

Криворожская желѣзная дорога.

На границѣ херсонской и екатеринославской губерній открыты, какъ извѣстно, въ Кривомъ Рогѣ громадныя залежи превосходныхъ и богатыхъ желѣзныхъ рудъ, которыя, выходя цѣлыми кряжами на дневную поверхность, представляютъ собою неистощимый, можно сказать, запасъ матеріала, столь высоко цѣнимаго въ народномъ хозяйствѣ.

Потребность Россіи въ желѣзѣ и его издѣліяхъ не подлежитъ, конечно, ни какому сомнѣнію и убѣдительно все го доказывается тѣмъ ввозомъ желѣзныхъ металловъ, который, постоянно возраста, уноситъ отъ насъ ежегодно сотни миллионовъ рублей. А между тѣмъ отечество наше заключаетъ въ своихъ недрахъ *всѣ матеріалы*, способные дать желѣзному производству самое широкое развитіе. Нашъ донецкій край изобилуетъ и рудами, и минеральнымъ топливомъ; и ежели до сего времени желѣзные заводы этой мѣстности имѣютъ производство почти ничтожное, то причина тому коренится не столько въ недостаткѣ и въ качествѣ самыхъ рудъ, а тѣмъ менѣе топлива, сколько въ томъ, что существующій на ввозъ металловъ *тарифъ* не допускаетъ и мысли объ основаніи обширныхъ заводовъ, безъ участія особенныхъ какихъ либо облегчительныхъ *условій*, въ видѣ напр. субсидій, или правительственныхъ заказовъ. Лучшимъ тому подтвержденіемъ служить сулинскій заводъ Пастухова, на которомъ хотя и учреждена доменная плавка антрацитомъ, но владѣлецъ не находитъ возможнымъ ее продолжать, опасаясь конкуренціи чугуновъ, привозимыхъ изъ-за границы.

По поводу собственно *криворожской руды*, справедливость требуетъ сказать, что хотя она и хороша, хотя она и будетъ доставляться по желѣзной дорогѣ, но цѣнность ея привоза не дозволитъ употреблять ее въ донецкомъ бассейнѣ исключительно, тѣмъ болѣе, что, какъ выше сказано, у насъ най-

дется довольно и мѣстныхъ рудъ; довольно на столько, что первые заводы, которые были бы выстроены, долгое время будутъ спрашивать руды Кривого Рога лишь только для пополненія и, можетъ быть, сдобриванія своихъ мѣстныхъ рудъ. На послѣднемъ 5-мъ съѣздѣ углепромышленниковъ вопросъ рудный разбирался очень внимательно особой комиссіей, которая пришла къ слѣдующимъ выводамъ:

а) Рудъ въ донецкомъ бассейнѣ находится столько, что на нихъ можно безъ опасенія основать обширное желѣзное производство, но необходимо всѣ извѣстныя уже болѣею частію мѣсторожденія развѣдать и опредѣлить болѣе тщательно, а въ томъ числѣ и тѣ, которыя находятся въ бердянскомъ уѣздѣ около урочища Корсакъ-Могила.

б) Учрежденію желѣзныхъ заводовъ всего ближе и прямѣе можетъ пособить охранительная пошлина на ввозный чугунъ въ размѣрѣ 15 коп. на пудъ, съ тѣмъ чтобы она удержана была безъ измѣненія въ теченіи 20-ти лѣтъ, дабы вновь устроенные заводы могли поставить свои производства на извѣстную степень совершенства и за тѣмъ уже не опасаться соперничества иностранцевъ.

в) Не отрицая важности значенія рудъ Кривого Рога, комиссія признала однако болѣе справедливымъ обратить особое вниманіе на *мѣсторожденія Корсакъ - Могила* и сопредѣльныя съ нимъ, какъ на такія, которыя лежатъ къ углю гораздо ближе и которыхъ производительность можетъ по видимому легко обезпечить первоначальное возникновеніе желѣзной промышленности. На этомъ основаніи комиссія постановила ходатайствовать о проведеніи желѣзной дороги отъ станц. Карловка, константиновской дороги, къ Мелитополю, мимо Корсакъ-Могила и объ устройствѣ вѣтви въ 45 верстъ отъ Кривого Рога къ стан. Казанка на харьк. николаевской дорогѣ, съ тѣмъ чтобы криворожскую руду, если понадобится, можно было изъ Николаева доставлять моремъ въ Маріуполь. Проведеніе же криворожской линіи длиною около 400 в. предполагено было отклонить, частію и потому, что сравнительно съ помянутыми выше линіями она обошлась бы правительству на 10 милл. дороже.

Поучительный примѣръ благотвори-

наго *вліянія охранительныхъ пошлинъ* представляютъ намъ между прочимъ сахарные заводы. Лѣтъ 25 тому назадъ сахаръ въ огромномъ количествѣ ввозился къ намъ изъ-за границы и продажная цѣна его была иногда около 27 коп. за фунтъ; производство сахара обходилось дорого, не смотря на дешевый крѣпостной трудъ и на ничтожную стоимость земли, отдававшейся въ той же кievской губерніи подъ свекловицу по 3 руб. за десятину. Теперь же, благодаря существовавшей охранительной пошлинѣ на сахаръ, производство это крѣпко у насъ утвердилось и усовершенствовалось, такъ что соперничество иностранныхъ заводовъ уже не опасно; сахаръ продается по 17 коп. за фунтъ и много его вывозится за границу, хотя въ то же время рабочія руки сильно вздорожали, земля подъ свекловичныя плантаціи нанимается по 10 и 15 руб. за десятину и самый сахаръ обложенъ акцизомъ.

Возвращаясь снова къ вопросу о развитіи на югѣ Россіи желѣзнаго производства и къ постановленіямъ по этому предмету 5-го съѣзда углепромышленниковъ, мы видимъ, что вопросъ этотъ главнымъ образомъ покоился на *охранительной пошлинѣ*; а устройство желѣзной дороги представлялось уже какъ бы на второмъ планѣ и притомъ подъ условіемъ направленія линіи къ Мелитополю, ибо эта линія значительно удешевляла намъ доставку угля къ Черному морю и давала надежду на усиленный сбытъ минеральнаго топлива для пароходовъ, потребляющихъ теперь до 60-ти миллионѣвъ пудовъ угля, преимущественно англійскаго.

Надежды и желанія наши, какъ видно изъ послѣднихъ распоряженій правительства, не осуществились. Пошлина на чугунъ остается пока безъ перемѣны—прежняя, въ 5 коп. за пудъ; а желѣзную дорогу предполагаютъ строить отъ Кураховки на Кривой Рогъ и Казанку, черезъ Синельниково и Екатеринославъ, тогда какъ мы ходатайствовали направить ее чрезъ Александровскъ. Мы не знаемъ, правда, насколько это новое направленіе принято окончательно; но нѣтъ повода сомнѣваться по крайней мѣрѣ въ томъ, что черезъ Днѣпръ дорога эта перейдетъ въ Екатеринославъ. Если уже эта часть вопроса рѣшена безповоротно, то мы

все-таки скажемъ здѣсь нѣсколько словъ по поводу остальныхъ пунктовъ.

Прежде всего слѣдуетъ согласиться на томъ, что такое государственное сооруженіе, какъ желѣзная дорога, ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть проведена такъ, чтобы она не удовлетворяла, по возможности, большей массѣ мѣстныхъ интересовъ и потребностей. *Дорогу всячески слѣдуетъ провести такъ, чтобы всѣ части угольного донецкаго бассейна могли до известной степени пользоваться ея услугами равномѣрно.* Поэтому примыканіе криворожской линіи къ донецкой въ Кураховкѣ, т. е., самомъ южномъ пунктѣ угольныхъ мѣсторожденій, оказывается вопіющею несправедливостію, такъ какъ всѣ прочіе углепромышленники цѣлаго бассейна должны будутъ черезъ это проѣзжать со своими грузами гораздо большее разстояніе, нежели въ томъ случаѣ, когда бы линія проходила, на примѣръ, черезъ ст. Никитовка, или Ясеноватка, изъ коихъ послѣдняя составляетъ оконечность криничной вѣтви донецкой дороги. Такъ какъ угольная и желѣзная промышленность имѣетъ надобность въ перевозкѣ матеріаловъ крайне дешовыхъ и въ количествахъ огромныхъ, то понятно, что разность въ длинѣ провоза даже въ 25—30 верстъ составляетъ для нихъ вопросъ очень существенный. Это одно уже можетъ вредно повліять на запросъ и вывозъ криворожскихъ рудъ и отразиться на степени развитія не только движенія по дорогѣ, но и самаго желѣзнаго производства, для котораго криворожская руда, за отсутствіемъ корсакъ-могильской, будетъ составлять предметъ серіозной потребности.

Защитники, хотя и не многочисленныя, направленія на Кураховку, могутъ сказать, что здѣсь, т. е. около Кураховки, заводъ возникнетъ уже непременно, а что будетъ въ другихъ пунктахъ,—то это еще неизвѣстно, и что, кромѣ того, угли прочихъ частей донецкаго бассейна, а тѣмъ болѣе антрациты, не такъ способны къ учрежденію доменной плавки. Предвидя эти возраженія, мы сейчасъ же на нихъ и отвѣтимъ. Никто, я думаю, не сомнѣвается въ томъ, что дорога, вновь предполагаемая, проектируется, конечно, не для одной кураховской компаніи, а вообще для нуждъ и потребностей обширнаго края, котораго интересы и должны быть приняты во вниманіе во всей ихъ полнотѣ и общности. Это справедливо уже и потому, что предположенія о постройкѣ желѣзныхъ заводовъ заявлены были въ министерствѣ путей сообщенія не отъ одной кураховской компаніи, а и отъ другихъ лицъ. Что же касается качества горючаго матеріала и степени его пригодности для желѣзнаго производства, то, не вдаваясь въ длинныя доказательства, мы укажемъ только на существующіе примѣры за границей, гдѣ доменная плавка ведется на самыхъ разнообразныхъ сортахъ минеральнаго топлива, не говоря уже о томъ, что топливо не совсѣмъ хорошее можетъ быть много улучшено помощью простой и дешовой механической обработки.

За симъ мы обратимъ еще вниманіе на путь къ Александровску. До-

пуская, что мостъ черезъ Днѣпръ будетъ неперемѣнно въ Екатеринославѣ, мы все-таки стоимъ на томъ, что восточная часть новой дороги должна имѣть отъ себя короткую вѣтвь къ Александровску (примѣрно отъ Василькова), для того чтобы грузы, которые пойдутъ по этой линіи на Севастополь, не имѣли надобности подыматься въ обратномъ почти направленіи къ сѣверу и дѣлать излишнихъ верстъ 50, а можетъ быть и больше. А что такихъ грузовъ будетъ много и даже можетъ быть болѣе чѣмъ въ направленіи съ востока къ Екатеринославу, то это не подлежитъ, кажется, никакому сомнѣнію, особенно когда построена будетъ поставленная теперь на первой очереди вѣтвь донецкой дороги отъ Луганскаго завода на Миллерово, длинною отъ 70—80 верстъ: по этому направленію пойдетъ очень много хлѣбныхъ грузовъ съ воронежской дороги на Севастополь, и намъ кажется, что хозяева донецкой дороги сильно пожалѣютъ, ежели не позаботятся теперь же обезпечить себѣ наиболѣе краткій путь къ Севастополю.

По вновь проектированной криворожской дорогѣ на Кривой Рогъ и Казанку, пересѣкающей дороги харьковониколаевскую и лозово-севастопольскую, несомнѣнно пойдетъ много угля на западъ, примѣрно въ первое время около 14 милл. пудовъ; а въ самомъ непродолжительномъ времени количество это можетъ дойти до 20 милліоновъ, такъ какъ спросъ на уголь будетъ постоянно и долго еще возрастать, по мѣрѣ истощенія лѣсовъ и подъема промышленности. Къ этому присоединится перевозка очень почтенной массы хлѣбныхъ продуктовъ, которые направятся по этому пути, какъ болѣе выгодному, въ Николаевъ и Севастополь и особенно съ того времени, когда открыта будетъ помянутая нами выше вѣтвь отъ Лугани на Миллерово. Но всѣ эти грузы будутъ однако двигаться въ одномъ, западномъ, направленіи; а на востокъ, т. е. обратно, главнымъ грузомъ будутъ только криворожскія руды и отчасти еще лѣсные матеріалы отъ Екатеринослава. Но ежели дорога будетъ возить руду по тарифу высокому, въ $\frac{1}{55}$ коп., то спросъ ея на востокъ ограничится надо полагать 4—5 милліонами пудовъ въ годъ, и вагоны изъ подъ угля и хлѣба, не имѣя обратнаго груза, будутъ возвращаться порожними, къ немалому ущербу интересовъ дороги. Поэтому было бы очень желательно, чтобы правительство теперь же установило для перевозки криворожской руды особый пониженный тарифъ въ $\frac{1}{100}$ к. съ пуда и версты, благодаря которому наша будущая желѣзная промышленность получила бы для себя значительное облегченіе; тогда къ постройкѣ заводовъ предприниматели наши приступили бы гораздо смѣлѣе и въ большихъ размѣрахъ, а криворожская дорога получила бы обратный для своихъ вагоновъ грузъ, навсегда обезпеченный.

Мы особенно настаиваемъ на этой мысли въ той увѣренности, что будущи выполненна—она оказала бы большую поддержку прочному водворенію на югѣ Россіи самостоятельнаго и об-

ширнаго желѣзнаго производства, о чемъ правительство и общество такъ настойчиво и постоянно заботятся.

Аполлонъ Мезіусъ.