долженъ войти въ Комитетъ Министровъ, для представленія на Высочайшее утвержденіе его положенія, съ подробно мотивированными соображеніями, касающимися необходимаго также къ разрѣшенію вопроса о неотложности. Комиссія высказалась единогласно за безусловную неотложность по слѣдующимъ соображеніямъ. Уже въ послѣдніе годы общаго развитія экономической жизни Россіи вообще и юго-восточнаго края въ особенности, замѣчается такое увеличеніе перевозокъ по Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ, что дорога эта должна считаться столь-же важной для юга, какъ Николаевская для сѣвера. Помимо этого, открытіе петровскаго направленія съ расширеніемъ вывоза казакскихъ товаровъ судить ей еще большій приростъ движенія, которое, несомнѣнно, опередитъ самыя серьезныя расширенія ея перевозочныхъ средствъ. При такихъ обстоятельствахъ сооруженіе новаго транзитнаго пути, какимъ именно является лисичанская вѣтвь, представляется не только вполне своевременнымъ, но и крайне необходимымъ, тѣмъ болѣе, что новая дорога отвлечетъ отъ Кур.-Харьково-Азовской преимущественно тотъ малоодоходный предметъ перевозки, — каменный уголь восточно-донецкаго бассейна, который, по своимъ свойствамъ и характеру его распространенія, представляетъ наибольшій тормазъ правильнаго движенія, лишая въ то-же время дорогу возможности заняться транспортомъ болѣе цѣнныхъ товаровъ: хлопка, мануфактуры, бакалеи, шерсти и проч. Что-же касается промышленности, то сооруженіе лисичанской вѣтви для каменноугольнаго восточ-

но-донецкаго бассейна является вполне справедливымъ, своевременнымъ, а потому и желательнымъ возмѣщеніемъ недостаточнаго развитія сѣти въ его районѣ: потребительные центры находятся, главнымъ образомъ, на сѣверѣ и сѣверо-западѣ, между тѣмъ какъ въ этой части бассейна линія идетъ прямо съ востока на западъ, лисичанская же вѣтвь дастъ сокращенный выходъ прямо къ Харькову и въ пункты, за нимъ лежащіе. Полуантрацитъ, здѣсь разрабатываемый, идетъ весьма слабо, между прочимъ, и по той причинѣ, что продуктъ этотъ слабо обслуживается рельсовымъ путемъ, чѣмъ значительно затрудняется распространеніе его для домашняго отопленія въ центральной Россіи, гдѣ дрова въ цѣнѣ поднимаются. Между тѣмъ, даже по существующимъ нормальнымъ условіямъ предвидится вывозъ по вѣтви до 18 мил. пуд. угля, и количество это, освободивъ Кур.-Хар.-Аз. дорогу на такую-же сумму перевозокъ, можетъ замѣтно возрасти съ развитіемъ разработки полуантрацита. Какое значеніе имѣетъ для даннаго дѣла жел. дор. сѣтъ, лучше всего усматривается изъ того факта, что близъ соединенія Донецкой жел. дор. съ Екатерининской всего съ 3—4 станцій вывозится гораздо болѣе угля, нежели со всей Восточно-Донецкой части, включая сюда и вѣтви Полѣсская Лисичанскъ и Дебальцево-Луганскъ, между тѣмъ какъ мѣсторожденія угля здѣсь не менѣе богаты, нежели въ помянутомъ узлѣ. Для выясненія отмѣченныхъ здѣсь сторонъ настоящаго вопроса о неотложности министерствомъ путей сообщенія сдѣланы были особыя распоряженія, исполненіе коихъ мѣстными управленіями казенныхъ дорогъ и Харьковскимъ временнымъ комитетомъ по завѣдыванію перевозкою угля и соли привело къ заключенію, что въ 1896 г. будетъ уже большой недостатокъ въ подвижномъ составѣ, если даже не разсчитывать на товары петровскаго порта, а единственно изъ соображеній о прогрессивномъ увеличеніи перевозокъ тѣхъ предметовъ, которыми дороги заняты въ настоящій моментъ, такъ: добыча угля растетъ изъ года въ годъ на 12%, и только въ послѣдній годъ ростъ этотъ выразился 6%, что и было, между прочимъ, причиной пережитыхъ затрудненій. На основаніи этихъ данныхъ комиссія признала, съ своей стороны, крайне необходимымъ открыть вѣтвь не позднѣе 1895 г. Юго-Восточное же Общество, вполне раздѣляя указанія правительства, съ своей стороны уже принимаетъ экстренныя мѣры къ тому, чтобы раннею же весною приступить къ началу земляныхъ работъ. Кромѣ указаннаго здѣсь транзитнаго значенія вѣтви, по собраннымъ въ бывшей придепартаментѣ желѣзно-дорожныхъ дѣлъ комиссіи даннымъ, оказывается, что Лисичанская дорога имѣетъ громадное мѣстное значеніе, такъ какъ она прорѣзываетъ почти пополамъ лишенный рельсоваго пути четырехугольникъ между Харьковомъ, Лисками, Звѣревомъ и Лозовой. Проходя по почти сплошному тучному чернозему, вѣтвь захватываетъ большую площадь въ 8,716 кв. верстъ съ населеніемъ на ней въ 321 тыс. душъ. Здѣсь имѣется до 3 милл. пуд. свободнаго остатка хлѣба, подлежащаго экспорту черезъ ближайшій маріупольскій или таганрогскій портъ. Всѣ-же вообще перевозки, какъ сквозныя, такъ и мѣстныя, предвидятся въ размѣрѣ до 32½ милл. пуд.

Такова сущность доводовъ министерства путей сообщенія въ пользу вѣтви на Лисичанскъ, которыя будутъ представлены въ Комитетъ Министровъ. Едва-ли можно сомнѣваться, что они будутъ имѣть рѣшающее значеніе. Остается надѣяться, что хотя въ будущемъ осуществятся два желанія Харьковскаго земства, выраженные въ формѣ ходатайствъ на послѣднемъ губернскомъ земскомъ собраніи: чтобы линія Купянскъ-Лисичанскъ была продлена до Старобѣльска; чтобы независимо этой линіи сооружена была вѣтвь во 120 верстъ къ Лозовой, какъ необходимое непосредственное соединеніе Лозово-Севастопольской дороги съ Балашово-Харьковскою, которая въ скоромъ времени участкомъ отъ Балашова до Пензы будетъ соединена съ среднимъ Поволжьемъ.

За сооруженіе вѣтви до Лозовой высказались въ комиссіи при министерствѣ путей сообщенія представители военнаго министерства и государственнаго контроля.