

Биография Одесской железной дороги

От редакции. Статья "Геродота Новороссийского края" Аполлона Александровича Скальковского написана вскоре после пуска железнодорожной ветки Одесса – Балта (1863 г.). Тем больший интерес она представляет почти полтора столетия спустя.



Свежо предание, а верится с трудом.
Грибоедов

Что такое Одесская железная дорога? Это животворный путь сообщения Севера с Югом России, Москвы и Петербурга с Черным, то есть "Русским", древних летописцев, морем. Что могло быть желательнее и естественнее этого пути, а между тем более четверти столетия (1836-1864) прошло невооруженно, с огромными потерями для всей империи, прежде чем осуществляется столь важное сооружение, как Одесская, то есть Черноморская железная дорога. Невольно повторить с Грибоедовым, что хотя предание еще так живо, а уже верится ему с трудом. Вот почему мы решились изложить вкратце историю или, лучше сказать, биографический очерк этой очарованной дороги, в полном убеждении, что теперь в особенности он прочтется всеми с особенным любопытством.

I.

Говорить в 1864 году о пользе железных дорог к главнейшим нашим водоскопищам, к Днепру и Днестру, говорить о значении этого рода сооружений для Одессы и всего южного края империи в особенности, — все равно что говорить "о пользе стекла" или "о значении книгопечатания" для нравственного развития человека. Для Южной и Юго-Западной России, да и для всей империи это первостепенная потребность, удовлетворение которой столь же необходимо, как употребление пищи и воды, вдыхание здорового воздуха и пользование солнечным светом. И эта потреб-

ТРУДЫ

Одесскаго

СТАТИСТИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.



ОДЕССА

въ Типографіи П. Францова.

1865.

ность признана уже нашим правительством и нашими государственными людьми не теперь, а 30 лет назад, то есть прежде нежели явились железные дороги не только в Италии и Германии, но и во Франции. В то самое время, когда французский оратор, а впоследствии первый министр Луи-Филиппа, Тьер, гласно и энергически опровергал на трибуне нужду и пользу железных дорог для Франции, покойный император Николай в ответ на ходатайство кн. М.С. Воронцова с целью улучшения главнейших путей сообщения, преимущественно торговых, в Новороссийском крае, устройством шоссе от Одессы до Елисаветграда и Кременчуга, изволил ответить: "Полагаю, что устройство железной дороги будет и лучше, и полезнее всего: надо определить только, откуда ее начать. (Письмо графа Канкринна от 10 мая 1836 года № 2188.)

Чтобы исполнить волю монарха и устроить хорошие и выгодные для общественного хозяйства пути сообщения, кн. Воронцов вызвал из Бельгии опытного инженера, сделал нужные изыскания, собрал самые подробные статистические данные и на них основал в 1844 году пред главным правительством новое ходатайство о необходимости "принять самые решительные меры к предупреждению важных последствий для нашей торговли от соперничества придунайских портов". Он писал в своем докладе государю, что "от поощрения устройства сети железно-конных дорог в наших степях, которые, сближая расстояния, скоростью, правильностию и дешевизною провоза поставили бы нас в возможность не бояться никакого соперничества на иностранных рынках, зависит будущность торговли нашего южного края". Но когда ходатайство кн. Воронцова было повергнуто бывшим министром финансов гр. Канкринным на окончательное рассмотрение государя, император Николай изъявил желание, "чтобы при сооружении просимой железной дороги дать ей такое устройство, чтобы оно могло впоследствии послужить для паровозного сообщения".

Кажется, что таких двух авторитетов весьма довольно. Кн. Воронцов просил сперва только об устройстве обыкновенных дорог или шоссе в степях Новороссии, император считает лучшим сооружение железных дорог, в то время серьезно начатых Стефенсоном только в одной Англии. Кн. Воронцов признает достаточным сперва железно-конные дороги, государь желает, чтобы они были построены с паровыми двигателями. И заметим, что тогда в нашей хлебной торговле не было других соперников, кроме турецких провинций, преимущественно придунайских; а теперь постепенно явились: сперва громадная хлебная торговля Североамериканских штатов, а после, не менее опасная, венгерская конкуренция. Тогда земли наши

были так дешевы (от 5 до 10 рублей за десятину), что выпас для чумацкого скота был даровой, а теперь земля продается по 30 руб. за десятину, а выпас или дорог, или воспрещен владельцами. Если Одесса и другие новороссийские отпускные рынки устояли против столь грозных соперников своей торговли, то это служит лучшим доказательством их действительного промышленного значения и той нужды в хлебе, какую чувствуют некоторые иностранные державы, преимущественно Англия, и будут всегда чувствовать от усиления народонаселения и развития других отраслей хозяйства, особенно скотоводства.

Но если нужда и польза железных дорог для Южной России очевидны, не должно полагать, что они строятся для движения товаров отпускной, а тем более для успеха одной хлебной торговли. Движение столь громадных грузовых поездов, и в сравнении с другими предметами: пассажирами, мануфактурными изделиями и др., столь малоценных*, было бы слишком невыгодно для такого предприятия, как сооружение железной дороги, стоящей десятки миллионов рублей. Нет, они нужны для оживления и развития всех наших промышленных и нравственных или, лучше сказать, общественных сил России, и потому при обсуждении направления, какое должны будут принять линии такой дороги, должно обратить внимание как на пользу оконечных пунктов, между которыми они пройдут, на выгоды отечественной торговли вообще, на влияние этого движения на другие отрасли народного развития, на средства защиты государства против внутренних и внешних опасностей, и наконец, — а это не менее важное условие — финансовые выгоды самого сооружения. Несмотря на трудность столь обширной задачи, мы, руководимые указаниями 35-летнего опыта и тщательным изучением южного края России, решаемся коснуться всех упомянутых нами условий, необходимых при определении направления железных дорог от Одессы к северу нашего великого отечества.

Кн. Воронцов, авторитет которого для нас и для всякого русского экономиста служит хорошею гарантией, еще в 1844 году, то есть когда Бессарабия не доставляла и 1/10 доли нынешнего количества своих сельских продуктов, приняв за центр южных русских дорог Одессу, а конечною целью Москву как сердце России, советовал начертать следующее направление. Он полагал сперва открыть две линии: одну, которая бы шла от Одессы до Паркан (болгарская колония насупротив кр. Бендер) на Днестре, а другую от Одессы до г. Ольвиополя (при впадении

* На Николаевской железной дороге в 1862 году хлеб платился 15 к., а кожа, олово и пр. от 30 до 40 к. с пуда; пожитки до 1 р. 20 к. с пуда.

р. Синюхи в Буг, Бобринецкого уезда Херсонской губ.), где соединяется большое количество обозов, идущих к этому порту из Киевской и Подольской губерний. Эти две линии представляют протяжение около 300 верст. Дальнейшее протяжение дороги направлено было на Кременчуг, Полтаву и Харьков, дабы со временем достигнуть до Москвы. Но с тем вместе кн. Воронцов полагал устроить еще одну ветвь в 90 верст от Ольвиополя до Балты, которая привлекла бы в Одессу все произведения Вольнской губер. и части Подольской, отдаленной от Днестра. На этом основании был составлен и представлен государю в 1850 году, в время пребывания его в Севастополе, новый проект, благосклонно принятый императором и в 1852 году уже рассмотренный вызванным из Англии поверенным знаменитой тогда компании *Фокс и Гендерсон*, инженером Виньельсом-сыном, строителем киевского ценного моста, который, признав дорогу не вполне удовлетворительно проектированную, убеждал правительство избегать Кременчуга, где мост и дамбы на песках поглотили бы многие миллионы, а глубокие овраги, болота и пески по дороге от Кременчуга до Полтавы и за Полтавою до Харькова, представляли бы необходимость строить особые высокие плотины или насыпи, могущие потребовать новых миллионов. Но в Петербурге мысль об Одесской железной дороге в 1852 году была уже забыта, и потому и проект, и сам инженер были приняты весьма холодно, а война 1853-1855 годов обратила все внимание и все капиталы России и правительства к другим делам. Когда война кончилась, кн. Воронцов, несмотря на свою тяжкую болезнь, еще в Москве во время коронации объяснился с новым министром Чевкиным насчет столь капитального и полезного дела империи предприятия, но из этого "объяснения" вполне убедился, что задушевная мысль незабвенного фельдмаршала — соединить Одессу с центром России — еще не скоро осуществится.

Дальнейший ход этого дела известен. Учреждено Главное общество российских железных дорог. Одесса была оставлена в стороне, хотя и считалась неистощимым источником богатства для всей империи. Избрана Московско-Феодосийская линия, несбыточная ни для торговых целей, ни в политическом отношении, по крайней близости этого порта к границам Румелии, то есть английских интересов в Турцию. Между тем, пока мы рыли землю в Феодосии, Молдавия, Турция и наконец Венгрия устроили у себя дороги, очистили каналы, восстановили хлебопашество и основали такую хлебную торговлю, с которою может соперничать лишь неутомимая промышленная деятельность Североамериканских штатов.

В 1858 году образовалось новое общество, в главе которого были: гр.гр. Строгов и Адлерберг, инженер Марченко, Н.А. Новосельский и несколько купцов. Они, с высочайшего соизволения, пожертвовали значительную сумму (до 100 тыс. руб. серебром) на самые точные изыскания, необходимые для проекта Одесской железной дороги, по такому направлению, которое вело и к важным центрам русского промышленного развития и проходило через край, снабжающий наши рынки своими продуктами, и наконец могло, в случае нужды, соединить в самое непродолжительное время средства защиты государства, быстрым транспортом армии и военных заготовлений. Это направление, наиболее удобное, называется Одесско-Киевскою линиею, с ветвью от Одессы к Днестру и, что всего важнее, именно к этой же самой точке, которая была избрана кн. Воронцовым в 1844 году, до колонии Паркан. Департамент путей сообщения требовал бы от этой компании, чтобы Одесско-Киевская дорога была продолжена до Курска или даже до соприкосновения с Московско-Курскою железною дорогою. Но такой надбавки ни одна заграничная компания не одобрила, и от того в течение 5-ти лет не явилось ни одного серьезного предложения для сооружения этого могучего, плодотворного рычага благосостояния Южной, или лучше сказать, Юго-Западной России, будущей житницы, кормилицы и сокровищницы империи, в чем легко убедится правительство и в весьма скором времени.*

Так прошло бесплодно 20 лет, и дело о железных дорогах не продвинулось ни на шаг.

II.

В 1862 году образовалась вторично компания, о которой мы говорили выше, и как оказалось, с большим залогом успеха: учредители принадлежали к богатым и знатым фамилиям в империи. Инженер-генерал-майор Марченко и несколько купцов были их руководителями; высочайшая концессия даровала ей все права самых благоприятствующих компаний, и назначен срок для сбора капитала и открытия работ. Но политические смуты в Америке и на Западе Европы были причиною, что срок прошел, деньги не были собраны, и постройка нашей железной дороги была бы отложена опять на долгое время, если бы правительство не окончило тем,

* Какие громадные суммы вносит одна Одесса посредством отпускной торговли в хозяйство империи, можно судить по таблицам об этой торговле, ежегодно печатаемым в "Одесском вестнике".

чем желательно было и начать, именно: постройкою этой дороги своими средствами, своими инженерами, под руководством ближайшего начальства края и техническим контролем министра путей сообщения.

Что государь император принимал живейшее участие в успехе Одесской железной дороги, можно судить и по тому, что во время последнего пребывания своего на Южном берегу Крыма (в 1859 г.) повелел учредить особый комитет для обсуждения этого вопроса, в котором под его личным председательством участвовали гр. Строгонов и Адлерберг, инженер-генерал Мельников, гр. Бобринский и др. В комитете этом принято было в общем виде направление на Кременчуг, но решение этого дела отложено было до окончательного рассмотрения его в Петербурге.

Между тем гр. Строгонов, ратовавший все время за настоящее направление южной железной дороги, отказался от звания генерал-губернатора; на его место назначен был генерал-адъютант П.Е. Коцебу, с поручением командования и всеми войсками Одесского военного округа. Когда генерал Коцебу прибыл в Одессу, то первые слова, которыми он отвечал на искреннее приветствие всех сословий города, были, что: непрменная воля государя императора есть, чтобы Одесская железная дорога была сооружена на казенные даже средства, если компания не состоится, в чем он твердо был уверен. Руководство этим важным делом он принял на себя и надеется, что наконец многолетнее обещание правительства и надежды края будут осуществлены в самом непродолжительном времени.

И в самом деле это уже были не одни только обещания. Вскоре Одесса увидела, что они оправдались на самом деле. Сюда прибыл бывший предводитель дворянства Эстляндской губернии камергер действительный статский советник барон Унгерн-Штернберг, которому с высочайшего соизволения поручено распоряжаться всеми работами. Наконец, в мае того же года одна линия Одесской железной дороги, под названием Одесско-Парканской ветви, была торжественно основана. Так совершилась наконец и на самом деле задушевная мысль покойного фельдмаршала князя Воронцова, задуманная им еще в 1830 годах и которую он преследовал столь горячо до последних дней своей достолавной жизни.

С истинным удовольствием должны мы здесь заметить, что эта первая линия железной дороги, соединяющая Одессу с Днестром, да и самое направление на Кременчуг и к Балте было высказано в первый раз еще в 1859 году, в статье под заглавием "Днестровская железная дорога"* . Это

* В газете "Русский дневник", 1859, № 83.

дело до того казалось далеким и даже несбыточным, что даже учредители компании Киевско-Одесской дороги не сочли нужным поручить командированному ими инженеру барону Гану, делавшему изыскания Одесско-Балтской линии, осмотреть этот небольшой участок в 40 верст, который находится между Кучурганом и Днестром. Но генерал Коцебу вполне оценил эти две главнейшие ветви будущей Одесской дороги, полагая их началом вверенного ему сооружения. Подобно князю Воронцову, он считал направление от Балты на Брацлав и Киев делом второстепенным, а находил первейшею потребностью скорейшее соединение Черного моря с Днепром, у Кременчуга, то есть вести железную дорогу от Балты на Ольвиополь, Елисаветград и Кременчуг, дабы, удовлетворяя требованиям хлебороднейших местностей Подольской и Киевской губерний, в то же время призвать не только Херсонскую и Полтавскую губернии к высшей экономической жизни, а главнейшему черноморскому порту империи открыть новые рынки снабжения и взаимного обмена продуктов. В этих видах он, между прочим, на счел нужным оконечность Балтской дороги или станцию построить в самом этом городе, а достигнув речки Кодымы, отсюда, по правой стороне этой долины, то есть в Ананьевском уезде Херсонской губернии вести дорогу до переправы на Буг близ Ольвиополя. Таким образом, при быстро и удачно совершавшихся сооружениях Одесса на всяких почти ста верстах приобрела бы новые торговые рынки, и те именно, на которые она наиболее рассчитывает для снабжения своего порта продуктами, нужными для ее отпускной торговли. Генерал Коцебу неуклонно следовал к достижению этой цели и в течение целого почти года подготовлял материалы для ее осуществления, собирал нужные статистические сведения, делал технические изыскания и результат оных подверг обсуждению не только высших властей, но даже экономической литературы и ученых обществ. Благодаря Богу, он достиг столь желанного решения: открыть будущему развитию Южной России широкую дорогу.

Заметим мимоходом, что в течение не более двух лет под его руководством сделано следующее: 1) Исследованы не только две дороги, теперь уже близкие к окончанию, но и две другие: Балтско-Елисаветградская и Елисаветградско-Екатеринославская. 2) Сформированы рабочие роты из штрафованных и притом худшего поведения людей. Они передвигались сюда со всех концов России и из этой массы людей, привыкших к праздности и пороку, требовавших на прежних местах только напрасных издержек на содержание свое и заражавших собою те части войск, среди которых они были рассеяны, организован рабочий отряд, представляющий те-

перь стройную рабочую силу, драгоценную в нашем крае при недостатке рабочих рук. 3) Составлены проекты всех искусственных сооружений и все земляные работы по обеим дорогам окончены, за исключением громадных насыпей и выемок на Кучургане, принадлежащих к значительнейшим сооружениям этого рода в России, и уложены рельсы уже на 200 с лишком верстах. До 4-го мая 1863 года, то есть торжественной закладки Днестровской линии, в Одессе не было ни одного рельса, ни одного вагона, не только локомотива; все надобно было создавать и выписывать, не только материалы, машины и инструменты, но и самих рабочих и производителей работ. И теперь "слово" стало "делом" — Одесса имеет пред собою два главнейшие торговые пути и, при помощи Божией, благодаря мудрости великого монарха, это сооружение, которое соединит Одессу с центром империи, будет вскоре достигнуто наконец после 30 лет ожидания. В декабре 1864 года, то есть через 18 месяцев после первого удара заступом, благословенного преосвященным архиепископом Димитрием, южная железная дорога освящена следующим положительным законом.

Высочайшим указом от 25 декабря 1864 года повелено: "Южную железную дорогу, начатую уже от Москвы до Серпухова и от Одессы до Балты, продолжать строить средствами государственного казначейства, по возможности деятельно, с одной стороны от Серпухова на Тулу, Орел, Курск и Киев, а с другой от Балты на Кременчуг и Харьков, предоставив дальнейшему соображению изыскание средств для соединения сего последнего города с Курском".

Этот достославный закон, призывающий к новой жизни всю южную Россию, вносит еще, благодаря Богу, новый принцип в государственное сооружение — "средства казны" без участия зарубежных капиталистов, то есть плутней чужеземных бирж и их главных агентов. Первые опыты внутреннего займа доказали возможность полагаться на свои собственные силы, как материальные, так и нравственные; и вот первое употребление капиталов, внесенных всею Россиею, будет направлено на дело столь сильно волнующее всю империю — постройку железной дороги от Москвы до Черного, то есть древнего "Русского" моря.

Теперь, когда столь громадное и столь богатое будущностью сооружение сделалось настоящим и неизменным фактом, когда сам творец его, великий монарх, требует "строить по возможности деятельно", нам, простым экономистам, предстоит священный долг помогать хотя бы словом, если не делом, вящему успеху столь благотворного отечественного начинания.

Одною из первых обязанностей местного статистика есть изложение со всею откровенностию, без страсти и преувеличения, всего экономического, то есть торгового значения предположенной железной дороги, и мы берем на себя нелегкий труд высказать наше мнение о той ее части, которая проходит по городам и степям Новороссийского края, то есть между Днестром, Черным морем и берегами Днепра. Благодаря патриотическому и разумному усердию главного начальника Новороссии, направление, избранное для этой части южной дороги, вполне соответствует всем существенным интересам здешнего края, но мы надеемся доказать, что оно благотворно и для всей Юго-Западной и Северо-Западной России. Мы не раз удивлялись, что на это последнее обстоятельство не было обращено должного внимания в тех многочисленных статьях, которые в конце прошедшего года наполняли нашу периодическую литературу. А между тем изучение этого вопроса могло бы иметь влияние на более точное определение срединной линии, долженствующей соединить наши богатые области с Северною Россиею, с Нижним Новгородом и, следовательно, не менее богатыми приволжскими губерниями. Мы полагаем, что предлагаемое нами изучение дополнит, хотя в части, этот пробел, и мы просим всех добрых русских людей обратить на него свое внимание.

Постройка так называемой "Кременчугской", а в самом деле Днестровско-Черноморско-Днепровской линии железной дороги, будет иметь такое направление, какое наиболее представляет выгод равно проходимою ею краю, как и самому сооружению. Что ближайший распорядитель внутренних сил Новороссии желал преимущественного такого пути сообщения, которое бы вносило или развивало благосостояние в высочайше вверенном его попечению крае, это не только весьма естественно, но и достойно всеобщего одобрения и благодарности. Но выше этого еще он конечно ставил пользы всего нашего отечества.

Мы предполагаем, что в глазах мудрого правительства, ученого статистика и даже простого русского человека сооружение южной железной дороги имело в виду не только соединение действующих уже рынков снабжения с Одессою, то есть портом международной торговли, но и желание посредством быстроты движения грузов и сближения местностей, доселе разделенных целыми пустынями, — удешевление транспорта и, следовательно, развитие промышленности там, где самые даже необходимые отрасли хозяйства находятся в совершенном застое. Чтобы вполне убедиться в достоверности нашего заключения, мы укажем прежде всего на те наши действующие уже рынки в пределах Юго-Западной России, которых

внутренняя торговля вращается в полной зависимости от главного центра заграничного сбыта — Одессы.

Ближайшее изучение всего юго-западного и северо-западного края России и долговременный опыт, подкрепленный множеством статистических данных, доказывает, что в настоящее время главнейший рынок для взаимного обмена продуктов Северо-Западной и Южной России есть Кременчуг с Крюковым и другими меньшими днепровскими пристанями: в Крылове, Верхнеднепровске, Екатеринославе, а за порогами: Никополе и Каховке. Для Юго-Западной же России (Киевской, Подольской, части Херсонской, Екатеринославской и Таврической губернии) была и будет главнейшим рынком Одесса, с рынками снабжения в Маяках или на другой точке железной дороги на Днестре, в Балте, Ольвиополе, Елисаветграде и Новой Праге. Мы не говорим уже о Николаеве и Херсоне, так как они не касаются будущей железной дороги. Посредником между обеими частями Западной России и Москвой с одной, а Одессою с другой стороны может служить Киев, если высочайше дарованная ему Московско-Днепровская железная дорога достигнет до Черного моря тем путем, о котором мы скажем сейчас, и который уже не раз был предметом весьма серьезных изучений, хотя наша периодическая литература не сказала о нем ничего в своих бесчисленных полемических статьях.

Северо-Западная Россия, в разных точках этого края, как то: Борисове, Гомеле, Могилеве и Брянске, заготовляет огромное число грузов: лесу строевого и дровяного, лесных и бочарных изделий, смолы и дегтю, пакли, пеньки и изделий из оных и проч., ценою на 7 до 8 миллионов руб. серебром и отправляет их на более чем шести тысячах: берлинок, судов, дубов и плотов вниз по Днепру до Крылова (Новогеоргиевск) и Крюкова, то есть Кременчуга. Часть этих судов в половодье спускается до самых устьев реки, то есть до Херсона и Николаева. На этих же судах большие грузы заводских и фабричных изделий изнутри империи достигают этим путем Крылова и Одессы. Обратная часть судов нагружается в Кременчуге или Крылове скотским салом, крымскою солью, крымским виноградным вином, сахаром киевских фабрик, а также турецким табаком и другими заграничными товарами, добытыми в Одессе и доставленными туда — сухопутно. Ценность этих обратных грузов простирается до 3-х и более миллионов руб. серебром в одну навигацию. Только самая малая часть этого груза остается в Киеве для потребления города и его весьма значительного торгового района. Таким образом, если Одесско-Балтская железная дорога, чрез Ольвиополь и Елисаветград, достигнет Кременчуга, то не толь-

ко Одесса войдет в прямое сношение с промышленностью северо-западной России, но и разовьет сторицею хозяйство и торговлю северных уездов Херсонской и поднепровских, Таврической губернии.

Что касается торговли Юго-Западной России с Одессою, то в настоящее время главнейшими рынками снабжения этого порта суть: Днестровская пристань у Маяк, которую заменит вскоре Парканско-Тираспольская, Балта, Ольвиополь и Елисаветград. При настоящем положении строящейся Одесско-Парканской железной дороги участь первых двух рынков вполне обеспечена, но Ольвиополь, а за сим упомянутая часть Херсонской губернии до Кременчуга ожидают улучшения своей участи единственно от существования этой последней ветки железной дороги. Из сего следует весьма естественный вопрос: как направить железную дорогу, столь желанную во всей России, именно: Киевско-Днепровскую?

Оставляя в стороне вопрос о возможности или трудности постройки этого сооружения в техническом отношении, как дело, в котором мы не можем быть судьями, мы только скажем наше мнение о чисто экономическом значении предположенной железной дороги.

Нам кажется, что Одесская железная дорога имеет две оконечности на Днепре: одну у Киева для удовлетворения той стратегической и национальной потребности, которая для всей России сделалась столь очевидною, и для соединения Черного моря с Московскою дорогою; другую у Кременчуга, как одного из ближайших сборных рынков, соединяющих промышленность Средней и Западной России с торговлею международною, действующею в одесском порте. Она, достигнув Балты, должна идти к Ольвиополю, как рынку или, лучше сказать, сборному пункту транспортов другой части юго-западной России, назначенных в Одессу. Важность этого пункта у слияния рек Синюхи и Буга, вполне оценивал кн. Воронцов и всегда желал направлять туда железную дорогу, как видно из его всеподданнейших рапортов в 1840 и 1850 годах. Отсюда к Киеву возможны две дороги: одна самая прямая, подымаясь по течению р. Синюхи почти до ее вершин и между Звенигородкой, Корсуном и др. местами Киевской губернии, достигнет Киева; другая, от Ольвиополя на сел. Лысую Гору, Ровное и др. места бывших военных поселений, достигнет Елисаветграда как одного из важнейших ярмарочных пунктов Новороссийского края; из этого же города на Новомиргород (Злотополь), Городище и др. части сахароварной области, по избранному инженерами пути, который теперь без особого изучения определить трудно, достигнет Киева. Из Елисаветграда уже пройдет наша дорога в Кременчуг на Алек-

сандрию и Новую-Прагу, и таким образом, с выгодою для всего края и его торговли, соединит Черное море с важнейшими днестровскими и днепровскими пристанями.

В первом проекте Одесско-Киевской железной дороги (Кербедза и Марченко) инженеры направляли ее от Балты на Брацлав и даже Бердичев, прежде нежели поворачивала на Умань и Киев. Они основали свою мысль на уверении некоторых польских помещиков, что этим путем Одесса получает главнейшую часть своих грузов из Юго-Западной России; но это большая ошибка. Этим путем из Южной Волыни и самой малой части Подольской губернии идет в Одессу не более 300,000 четв. хлеба и небольшие грузы фабричных изделий сахарных и шерстяных заводов кн. Сангушки, Головинского и др. На Ольвиополь, напротив, а тем более на Новомиргород, Елисаветград и Вознесенск, спускается более миллиона четвертей киевского, подольского и херсонского хлеба, не считая других товаров более ценных, но менее громоздких. Обратное, тем же путем, отправляются уже большие грузы каменного угля, соли одесских лиманов, машин и земледельческих орудий, табаку, бакалей, напитков и других заграничных продуктов, покупаемых в одесском порте.

По нашему крайнему разумению это разветвление Одесско-Днепровской железной дороги у Елисаветграда или Ольвиополя будет вполне соответствовать экономическим потребностям здешнего края и удовлетворит политическим нуждам империи. Здесь торговля будет значительным подспорьем стратегических целей, связав интересы Средней России с интересами придунайских румынских княжеств. Главное начальство Новороссийского края как ближайший и истинный блюститель хозяйства и будущего благосостояния этой великой колонии русского государства не может не видеть, что от прямых и непосредственных сношений Одессы с одним Киевом ни одна отрасль промышленности этого края не получит развития, тогда как улучшениями своих сношений с Кременчугом облегчит возможное сближение Южной с Юго-Западною и Северо-Западною Россиею.

Теперь да позволено будет нам, личным свидетелям всего того, что происходило в здешнем крае в течение последних 40 лет нашего здесь пребывания, службы и даже землевладения, сказать два слова о предположенном соединении обеих частей столь щедро дарованной для России железной дороги за Днепром. Допустим, что какая-нибудь политическая невзгода — а таких, благодаря врагам — завистникам России, можно ожидать всегда, потребует движения, и в скорое время, целых армий с артиллерию и обозами к берегам Днестра или Черного моря. Каким путем дви-

нется эта масса людей, обозов и лошадей? Их должно будет переправлять сперва, и с величайшею осторожностью и медленностью, по ценному мосту за Днепр — ибо едва ли можно будет пожертвовать новыми миллионами для другого подобного сооружения; отсюда мчаться до Курска, повернуть к югу на Харьков и Кременчуг, опять переходить Днепр, и тогда уже пробежать пространство между Днепром и Черным морем или Днестром, равное нынешнему пространству между Киевом и упомянутыми станциями будущей южной железной дороги. То же самое можно сказать и о экономических затруднениях этой дороги: торговые караваны, промышленные и рабочие люди должны будут пробегать без нужды целые сотни лишних верст и издержать целые десятки лишних рублей прежде, нежели достигнут своего назначения. Правда, судоходство на Днепре деятельно и теперь, и будет развиваться более и более вместе с успехами нашей международной торговли; но в каком положении находится это судоходство? и надобно видеть эти несчастные "берлинки", то есть древние русские лодки и дубы, и эти тысячи напрасно измученных рабочих, теряющих целые месяцы для совершения одного только плавания! Правда, уже десятки пароходов плавают вверх и вниз по Днепру, но они вовсе не приспособлены к буксирному движению и в течение всей навигации они не двигают ни одного товарного груза, ниже одного плота с дровами и лесом. Да и самый Днепр так еще мало исследован научным образом; наши гидрографы и гидротехты не исследовали и не обозначили даже фарватера этой бесценной реки нашей и даже на пароходах лоцмана щупают дно с утра до ночи трехсаженными шестами! А зимою? Как соединить Киев с берегами Черного моря и Бессарабией, то есть главнейшим и столь легко уязвимым рубежом России? Не лучше ли избрать показанный нами и самую природою начертанный путь? Не лучше ли "предоставить времени", как сказано в высочайшем указе, соединение Кременчуга с Москвою, построить только мост на Днепре и дамбы в Полтавской долине, а миллионы, на эту линию назначенные, употребить на соединение Киева с Черным морем, то есть исполнить жарчайшее желание всей России.

