

19-го марта 1894 года.

Въ странѣ съ неустроенными, дурными грунтовыми путями сообщенія желѣзныя дороги приносятъ гораздо менѣе пользы, чѣмъ сколько могли-бы оказать при иныхъ условіяхъ. У насъ подвезти къ желѣзной дорогѣ грузъ на 15—20 верстъ часто обходится дороже, нежели провезти по рельсамъ 200—300 верстъ. Поэтому подъѣзды къ желѣзнымъ дорогамъ пути въ Россіи пріобрѣтаютъ особо важное значеніе какъ для промышленности, такъ и для самыхъ желѣзныхъ дорогъ. Съ вступленіемъ въ управленіе министерствомъ нынѣшняго министра путей сообщенія сооруженіе подъѣздныхъ рельсовыхъ желѣзныхъ дорогъ получило довольно замѣтное развитіе и это даетъ надежду на благопріятное разрѣшеніе давно возбужденныхъ ходатайствъ харьковскихъ сѣздовъ горнопромышленниковъ о подъѣздныхъ путяхъ въ интересахъ каменноугольнаго дѣла. Минеральное топливо, какъ тяжелый и малоцѣнный продуктъ, принадлежитъ къ числу тѣхъ грузовъ, которые менѣе всего выносятся гужевою перевозку. Оттого отдаленность даже богатыхъ угольныхъ мѣстонахожденій отъ желѣзныхъ дорогъ часто заставляетъ оставлять ихъ безъ разработки. На послѣднемъ сѣздѣ горнопромышленниковъ, происходившемъ съ 1-го по 14-е декабря прошлаго года, вновь подтверждены были, послѣ разсмотрѣнія доклада особой комиссіи, прежнія ходатайства о подъѣздныхъ путяхъ къ рудникамъ и заводамъ. По мнѣнію комиссіи, вопросъ о сооруженіи подъѣздныхъ путей по мѣрѣ роста горной промышленности пріобрѣтаетъ все большее и большее значеніе и ему должно быть отдано одно изъ первыхъ мѣстъ среди мѣръ, которыя могутъ поставить каменноугольное дѣло на прочныя основанія и предотвратить случайности, какія по временамъ являются преградой его нормальному росту, зависящему отъ ежегодно возрастающей потребности въ минеральномъ топливѣ. Постройка подъѣздныхъ путей для частныхъ каменноугольныхъ предпріятій—дѣло трудное по многимъ причинамъ. Во первыхъ, для небольшихъ рудниковъ, какихъ у насъ еще много, это не по силамъ въ денежномъ отношеніи; во вторыхъ, весьма часто рудники устраиваются не на собственной, а на заарендованной землѣ и при томъ заарендованной на короткій срокъ, слѣдовательно арендаторъ, устраивая путь, рисковалъ бы затрачивать крупныя деньги не для себя, а для лицъ, которыя окажутся арендаторами послѣ него; въ третьихъ, самое „положеніе, о подъѣздныхъ путяхъ“ и главное заключающееся въ немъ условіе—не взимать съ постороннихъ лицъ платы за провозъ грузовъ, затрудненія по отчужденію земель и нѣкоторыя другія трудно исполнимыя формальности,—препятствуютъ устройству подъѣздныхъ путей частными лицами. Наконецъ, кредитъ, къ которому многіе могли бы прибѣгнуть для устройства путей, весьма затруднителенъ для углепромышленниковъ. Всѣ эти препятствія и затрудненія исчезаютъ почти совершенно, если строителемъ подъѣздныхъ путей является казна, особенно теперь, когда, съ переходомъ въ казну Донецкой дороги, всѣ магистральныя линіи, вывозящія Донецкій уголь, стали казенными. Между тѣмъ, подъѣзды пути къ извѣстнымъ и благонадежнымъ каменноугольнымъ мѣстонахожденіямъ не только не потребуютъ жертвъ отъ правительства, но напротивъ, доходность и цѣлость затраченныхъ на нихъ капиталовъ были бы вполне гарантированы тарифами за провозъ угля, не говоря о той косвенной пользѣ, которую получить государство отъ развитія промышленности въ краѣ.

Прошлогодній горнопромышленный сѣздъ постановилъ ходатайствовать передъ правительствомъ о сооруженіи прежде всего тѣхъ путей, которые были поставлены на первую очередь комиссіей В. С. Сумарокова въ Петербургѣ и подкомиссіей въ Харьковѣ, а именно къ ст. Крестной и къ ст. Изюмъ-Ломоватка, а затѣмъ сѣздъ поддержалъ ходатайства шахтовладѣльцевъ о подъѣздныхъ путяхъ отъ мѣстонахожденій Успенскаго до ст. Мѣловой (20 верстъ), Новониколаевского до ст. Камышеваха (8 верстъ), Селидовскаго до ст. Желанной (20 верстъ), Байрацкаго до ст. Накитовки (6 верстъ) и Чистяковского до ст. Амвросіевка (25 верстъ).

Въ предѣлахъ Харьковской губерніи цѣлая половина обширнаго уѣзда ждетъ только проложенія подъѣздныхъ путей, чтобы развить разнообразную горно-промышленную дѣятельность. Изюмскій уѣздъ былъ изслѣдованъ въ геологическомъ отношеніи профессоромъ-гео-

логомъ г. Гуровымъ, который перечисляетъ много пунктовъ, гдѣ обнаружались въ естественныхъ выходахъ толстые пласты каменнаго угля хорошаго качества. Одно изъ такихъ каменноугольныхъ мѣстонахожденій въ 60-хъ годахъ даже было заарендовано фирмою Скараманга и К^о, которая не приступила къ его разработкѣ только потому, что необходимо было проложить рельсовый подъѣздной путь къ ст. Краснопавловкѣ. Вообще, изслѣдованіе Изюмскаго уѣзда приводитъ г. Гурова къ слѣдующему заключенію: „несомнѣнно, подъ всей южной половиной Изюмскаго уѣзда находятся пласты каменнаго угля и разработка ихъ шахтами ожидаетъ лишь проведенія рельсовой дороги“. Здѣсь же найдены г. Гуровымъ залежи каменной соли, желѣзной руды, охры, огнеупорныхъ, гидравлическихъ, удобрительныхъ и строительныхъ матеріаловъ. „При счастливомъ сочетаніи сколькихъ полезныхъ ископаемыхъ, говоритъ г. Гуровъ:—удобные пути сообщенія могутъ упрочить здѣсь самостоятельную горнозаводскую дѣятельность, а при исключительномъ плодородіи почвы и другія отрасли обрабатывающей промышленности“.

Мечтъ Изюмскаго земства о томъ, что Харьковско-Балашовская дорога пройдетъ черезъ Изюмскій уѣздъ на соединеніе съ Лозово-Севастопольской, не суждено, повидимому, осуществиться. Образованная при министерствѣ путей сообщенія комиссія высказалась за продолженіе этой дороги къ Лисичанску. Но это не исключаетъ мысли о подъѣздномъ пути Азовской дороги къ такому богатому минералами пунктамъ, какъ Петровское, Княгининъ, Камышеваха, Цареборисовъ и друг. А если будетъ проложенъ этотъ послѣдній путь, то продленіе его до Купянска на соединеніе съ Балашово-Харьковской дорогой станетъ очевидной необходимостію и, такимъ образомъ, исполнится давнишнее желаніе Изюмскаго уѣзда.