

МѢСТНАЯ ХРОНИКА.

Жельзнодорожныя станціи въ Харьковѣ.

Вчера мы сообщали, что въ совѣщаніи гласныхъ Харьковской думы 14 марта былъ принятъ текстъ отвѣта директору департамента желѣзныхъ дорогъ В. С. Сумарокову на его телеграмму, въ которой онъ выразилъ желаніе узнать мнѣніе Харьковскаго городского управленія о лучшей постановкѣ пассажирскихъ вокзаловъ и товарныхъ станцій въ Харьковѣ. Приводимъ текстъ этого отвѣта:

„Въ отвѣтъ на телеграмму вашу, Василій Сергѣевичъ, въ которой вы просите городское управленіе высказаться „о наилучшемъ устройствѣ пассажирскаго вокзала, принимая во вниманіе существующія условія и возможность экономическихъ расходовъ“, городская дума совмѣстно съ биржевымъ комитетомъ обсуждала удобства нахожденія пассажирскихъ вокзаловъ въ той мѣстности, гдѣ они теперь помѣщены, а также невыгоды перенесенія ихъ всѣхъ, или постановку какого либо одного внизъ по теченію р. Лопани.

Коснемся прежде удобствъ сохраненія пассажирскихъ вокзаловъ въ той мѣстности, гдѣ находятся они теперь, т. е. въ концѣ Екатеринославской улицы. Вокзалы эти не очень удалены отъ центральной части города, подъѣздъ къ нимъ по Екатеринославской улицѣ весьма удобный, такъ какъ пролегаетъ по совершенно ровной мѣстности. Сообщение облегчается еще и тѣмъ, что благодаря отсутствію подъемовъ и благодаря оживленности улицы, по ней пролегаетъ конно-желѣзная дорога вплоть до вокзала. Затѣмъ давнее нахожденіе пассажирскаго вокзала въ той мѣстности повліяло на измѣненіе фізіономіи цѣлаго ряда кварталовъ, идущихъ отъ центра до вокзаловъ. Здѣсь расположились, ради удобствъ пріѣзжающихъ, лучшія гостинницы; сюда же выдвигается вслѣдствіе оживленія, внесеннаго вокзаломъ, и бойкая розничная торговля. Словомъ, вокзалъ и сосѣдніе кварталы получили органическую связь, разорвать которую можно лишь съ огромнымъ ущербомъ для цѣлой части города. Многіе сотни тысячъ потрачены въ силу выдвинутыхъ вокзаломъ благопріятныхъ для той мѣстности обстоятельствъ. Интересы множества частныхъ лицъ пострадаютъ на громадныя суммы съ перенесеніемъ вокзаловъ и часть города, достигшая было цвѣтущаго состоянія, подвергнется сильному экономическому упадку.

Уже по этимъ соображеніямъ, глубоко задѣвающимъ интересы частныхъ лицъ, а слѣдовательно и города, перенесеніе соединеннаго пассажирскаго вокзала или помѣщеніе одного Балашовскаго пассажирскаго вокзала внизъ по теченію р. Лопани является до крайности не желательнымъ.

Перенесеніе вокзаловъ поведетъ еще къ слѣдующимъ печальнымъ послѣдствіямъ,, которыя отразятся на интересахъ не одной части, а всего города: хотя на картѣ разстояніе до проектированныхъ вокзаловъ въ мѣстности А. Б. В. Г. удлиняется лишь на нѣсколько сотъ саженой противъ разстоянія до существующихъ вокзаловъ, но надо знать нѣкоторыя особенности этого пути.

Подвигаясь отъ центра по Конторской, довольно узкой улицѣ, достигаете Шпигалевскаго подъема; здѣсь дорога пролегаетъ между обрывомъ рѣчнаго берега слѣва и кручею отвѣсною справа.

Путь стѣсненъ при значительномъ подъемѣ въ горѣ. Городу пришлось бы затратить весьма значительную сумму на укрѣпленіе берега, земляныя работы по расширенію полотна дороги и замощенію на пространствѣ 2-хъ верстъ. Въ общемъ эти работы не могутъ стоить дешевле 140—150 тысячъ рублѣй.

Затративъ такую сумму, городъ все же будетъ имѣть лишь одинъ подъѣздъ къ вокзалу, тогда какъ существующій сообщается съ центромъ цѣлымъ рядомъ параллельныхъ улицъ. Обвалъ ли кручи, размывъ ли половодьемъ полотна дороги можетъ прекратить на долгое время всякое сообщеніе съ вокзалами.

Постановка вокзала ниже по теченію Лопани, въ мѣстности, именуемой „Основа“, еще больше ухудшаетъ всѣ невыгодныя условія перенесенія вокзаловъ. Путь отъ центра удлиняется на нѣсколько верстъ, вокзалъ расположится совершенно за городомъ на глубокомъ пескѣ. Для проложенія пути къ нему придется произвести отчужденіе земли у владѣльца Основы, построить мостъ, замостить на 2¹/₂ версты проѣздъ по сплошному песку.

Работы эти будутъ стоить очень дорого, вмѣстѣ съ отчужденіемъ земли потребуется до 400 тысячъ руб. Этотъ тоже единственный подъѣздъ страдаетъ отъ наводненій, которыя не только будутъ ежегодно прекращать сообщеніе съ вокзаломъ въ періоды половодій, но при серьезныхъ поврежденіяхъ полотна или же моста лишаютъ городъ всякаго съ вокзаломъ сообщенія.

Итакъ, затрачивая въ 1-мъ случаѣ 140—150 т., во 2-мъ до 400 т. р., городъ кромѣ ущерба, нанесеннаго кассѣ этими расходами, обездоливаетъ себя еще болѣе въ смыслѣ потери для города всѣхъ выгодъ, проистекающихъ отъ близости пассажирскихъ вокзаловъ. Выгодами этими воспользуются частныя владѣльцы, а выгоды эти милліонныя,—мы наглядно видимъ, что сдѣлало сосѣдство пассажирскаго вокзала съ Залопанскою частью города. Можно ли допустить, чтобы городъ, ради улучшеній во внутреннемъ размѣщеніи существующихъ двухъ пассажирскихъ вокзаловъ и ради присоединенія къ нимъ 3-го, нанесъ бы себѣ такую массу ущербовъ, равныхъ цѣлому погрому?

Спору нѣтъ, желательно нѣкоторое расширеніе существующихъ пассажирскихъ вокзаловъ и присоединеніе къ нимъ третьяго пассажирскаго Балашовскаго, но для этого нѣтъ надобности лишать городъ существующихъ уже очень цѣнныхъ удобствъ.

Расширеніе пассажирскихъ вокзаловъ и присоединеніе къ нимъ 3-го Балашовскаго пассажирскаго возможно на территоріи, теперь ими занимаемой. Для этого потребуется незначительная прирѣзка (со стороны Екатеринославской улицы) частнаго вла-

