

В. О. ФЕСЕНКО.

Питання про судоплавність П. Дінця за доби Гайскойна

На сторінках „Записок Товариства Сільського Господарства Південної Росії“ р. 1841-го, швейцарський консул в Одесі Демаль у таких ліричних вигуках висловлював невідкладні потреби тодішньої України на добрий транспорт, зокрема, на залізниці: „О, железныя дороги в наших степях. О, ускорение речного судоходства помощью пароходов! Зачем вы не осуществлены до сих пор? Приветствуем вашу зарю; да совершитесь вы! Мы не сомневаемся в вашей будущности, потому что от вас собственно зависит благотворное преуспевание нашего земледелия и торговли“¹⁾

¹⁾ Ол. Варнеке «До історії залізничного транспорту на Україні». Записки істор. філологічного відділу ВУАН кн. XI, ст. 319.

Так гостро відчували необхідність поліпшити транспорт владущі групи суспільства степової України, її землевласницька та торговельна буржуазія.

Це було у 30-40-х роках XIX століття. Але думка над питанням про шляхи степової України запрацювала далеко раніше. Її було розбуджено під час будування Луганського ливарного заводу. Гірництво найбільшою від усіх інших галузів господарства мірою потребує доброї комунікації. Кам'яновугільна промисловість, що зародилася з моменту заснування Луганського заводу, постановила на черзі дня шукання досконаліших транспортних засобів.

Про це досить виразно свідчать архівні справи Луганського ливарного заводу за доби Гаскойна. Поміж указів Берг-колегії за 1805 рік зхоронився цінний у цьому відношенні документ: „Мнение господина инженер генерала-лейтенанта **Де-Воланта** о расчистке Донца“ от 30-го марта 1805 г. (аркуші 143—150).

Нам здається, що оцей документ має не тільки суто-науковий інтерес: він, на нашу думку, не втратив досі практичного значіння, й тому не буде зайвим познайомити радянське суспільство з цим цікавим документом, що відбиває думки щодо запровадження доброї комунікації копалень Луганського заводу, а також господарських інтересів Слободської України з портами та містами чорноморського надбережжя.

Це думки тодішньої вищої адміністрації. Тут ми чуємо пропозиції та проекти самого Гаскойна, розпорядження та накази „департаменту водяних комунікацій“, клопотання губернаторів Слободської України та Федоського порту, критичні міркування з приводу цих клопотань вченого спеціаліста Де-Воланта. Але всі вони, безумовно, відбивають розбуджені вперше господарські інтереси владущих груп тодішнього українського суспільства. Таким чином, потреби кам'яновугільної промисловості щодо запровадження досконаліших шляхів на перших кроках свого розвитку зустрілися з такими-ж потребами сільського господарства, що мало не виключно панувало тоді в українській економіці.

Своє „Мнение“ Де-Волант починає з таких історичних довідок. П. Дінець, переповнений величезними, віковими пеньками та карчами, ніколи не був чищений і тому несудоплавний. Але Петро 1-й, під час своїх військових справ на Озівському морі та у Персії, переїздив високою весняною водою провіянт від міста Змійова до Дону. Відкриття кам'яновугільних покладів у басейні П. Дінця привело до думки скористатись з нього, як з засобу довозити вугілля з Лисичанських шахт до Луганського заводу, а також і до Таганрогу та інших міст та портів Чорноморського надбережжя, розвитку яких перешкождала як раз надмірна недостача палива.

Гаскойн, пише Де-Волант, і був першим, що проробив наукове дослідження течії та басейна П. Дінця і перед заснуванням Луганського заводу пильнував перед урядом про те, щоб „доставлять уголь на мелких судах по речкам Донцу и Лугани до самых доменных печей, т. к. доставка угля из шахт Лисичьего буерака через 80-ти верстное разстояние на обыкновенных повозках по гористым дорогам затруднительна и убыточна“.

Але тільки у лютому 1801-го року, коли через недостачу в заводі вугілля та руди, було припинено роботу першої, тільки що відбудованої домни Луганського заводу, тільки тоді було запропоновано департаменту водяних комунікацій вжити заходів щодо судоплавної Дінця.

Одночасно з тим, той-же департамент заходився біля очищення порогів Дніпра. Того-ж вимагали, з другого боку, надзвичайно складні та напружені політичні обставини того часу. Починалася багаторічна боротьба російського торговельного капіталу з імперіялізмом Наполеона 1-го за ринки на Близькому Сході, Конвенція з 23/XII р. 1798 утворювала дуже міцну базу задля російського впливу на Балканах.

Російський протекторат над дунайськими князівствами Молдавією та Валахією торував Росії шлях до балканських країн. Російські торговельні й політичні (дипломатичні та військові) агенти з'являються в Сербії, Боснії, Чорногорії. Росія мала право проходу через протоки для військової флотії, у той час, як для інших держав протоки було зачинено. Далеко у Середземне море було висунуто форпости російського імперіялізму. Вже 1799-го року Росія захопила Іонійські острова, куди помалу було переведено 15 тис. війська. На о. Корфу стояло 6-ть військових кораблів.

До Астерлицької поразки російські дипломати керували турецькою дипломатією. Союз Росії з Туреччиною було скеровано проти Французької республіки. В звязку з агресивною Балканською політикою були спроби Росії забезпечити собі вплив на інших ділянках Чорноморського надбережжя. Кавказькі справи, війна з Персією, нарешті зносини Росії з напівзалежним пашою Трапезунду, все це кільця одного ланцюга, що мав перетворити Чорне море на „руське озеро“.²⁾

Наведених загальних рис політично-економічної боротьби на грані XVIII та XIX віків досить задля того, щоб зрозуміти першорядне значіння добре улаштованих шляхів. Треба підкреслити, що Луганському заводі, ще не відбудованому, першому ливарному заводі України, довелося боронити широкі торговельні та політичні інтереси російського торговельного капіталізму на Сході. Луганський завод повинен був постачати гармати та набої задля всіх фортецій та флотії (навіть приватної) Чорного моря, для полків Кавказької лінії, а також для десантних військ на островах Іонійських та Корфу.³⁾

Паралельно з цим Луганський завод виробляє інструменти для спорудження кавказької дороги в Грузію по річкам Тереку та Арагві.⁴⁾

Надзвичайно напружена робота Луганського заводу вимагала цілкомі забезпечених комунікацій, налагодженого транспорту. Але справа, мабуть за браком коштів, посувалася дуже повільно.

Ми бачим вище, що за чистку П. Дінця взялись тільки наприкінці 1801-го року, хоч це визнавалося конче необхідною справою. Отже, з коштів, що було їх асигновано на чистку Дніпра та його порогів, було видано 2000 карбованців спеціально на очищення середньої течії П. Дінця і виконання цих робіт доручено інженеру гидрографу Матушинському. За інспектора над цими роботами, а також з метою як найглибше удосконалити питання про судоплавність Дінця було відряджено інженера генерал-лейтенанта Де-Волянта.

²⁾ О. Оглоблін—„Транзитний торг України за першої половини XIX ст.“ Записки історико-філологічного відділу ВУАН, кн. XII. стр. 236—238. Також—Л. І. Гальберштадт—„Восточный вопрос“. Сборник: „Отечественная война и русское общество“ т. II, стр. 93—96.

³⁾ Луганський Окрарх „Архив Луганского литейного завода „Указы Берг-Коллегии за 1805 год“ ст. 176.

⁴⁾ В. Фесенко —„Значение старого Луганского завода в культурно-экономическом прошлом Юго-Востока Украины“. Радянська Школа 1928 р. ст. 77—78.

До 1804-го року Де-Волант розробив і подав до департаменту водяних комунікацій пляни, кошториси та опис попередніх робіт щодо судоплавності Дінця в районі від Змійова та Ізюма до устя р. Лугані, а далі річкою Луган'ю аж до самого заводу.

Проекти Де-Воланта відрізнялися від гаскойновських тим, що крім очищення Дінця вважалося за необхідне будівництво спеціальної греблі та шлюзів біля деревні Абрамовки.

Усі ці долголітні бюрократичні заходи біля Дінця звернули до себе увагу місцевої суспільності та адміністрації. Як раз у серпні 1804-го року до Департаменту водяних комунікацій одночасно було подано доклади губернаторів Слободської України та Феодосійського порту. Феодосійський губернатор Фениш пильнував про необхідність «вивоза из Донца угля в замену недостающих дров для порта Феодосии и разных мест Крыма». Слободсько-Український губернатор, пильнуючи про добробут своєї губернії, стояв за необхідність зробити весь Дінець судоплавним, щоб дати вихід „товарам“ Слободсько-Української губернії до Таганрогського порту.

Ось до яких думок спричинився новий Луганський завод. Він викликав до життя цілком нові й широкі перспективи економічного розвитку Південно-Східної України. З одного боку відкривався ринок для продукції копалень заводу, що неминуче мусило поширити здобич кам'яного вугілля. З другого боку Дінець повинен був стати шляхом вивозу сільськогосподарської продукції Слободської України на нові ринки Чорноморсько-Озівського надбережжя й навіть за кордон.

Де-Воланту було доручено подати свої думки щодо пропозиції обох губернаторів. Де-Волант цілком підтримав пропозицію Феодосійського губернатора, бо крім очищення середньої та низової частини Дінця не треба було робити інших шлюзів, окрім вищезазначеної шлюзи у дер. Абрамовки. Ці роботи коштуватимуть не більш, як 85.000 крб.

Щодо пропозиції Слободсько-українського губернатора, то Де-Волант пропонує тимчасово утриматись від їх виконання. До цього можна буде повернутись пізніше, „имея уже вернейшие предположенности по статистике, досужеству и рукodelности сего края и по физическому положению реки, с высшей части коей еще не сняты планы и не имеетсЯ в различных пунктах подлежащей теории“.

Свої висновки Де-Волант обґрунтовує такими міркуваннями. Перш усього в басейні Дінця не вистачить лісу задля будівництва барок. Річ у тому, що барки після спуску до Таганрогу по весні прийдеться продавати на дрова, бо повернути їх назад у несудоплавні частини річки не можливо. Справа буде корисною, коли барка служитиме не менш, як 10 років. А для цього необхідне широке шлюзування Дінця та будівництва обхідних каналів, що у даний час непосильно для скарбу; для виконання пропозиції Слободсько-Українського губернатора треба буде крім одної шлюзи у деревні Абрамовки (чого цілком досить для доставки вугілля від р. Луганки до Феодосії) будувати не менш, як 14—15 шлюзів з відповідними до них греблями та обхідними каналами. За нестачею ліса прийдеться шлюзи будувати з каменю. Кожна шлюза коштуватиме до 58.000 крб., а все підприємство—до 800.000 крб., не включаючи сюди витрат на побудову перекопів, кодоли, будинків задля доглядачів, а також витрат на доглядання за шлюзами та греблями, бо найменша неохайність у цьому відношенні матиме найшкідливіші наслідки, особливо по р. Дінцю, „где прибыльная вода весною чрезмерна и нередко неожиданная“.

Де-Волант також пропонує взяти на облік, що:

1. У степах П. Дінця багато худоби і транспорт сухоходом дешевіший, бо перехід водою вчетверо коротший.

2. Недавно й мало залюднений край не може дати відповідної для нормального розвитку судоплавства кількості робочих рук.

3. Через недостачу лісу барки коштуватимуть надзвичайно дорого.

4. Існуючі в даний час мита з прохідних суден незначні: маючи на увазі утримання вищезазначених споруджень, необхідно буде пропускати щороку до 800 суден, беручи з кожного по 15-ть крб.; «но весьма сомнительно, чтобы и при наилучшем успехе судоходство могло-бы дойти до сей степени».

У наслідок доклада Де-Воланта було вирішено підтримати пропозиції феоодського губернатора. На очищення Дінця було асигновано покищо 25.000 крб. Це вже було на прикінці життя Гаскойна, який вмер 20-го липня 1806-го року.

Так, за доби Гаскойна Луганський завод залишився без доброї комунікації зі своїми головними шахтами Лисичього буераку, на чому як раз і було зґрунтовано нормальну роботу заводу. «Завод в полное действие поныне не пущен», писав Гаскойн на прикінці 1805-го року, «по причине затруднений, издержек и убытков, неизбежных при доставлении заводу угля через 80-ти верстное расстояние на обыкновенных повозках по гористым дорогам. При начале-же предполагалось уголь доставлять на судах по речкам Донцу и Лугани до самых доменных печей». ⁵⁾

Луганський завод було спроектовано на чотири домни (2 великих і 2 вагранки—«пробные малые домны») і на чотири воздушні печі, що й було збудовано за часи Гаскойна.

Щорічну потребу одної тільки домни № 1 самим Гаскойном було підраховано на 329675 пуд. руди та 375488 пуд. кам'яного вугілля. Запальні щорічні витрати вугілля предбачалося до 600.000 п., вапни—26000 п., та дерев'яного вугілля 80000 пуд. Поки буде улаштовано водяну комунікацію, Гаскойн пропонував урядові задля перевозу цих матеріалів до заводу приписати не менш 6535 селян з околишніх казенних сел. Але до заводу було приписано лише 2088 селян. Ця повинність була надзвичайно важкою для селян. Гаскойн розраховував на те, що йому згодом помалу вдасться притягти до цієї роботи вільнонайманих фурщиків, а селян перевести до заводської роботи. ⁶⁾

Були такі випадки, коли, не дивлячись на добру дорогу, «никто из приписанных крестьян не показывался при угольной ломке» і завод припиняв свою роботу через недостачу вугілля, хоч його було здобуто у великій кількості. А вільних хурщиків ніде не можна було знайти. ⁷⁾

У такому важкому стані перебував Луганський завод за доби Гаскойна через невиконання проекту щодо судоплавности П. Дінця. Це було головною причиною того, що Луганський завод у момент боротьби Східної та Західної імперій не виправдав покладених на нього надій. Заводові

⁵⁾ П. И. Фомин „Горная и горнозаводская промышленность юга России“.

⁶⁾ В. Фесенко—„К истории возникновения города Луганска“. Радянська школа—1926 р. Жовтень.

Луганський Окрарх. Архив Луганского литейного завода „Дело № 7“ „О приписанных крестьянах, кои поступили в ведомство Луганского завода“. от 16-го сентября 1797-го года, стр. 17.

⁷⁾ Там таки: 1) „Требования Валкера“. стр. 98, 2) „Контракт Дж. Валкера“, стр. 209

даються один за другим наряди на гармати та набої з наказом виконати їх як найскоріше. Приказано було робити навіть по празникам. Завод получав нові комплекти робітників із рекрутів. Бралися також останні робітники з ліквідованих Липецьких заводів. І не дивлячись на це, Берг-Колегія раз-у-раз докоряє Правлінню заводу та Гаскойнові, що вона «не видит не только лучших успехов в отливке орудий и снарядов, но даже не получает о том никаких сведений». ⁸⁾

Очевидно, й після смерті Гаскойна надзвичайно напружена боротьба з Наполеоном стояла на перешкоді таких капітальних підприємств, як судоплавство по П. Дінцю.

Але ще наприкінці царювання Олександра I, коли вже стихли військові бурі, заходилися біля цієї справи. Новоросійський губернатор граф М. С. Воронцов, що сприяв блискучому розвитку Одеси та створив чорноморсько-озівське пароплавство, звернув увагу і на розвиток пароплавства по Дінцю до Лисичанських шахт. По Дінцю в 30-х роках XIX-го століття крейсують казенний пароплав «Донець» та приватний пароплав інженера Луганського заводу Летуновського. ⁹⁾

Як не розрізнена справа архіву Луганського ливарного заводу, але й вони свідчать, що за часи 1825-1838-го років напружено доводиться барочний ліс, будуються барки у самому Лисичьому буераці, наймаються лоцмани та сплавляються вугілля в Озівське море. ¹⁰⁾

Так було здійснено ідеї Гаскойна, клопотання Слободсько-Українського та феодоського губернаторів ліричні вигуки швейцарського консула Демаля. П. Дінець став судоплавним, культурним засобом комунікації, корисним економічним фактором.

Але розвиток (з 40-х років XIX-го століття) Грушівських антрацитів, як конкурента Лисичанських покладів, й початок бурного будувannya залізниць на півдні, повернули Північний Дінець до первісного стану. У травні 1861-го року відкрито було невелику, протягом до 65-ти верств, Грушевсько-Донську залізницю. У липні 1869-го року відкрито перший участок Курсько-Харьково-Озівської залізниці. Року 1872-го пішла лінія Константиновка-Ясиновата, її було збудовано з пропозиції Джона Юза. Як раз 24 січня 1872-го року почали робити домни Юзівського заводу першого приватного ливарного заводу на Україні. Врешті, 1 січня 1878-го року було відкрито Донецькі залізниці на участках Зверев-Микитівка, Дебальцово-Луганське, Дебальцово-Краматорська, Ступки-Бахмут. ¹¹⁾

Судоплавство П. Дінця занепало, його спорудження знищено на нівець. Не видно навіть і слідів його бувшого економічного значіння. Дивлячись на нього, не скажеш, що він був чищений і судоплавний.

Мало хто у теперішньому Луганському знає, що колись по нікчемній Лугані аж до самого заводу плавали величезні барки, а по Дінцю пароплави. Замість них знов повернулись велічезні вікові пеньки та карчі і вигляд його став такий, як і за Петра I-го.

⁸⁾ «Указы Берг-Коллегии за 1805 год». Арк. 141. Указ з 28-IX. 1805 р.

⁹⁾ П. И. Фомин—«Горная и горнозаводская промышленность юга России», т. I, стр. 64, гр. Воронцова було призначено на посаду Новоросійського губернатора 7 травня 1823-го року.

¹⁰⁾ 1. «Дело о перевозке брусев из Аксая» № 133 от 26 апреля 1825 г.

2. «Дело об уплате работникам за перевозку брусев» № 141 от 28-го апреля 1825-го года.

3. «Дело о доставке из города Ростова Сибирского чугуна и барочного леса», № 155 от 5-го мая 1825-го года.

4. «Дело о постройке барки в Лисичьем буераке» № 39 за 1838 год. без обгортки.

5. «Дело о найме лоцмана для постройки барки и сплава на оной из Ростова каменного угля» за 1838 год без обгортки.

¹¹⁾ П. И. Фомин—«Там таки, ст. 219—229, 434.

РАДЯНСЬКА ШКОЛА

Б У В.

„ОСВІТА ДОНБАСУ“

Орган Луганського Окрпаркому, Окр. Інсп.
Нар. Освіти та Донецького І. Н. О.

11-12

1929

РІК ВИДАННЯ 5-й

м. Луганське.