

Х А Р Ъ К О В Ъ.

7-го февраля 1894 года.

По низовью Сѣвернаго Донца, начиная отъ границъ Харьковской губерніи, не только прежде, а и въ настоящее время производится сплавъ грузовъ на баркахъ, но почти исключительно во время разлива рѣки. Лѣтъ пятьдесятъ назадъ низовья Донца были гораздо болѣе судоходны, такъ что небольшіе пароходы ходили отъ устья рѣки до Луганска, въ которомъ тогда дѣй-

ствовавший большой казенный заводъ. Нѣкоторыя препятствія для безостановочнаго плаванія казались легко устранимыми при небольшихъ денежныхъ затратахъ, но затраты не были произведены, быть можетъ, потому что въ то время не предвидѣлось особенныхъ выгодъ отъ приведенія въ порядокъ этого короткаго воднаго пути: прилегающій къ нему край былъ мало населенъ, ископаемая его богатства почти не разрабатывались. Не то въ настоящее время: нижнее теченіе Донца прорѣзываетъ теперь уже богатѣйшій промышленный округъ, быстро растущій въ своей производительности. Каменный уголь, желѣзо, соль и многіе другіе горные продукты Донецкаго округа, добываемые съ каждымъ годомъ все въ большихъ количествахъ, являются тѣми тяжеловѣсными и дешевыми грузами, перевозка которыхъ по желѣзнымъ дорогамъ събодится слишкомъ накладно. Направляясь по Донцу и Дону въ море, эти продукты могли бы получить большое распространіе и этимъ содѣйствовать столь желательному развитію Донецкаго горнаго промысла. Если южнорусскіе горнопромышленники уже мечтаютъ о поставкѣ русскаго минеральнаго топлива въ Босфоръ и за Босфоръ (попытки поставки каменнаго угля въ Константинополь уже сдѣланы южно-русскимъ французскимъ Обществомъ), то осуществленіе этой мечты сдѣлается возможнымъ лишь тогда, когда нашъ уголь получитъ выходъ въ море по дешевому рѣчному пути. Возможность приведенія въ судоходное состояніе нижней части Донца изслѣдовалась неоднократно; въ Харьковѣ на эту тему издана была въ 70-хъ годахъ инженеромъ Давыдовымъ даже особая брошюра. Новое изслѣдованіе того же вопроса произведено недавно инспекторомъ судоходства по Донцу, который представилъ въ министерство путей сообщенія проектъ регулированія нижняго теченія Донца на протяженіи 125 верстъ отъ впаденія его въ Донъ. Проектъ составленъ на основаніи многочисленныхъ наблюденій и разслѣдованій и исчисляетъ всѣ потребныя расходы только въ 210 тысячъ рублей. Такая сумма очень незначительна, если принять во вниманіе, что проложеніе рельсоваго пути на протяженіе 125-ти верстъ потребовало бы въ 20—30 разъ болѣе расходовъ, а водный путь имѣетъ при томъ всѣ преимущества передъ рельсовымъ для большей части горныхъ и сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Названный проектъ былъ на разсмотрѣніи послѣдняго Харьковскаго сѣзда горнопромышленниковъ, который лучше всего могъ оцѣнить его значеніе для горнопромышленной производительности. И сѣздъ обратился черезъ своихъ уполномоченныхъ къ правительству съ представленіями о необходимости осуществить проектъ въ возможно скоромъ времени. Въ мотивахъ этого рѣшенія говорится, что съ осуществленіемъ проекта несомнѣнно разовьются вдоль теченія Донца существующія и возникнуть новыя каменноугольныя предпріятія, а также и металлургическія, потому что по берегамъ его находятся весьма богатые залежи углей, въ томъ числѣ коксовыхъ, и руды. Хотя для горной промышленности было бы въ высшей степени важно, чтобы регулировка Донца была произведена на значительно большія разстоянія, но въ виду болѣе значительной ея стоимости и въ надеждѣ на то, что дѣло регулировки, разъ начатое, имѣетъ всѣ шансы на дальнѣйшее продолженіе, — сѣздъ ограничился названнымъ ходатайствомъ.

Однако, въ отчетѣ о занятіяхъ сѣзда мы встрѣчаемъ указанія, которыя приводятъ къ заключенію, что для казны было бы выгоднѣе приступить къ регулированію Сѣв. Донца не на протяженіи только 125 верстъ отъ устья, а и далѣе до Лисичанска, при чемъ приведенное въ судоходное состояніе теченіе рѣки коснулось бы границъ Харьковской губерніи на протяженіи болѣе ста верстъ. Коммиссія сѣзда, разрабатывавшая этотъ вопросъ, указываетъ, что въ случаѣ рѣшенія регулировать Сѣв. Донецъ отъ Лисичанска до его впаденія въ Донъ, владѣльцы рудниковъ и вообще грузоотправители изъявляютъ готовность уплачивать $1\frac{1}{2}$ копѣйки съ минеральнаго топлива или другихъ грузовъ, отправляемыхъ по Донцу въ возмѣщеніе произведенныхъ казною расходовъ. Этотъ сборъ былъ бы достаточенъ для уплаты процентовъ интереса на затраченный капиталъ и процента погашенія, т. е. регулированіе рѣки ничего бы не стоило, а принесло бы огромную экономическую пользу.

Приведеніе въ судоходное состояніе Сѣв. Донца важно не для одной горной промышленности, но и для сельскаго хозяйства. Между тѣмъ представленія объ этомъ дѣлѣ пра-

вительству исходили до сихъ поръ только отъ горнопромышленниковъ. Поэтому, намъ кажется, необходимо обратить на него вниманіе и ближайшимъ земствамъ Екатеринославской и Харьковской губерній и управленію Донской области.