

8670



Р В К А

~~8890~~

СЪВЕРНЫЙ ДОНЕЦЪ

какъ магистральный водный путь

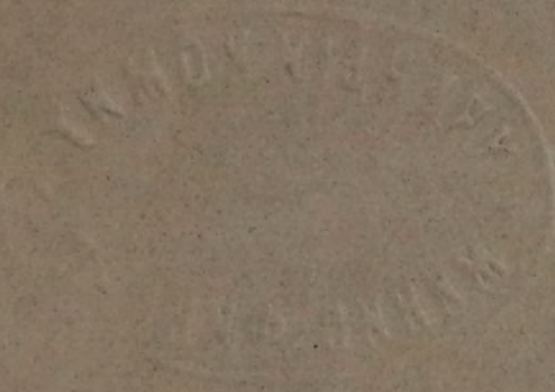
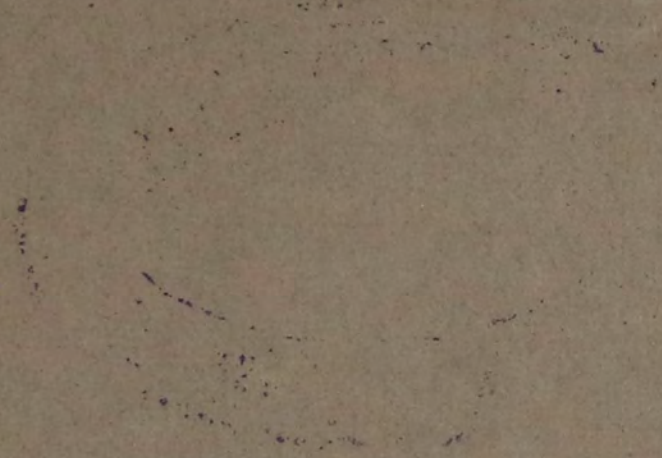
для промышленности и торговли

ДОНЕЦКАГО КРАЯ.

ХАРЬКОВЪ.

Типографія Карла Петровича Счасни.

1883.



8670



Давыдов М.

РѢКА

СѢВЕРНЫЙ ДОНЕЦЪ

КАКЪ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ

ДОНЕЦКАГО КРАЯ.

ХАРЬКОВЪ.

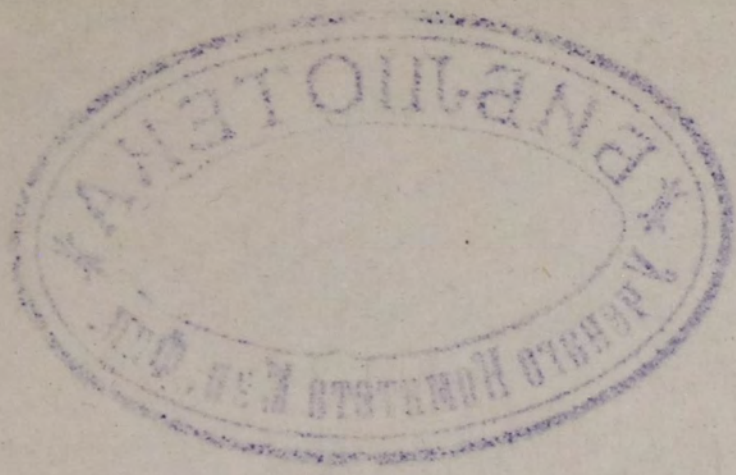
Типографія Карла Петровича Счасни.

1883.



И. К. С.

2



65365

СЕРГЕЙ РЫН ДОНЕЦ

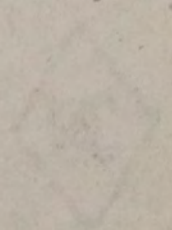
ВЪ ПРИБЛИЖЕНІИ СЕБЯ

ДОНЕЦКАЯ ОУЛА

ХАЛКОВИ

ВЪ ПРИБЛИЖЕНІИ СЕБЯ

1883



РѢКА СѢВЕРНЫЙ ДОНЕЦЪ

КАКЪ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ

ДОНЕЦКАГО КРАЯ.

Пространство между Днѣпромъ и Дономъ, къ югу отъ 5 параллели, орошается множествомъ рѣчекъ. Изъ всѣхъ этихъ рѣчекъ наибольшую массу воды передвигаетъ Сѣверный Донецъ, который по этому считается главною рѣкою въ нашемъ краѣ, носящемъ по имени его свое названіе и вполнѣ заслуживаетъ того, чтобы мы ближе ознакомились съ этой водной артеріей, интересной во многихъ отношеніяхъ.

Предлежащій очеркъ составленъ со спеціальною цѣлью помочь на сколько можно желающимъ сдѣлать это знакомство и поставить ихъ въ возможность правильнаго заключенія о грядущей судьбѣ нашей лучшей рѣки.

Сдѣлавъ по Курской губерніи около 100 верстъ, Донецъ протекаетъ по Харьковской, раздѣляя ее почти пополамъ, а въ Старобѣльскомъ уѣздѣ онъ составляетъ только границу съ Екатеринославскою Губерніей и тамъ-же уходитъ въ Донскую Область, вливаясь тамъ въ Донъ, двумя рукавами, у станицъ Зотовской и Раздорской.

Длина рѣки Донца 1025 верстъ *). Величина его бассейна исчислена въ 1900 квадратныхъ географическихъ миль. Главные притоки Донца суть рѣки: Нежеголя, Уды, Осколь, Торець, Бахмутка, Айдаръ, Лугань, Бѣлая, Луганчикъ, Деркулъ, Калитва, Быстрая, Кундрючья, и другія. На поверхность этого бассейна выпа-

*) Онъ по длинѣ своей почти равенъ съ Рейномъ, длина котораго 1044 вер.

даетъ ежегодно 1,425,593,000,000 кубическихъ футовъ, или около $33\frac{1}{4}$ кубическихъ верстъ воды.—Такъ какъ годовая масса воды, изливаемая рѣками, составляетъ только 25% массы воды ниспадающей изъ атмосферы на поверхность бассейна, то исчислено, что Донецъ доставляетъ Дону ежегодно 285,118,600,000 кубическихъ футовъ воды или болѣе 6,6 кубическихъ верстъ.

Паденіе Донца очень незначительно, всего около 4 дюймовъ на 1 версту. Средняя скорость теченія Донца не болѣе 2 фута въ 1 секунду. Ниже Лисичанска, въ лѣтнее время, на перекатахъ, воды бываетъ около 3 футовъ, что достаточно для судоходства.

Такъ какъ настоящій очеркъ главнѣйше направленъ для доказательства полной возможности и неоспоримой пользы судоходства по рѣкѣ Донцу, то потому топографическое его описаніе я начинаю отъ села Лисичанска, какъ отъ пункта, гдѣ каменноугольная формація приближается къ правому берегу рѣки и гдѣ въ первые добытъ на югѣ Россіи каменный уголь, который показывали Императору Петру Великому, во время его Азовскаго похода, и гдѣ онъ изрекъ свое приснопамятное пророчество, что: „сей минераль не намъ, но потомкамъ нашимъ весьма полезенъ будетъ.“ На долю Донца выпало счастливое положеніе быть пересѣченнымъ въ четырехъ мѣстахъ желѣзными дорогами, а именно: у Лисичанска (путь доведенъ до рѣки, но еще не продолженъ въ Харьковъ), у Краснаго Яра (Миллеровская вѣтвь Донецкой дороги), въ станицѣ Каменской (Воронежско-Ростовской дорогой, и въ недалекомъ будущемъ, между станицами Бѣло - Калитвянской и Екатерининской, какъ продолженіе Восточной Донецкой линіи на Волгу (путь этотъ уже утверждёнъ и въ скоромъ времени будетъ сооружаться).*)

Такими выгодами положенія пользуется одинъ только Днѣпръ и никакая другая рѣка въ Россіи.

Отъ Лисичанска, вплоть до села Крымскаго (VI рота), по правому берегу Донца тянется каменноугольная формація, на протяженіи 60 верстъ, лишь кое гдѣ слегка прикрытая послѣдующими

*) Проектирована еще и пользуется большими симпатіями въ правительственныхъ сферахъ дорога Пензо-Лозовская, которая неизбежно перейдетъ тоже Донецъ выше Лисичанска и вѣроятно около Изюма.

образованіями. Затѣмъ появляется формація меловая, а отъ станицы Гундоровской до Екатерининской и даже далѣе, вновь тянется угольная формація на протяженіи болѣе 180 верстѣ.

Ежели люди науки удивляются счастливымъ залеганіямъ углей въ Америкѣ, гдѣ на примѣръ: на рѣкѣ Монангахелѣ (Monongahela) въ штатѣ Пенсильванія, въ Бровнсвилѣ, (Brownsville) уголь выходитъ на самый берегъ рѣки и грузится непосредственно изъ копей въ баржи; то въ этомъ отношеніи ничѣмъ не хуже выходы угля у Лисичанска и антрацита близъ Екатерининской станицы, гдѣ тоже непосредственно изъ копей минеральное топливо можетъ грузиться на суда для сплава.

Ежели районъ подвоза углей на фурахъ, къ берегу Донца сосчитать лишь въ 10 верстѣ, то увидимъ, что углесодержащая полоса отъ Лисичанска до села Крымскаго будетъ равняться 600 квадратнымъ верстамъ, или не менѣе 60,000 десятинъ. Считаая въ круглыхъ цифрахъ 1,000,000 пудовъ залеганія на десятинѣ (счетъ крайне умѣренный) увидимъ, что запасъ угля на этомъ пространствѣ выразится цифрой въ 60,000,000,000 пудовъ, т. е., допуская развитіе годовой добычи, на этомъ побережьи въ 100,000,000 пудовъ, запасовъ угля хватитъ на 600 лѣтъ.

Между станицами Гундоровской и Екатерининской, запасовъ въ три раза болѣе; тамъ угли являются сплошь по обоимъ берегамъ рѣки Донца.

Въ топографическомъ описаніи Харьковскаго намѣстничества, издавнаго въ 1788 году въ Москвѣ (почти сто лѣтъ назадъ) указывается на рѣку Донецъ, какъ на: „наипаче къ судоходству способную!“

Извѣстный голландскій инженеръ Стангъ (Stang), специалистъ въ дѣлѣ канализаціи рѣкъ, посѣтилъ Донецъ въ 1869 году и положительно утверждалъ, что устройство судоходства по Донцу не представляетъ ни малѣйшихъ затрудненій. Онъ пораженъ былъ нашей бездѣятельностью.

Какъ ни велико протяженіе желѣзныхъ дорогъ, водныя пути всегда будутъ благоденствовать и изобиловать грузами.

Линія желѣзной дороги изъ Парижа въ Ліонъ, при громад- номъ подвижномъ составѣ, въ 43189 товарныхъ вагоновъ и 1,345 локомотивовъ, не могла устранить преобладающей конкуренціи ком- пани, учредившей на рѣкахъ Роны и Саоны плашкоутную паро- ходную флотилію для перевозки громоздкихъ и малоцѣнныхъ грузовъ.

Каналь для перевозки угля изъ копей Луарскаго бассейна оканчивается постройкой; Англія и Бельгія отпускаютъ уголь по дешевой цѣнѣ, благодаря единственно ихъ системамъ каналовъ. Я не говорю уже о такихъ каналахъ какъ Гангскій въ Индіи, Каву- ра и Grand Naviglio въ Италіи; до такихъ идеаловъ мы доростемъ еще не скоро.

Во Франціи перевозка угля по желѣзнымъ дорогамъ стоитъ $3\frac{1}{2}$ сантимъ съ тонны за каждую версту, т. е. $\frac{1}{50}$ съ пуда и вер- сты, между тѣмъ какъ доставка водой обходится $\frac{3}{4}$ сантимъ съ тонны на версту т. е. $\frac{1}{350}$ съ пуда и версты. Причина очевидна: по желѣзнымъ дорогамъ, движущая сила перевозитъ мертваго, не- производительнаго груза въ четверо болѣе чѣмъ водой и кромѣ того расходуетъ на передвиженіе въ семь разъ болѣе пара, чѣмъ на водѣ.

Судоходные пути, чтобы ни говорили о нихъ, доказываютъ свое производительное могущество уже тѣмъ, что торговля, всегда когда только можетъ, неизбѣжно ими пользуется. Для чего судо- ходство необходимо? Оно необходимо между прочимъ какъ вѣрное и вполне законное средство вести состязаніе съ желѣзными доро- гами и устранять ихъ монополію.

Судоходство полезно еще и потому, что по опыту дознано, что оно, при исправной администраціи, распространяетъ въ странѣ, по которой проходитъ, довольство и благосостояніе.

Укажу примѣръ: Баррійскій каналъ, по которому ходятъ бар- жи, поднимающія отъ 50 до 60 тоннъ, тянется на протяженіи 363 верстъ и стоитъ 40 милл. франковъ (13 милл. рублей).

Этотъ каналъ буквально создалъ, тамъ гдѣ ничего не было, промышленный трудъ; развилась добыча угля, чугуна, желѣза, ста- ли и оживилась окрестная промышленная дѣятельность, благодаря разработкѣ помянутыхъ сырыхъ произведеній.

Плавильные заводы и другія формы эксплуатаціи, возникшія вслѣдствіе проведенія этого канала, вносятъ нынѣ въ торговлю разныхъ произведеній на сумму превышающую 30 милліоновъ франковъ въ годъ.

Нѣтъ примѣра разработки угольныхъ мѣсторожденій въ бѣльшихъ размѣрахъ безъ воднаго сообщенія! Это аксіома не нуждающаяся въ комментаріяхъ.

Вполнѣ легко и возможно устройство баржей, сидящихъ въ водѣ лишь на 1½ фута и поднимающихъ отъ 700 до 1,500 тоннъ груза.

Нынѣшній морской Министръ, адмиралъ И. А. Шестаковъ, опытный, серьезный, осторожный и ученый морякъ, въ концѣ 60 годовъ, будучи Таганрогскимъ градоначальникомъ, бралъ на себя завѣдываніе флотиліей, которую покойный Десмонъ хотѣлъ устроить на Донцѣ.

Имя Ивана Алексѣевича Шестакова можетъ служить порукой и гарантіей сбыточности идеи судоходства по Донцу.

Для угля, сплавляемаго по Донцу, открываются громадныя рынки сбыта.

Кромѣ пристаней на самой рѣкѣ, укажу, по впаденіи ея въ Донъ, по теченію: на Аксай, Ростовъ на Дону и Таганрогъ; а вверхъ— на Качалинскую пристань (въ 3 верстахъ отъ станціи того же названія, на Грязе-Царицынской желѣзной дорогѣ) и Калачь по Волго-Донской вѣтви.

Для примѣра приведу сравненіе сплава съ провозомъ по желѣзнымъ дорогамъ, отъ Лисичанска, начальной точки проектируемой навигаціи, до ближайшаго и дальнѣйшаго пунктовъ сплава.

При требованіи угля на Москву и въ районъ сѣти восточныхъ желѣзныхъ дорогъ: Отъ Лисичанска до Краснаго Яра 120 верстъ, фрахтъ ½ копейки съ пуда.

По желѣзной дорогѣ 190 верстъ, тарифъ 3½ копейки; слѣдовательно въ пользу воднаго пути является разница въ 3 копейки, что на каждомъ милліонѣ пудовъ дастъ экономіи потребителямъ угля 30,000 рублей.

Еще болѣе разительная разница опредѣляется при вывозѣ угля на Таганрогскій рейдъ, для отправки его въ порта Чернаго моря и на Востокъ.

Отъ Лисичанска водой на Таганрогскій рейдъ, за 566 верстъ, фрахтъ не можетъ стоить дороже 2 копѣекъ на пудъ.

По желѣзной дорогѣ, отъ Лисичанска до Таганрогской гавани 368 верстъ, существующій тарифъ $6\frac{1}{2}$ копѣекъ. Прибавляя складовыя расходы въ Таганрогѣ и вывозку угля на рейдъ въ $1\frac{1}{2}$ коп. (минимумъ) увидимъ, что провозъ угля отъ Лисичанска по желѣзной дороги и далѣе до Таганрогскаго рейда, на каботажныхъ судахъ, обойдется въ 8 копѣекъ, слѣдовательно сбереженія въ пользу воднаго пути,—6 копѣекъ на пудъ.

Только при такомъ сбереженіи русскому углю легко конкурировать съ Англійскимъ не только въ портахъ Чернаго моря, но даже на Суэзскомъ каналѣ, гдѣ годовой спросъ на уголь достигаетъ 2.000,000 тоннъ или болѣе 120.000,000 пудовъ, на сумму въ 30.000,000 рублей, считая курсъ альпари.

Профессоръ Литигской горной школы Девалькъ, посѣтившій Донецкій край, въ номерѣ 24 марта 1870 года *l'Indépendance Belge*, восхищаясь положеніемъ Донецкаго края, восклицаетъ: „Il suffit de regarder la carte pour voir, que les houilles du Donetz sont situées quatre fois plus près de l'isthme de Suez, que celles de l'Angleterre!“.

Англійская литература болѣе десяти лѣтъ непріязненно относится къ развитію горнаго дѣла на югѣ Россіи, сознавая въ немъ близкаго себѣ соперника ея торговлѣ на востокѣ.

Нельзя не обратить вниманія еще и на то, что нашъ отпускъ въ Египетъ, въ десять разъ менѣе вывоза изъ него.

Въ 1881 году нами вывезено (преимущественно хлопка) на 168.640,619 Египетскихъ піастровъ (10.961,636 металлическихъ рублей) а вывозъ изъ Россіи оцѣнивался въ 18.388,477 Египетскихъ піастровъ (1.195,246 металлическихъ рублей).

Уравновѣсить нашъ торговый балансъ съ Египтомъ можно лишь отправкой туда ежегодно до 40.000,000 пудовъ Донецкаго угля, для чего прежде всего нужно судоходство по рѣкѣ Донцу.

Канализированныя рѣчки въ Пенсильваніи, Шилькенъ и Лигай, не только менѣе Донца, но даже и Лугани, и все же по нимъ сплавляется ежегодно до 1.700,000 тоннъ антрацита, т. е. болѣе 100.000,000 пудовъ.

Существуетъ же судоходство по р. Шекснѣ, по каналамъ Принца Виртембергскаго и Огинскаго, въ которыхъ воды менѣе чѣмъ въ Донцѣ, а въ немъ ее болѣе—чѣмъ въ Маріинской системѣ.

Кромѣ угля, сплавомъ пойдетъ также много хлѣба и лѣсныхъ матеріаловъ *)

Какъ обратный грузъ изъ Калача, можно указать на Сибирское желѣзо, нефть и ея продукты, Баскунчакскую соль, астраханить, тенардаты, лѣсъ съ Волги, а также хлѣбъ; и все это многими милліонами пудовъ.

Отъ Таганрога пойдутъ колониальные и бакалейные товары, ввозимыя въ этотъ портъ изъ за границы, Кавказа и Крыма.

Судоходство по Донцу разовьетъ на берегахъ его многія полезныя отрасли промышленности. Съ особою выгодною могутъ быть тамъ установлены производства стекляннаго и переработки огнепостоянныхъ глинъ. Здѣсь имѣются для того всѣ матеріалы подъ рукою; производство будетъ дешевое и найдетъ себѣ обширнѣйшій сбытъ.

*) Изъ одного Ростова на Дону, въ 1882 году вывезено 42.000,000 пудовъ хлѣба; да изъ Таганрога приблизительно столько же.

Самый неудачный, въ послѣднее десятилѣтіе, для торговли на югѣ Россіи, былъ 1879 годъ.

Въ этомъ году вывезено хлѣба:

изъ Таганрога, на сумму	21.135,173	рубля.
изъ Ростова	16.538,712	рублей.

По таможеннымъ оборотъ былъ:

а) въ Таганрогской.

Вывозъ: 16.501,133 пуда, на 25.450,747 рублей.

Ввозъ: 1.441,578 пудовъ на 5.820,566 рублей.

б) въ Ростовской.

Вывозъ: 20,463,964 пуда, на 25.039,644 рубля.

Ввозъ: 1.066,357 пудовъ, на 1.427,703 рубля.

Сумма привоза и вывоза, по обоимъ таможеннымъ, за 1879 г. 39.473,032 пуда.

Говорятъ, что въ руслѣ Донца попадаются корчи! Нахожденіе этихъ корчей обслѣдовано; и теперь, когда динамитъ на коняхъ Донецкаго края составляетъ общеупотребительный взрывчатый матеріалъ, избавиться отъ корчей и легко и просто. Десять пудовъ динамита разнесутъ въ щепы, сотни корчей и очистятъ русло.

Говорятъ, что есть перекаты! Но на какой судоходной рѣкѣ (кромѣ Невы) ихъ нѣтъ въ Россіи? Перекатами славится и Донъ, и Днѣпръ, и Волга, и Днѣстръ, и Бугъ и пр.

Вѣрно лишь то, что такого переката какъ Телячій бродъ на Волгѣ, нѣтъ на Донцѣ, а между тѣмъ, черезъ этотъ Телячій бродъ перевозятъ десятки милліоновъ пудовъ груза.

Отъ Донецкихъ перекатовъ легко избавиться не только плотинами, но простыми перемычками, плетневыми стѣнками. Вода сама прочиститъ себѣ русло въ нѣсколько часовъ, между этими дешевыми преградами.

Говорятъ, что Донецъ очень извилистъ! Это еще лучше! Въ тѣхъ случаяхъ, когда пробовали выпрамлять извилистое теченіе рѣки, сокращая ея длину, по большей части цѣль не достигалась, потому что на прямомъ руслѣ естественно уклонъ рѣки увеличился, горизонтъ понижался, теченіе ускорялось и рѣка, образуя наносъ, старалась найти себѣ новые выходы.

На рѣкѣ Окѣ близъ города Горбатова, гдѣ рѣка образовала лужу въ 14 верстъ длины, постоянно она прошибала себѣ прямой путь, сокративъ теченіе на 13 верстъ.

Слѣдствіемъ сего было то, что въ концѣ этой прямизны сталъ образоваться наносъ, который все болѣе и болѣе увеличивается и рѣка въ этомъ мѣстѣ начинаетъ мелеть, тогда какъ прежде того была вездѣ однообразная, достаточная глубина.

Говорили, что по Днѣпру нельзя ходить пароходамъ до Орши. Попробовали и оказалось возможно и пароходы ходятъ туда благополучно.

Для верфи и зимней стоянки судовъ есть превосходнѣйшія мѣста близъ Донца, это озеро Бобровое, чрезвычайно глубокое, дно

котораго даже еще не измѣрено, громадное озеро, изрѣдка въ разливы соединяемое протокомъ съ рѣкою Донцомъ.

Стоить прорыть каналъ въ 6 сажень ширины 3 сажени глубины и 300 сажень длины, т. е. сдѣлать земляныхъ работъ въ мягкомъ грунтѣ около 5,000 кубическихъ сажений и всѣ баржи и пароходы на зиму будутъ имѣть замѣчательно удобную стоянку, избавляющую ихъ отъ напора льда въ Донцѣ весной и отъ непогоды.

Озеро Бобровое лежитъ на лѣвомъ берегу рѣки Донца, противъ села Нижняго (VII рота) все окружено лѣсомъ и кромѣ затишной стоянки имѣетъ по берегамъ удобныя площади для возведенія починочныхъ и конструкціонныхъ мастерскихъ.

На правомъ берегу есть нѣсколько затоновъ, тоже удобныхъ для стоянки. Укажу лишь на затонъ между селомъ Нижнимъ и хуторомъ Сватничьимъ, какъ разъ почти противъ устья канала, долженствующаго соединить Бобровое озеро съ рѣкою Донцомъ. Въ этомъ затонѣ уже зимовали пароходы и баржи.

Говоря о Бобровомъ озерѣ, слѣдуетъ замѣтить, что длина его болѣе 5 верстъ. Уровень не понижается никогда и часто лѣтомъ стоитъ выше уровня Донца. Нѣтъ сомнѣнiя, что Бобровое озеро соединено подземными протоками съ массою озеръ, лежащихъ по лѣвому берегу рѣки, выше его и всѣ въ не далекомъ другъ отъ друга разстоянiи.

Кромѣ того озеро это всеконечно питается еще громадными, невидимыми источниками, держащими уровень его на одномъ горизонтѣ, напоромъ.

Каналъ, проектируемый для соединенiя Боброваго озера съ Донцомъ, можетъ быть снабженъ шлюзами, для выпуска воды въ рѣку, во время ея мелководья.

Система небольшихъ шлюзовъ дѣлаетъ возможнымъ сплавъ по рѣкѣ Окѣ, даже отъ города Орла. Шлюзы обратили безводную рѣку Москву въ судоходную.

При устьяхъ 14 значительныхъ рѣкъ, могутъ быть сдѣланы близъ впаденiя ихъ въ Донецъ, плотины для скопа воды. Кромѣ того громадные водные резервуары находятся въ цѣлой свитѣ озеръ, начиная въ Змiевскомъ уѣздѣ и даже выше извѣстнаго Лимана.

На военно-топографической картѣ такихъ лимановъ можно насчитать десятки, и они всѣ выше Лисичанска, а отъ Лисичанска до Веселой Горы продолжается рядъ озеръ по лѣвому берегу Донца, запасъ воды въ которыхъ на столько великъ, что теперь его даже приблизительно исчислить нельзя.

Барки строятъ давно монахи у Святыхъ Горъ и весной сплавляютъ лѣсъ и свои произведенія по Донцу.

Самая нижняя мельница водяная на этой рѣкѣ находится у села Привольнаго (V рта) въ нѣсколькихъ верстахъ выше Лисичанска, ниже котораго Донецъ въ спискѣ русскихъ рѣкъ числится уже судоходнымъ, а потому постройка поперечныхъ плотинъ на немъ воспрещена.

Попытку завести судоходство по рѣкѣ Донцу, для сплава угля, 12 лѣтъ назадъ сдѣлала Компанія Задлеръ и Арманъ, бывшіе владельцы Голубовскаго имѣнія.

Былъ выписанъ пароходъ въ 20 силъ (отъ Кокериля) и куплены въ Ростовѣ на Дону три баржи, поднимавшія по 40,000 пуд. угля. Едва произвели опыты сплава, какъ послѣдовала несостоятельность Задлера (какъ строителя Брестъ-Бердичевской желѣзной дороги), повлекшая за собою конкурсъ, продажу движимости и наконецъ самой Голубовки, почему благія его начинанія и не принесли желаннаго плода.

Пароходъ же, выстроенный для Голубовки, работаетъ и теперь въ Ростовѣ на Дону, а баржи продали на сломъ.

Еще ранѣе, въ 30-хъ годахъ, правительство сдѣлало попытку устроить пароходство между Таганрогомъ и Лисичанскомъ. Предполагалось сплавлять уголь изъ Лисичанска черноморскому вѣдомству. Планъ этотъ принадлежалъ генералу Чевкину, управлявшему тогда штабомъ корпуса горныхъ инженеровъ. Имъ заказанъ былъ въ Англіи желѣзный пароходъ, названный Донецъ и выстроенный случайно какъ то такъ, что онъ сдѣлалъ только одинъ рейсъ, внизъ по Донцу съ грузомъ каменнаго угля. Нѣсколько позже, горный инженеръ Летуновскій построилъ желѣзный пароходъ въ Луганскомъ заводѣ, который былъ спущенъ въ Донецъ, въ 15 верстахъ отъ мѣста сооруженія; но имѣя исключительное назначеніе—пла-

вать между Ростовомъ и Таганрогомъ—пароходъ этотъ также только одинъ разъ прошелъ по Донцу. Принимая во вниманіе важность воднаго сообщенія между Лисичанскомъ, Луганскимъ заводомъ и Ростовомъ, а также для подвоза изъ Калача горновыихъ камней, доставленныхъ туда съ Урала для Лисичанскаго доменнаго завода, Горный Департаментъ, въ 1867 году поручилъ начальнику луганскаго округа, горному инженеру Фелькнеру, построить пароходъ. Пароходъ этотъ, подъ названіемъ Лисичанскъ имѣлъ всего лишь 5-тисильную машину и около 20-ти дюймовъ осадки; въ нѣсколько лѣтъ своего плаванія между Каменской станціей, Краснымъ Яромъ и Лисичанскомъ, онъ перевезъ многіе десятки тысячъ пудовъ груза. Плавалъ этотъ пароходъ съ мая до октября, дѣлая, съ разными проволочками, по 30 и болѣе рейсовъ въ навигацію.

Вообще періодъ навигаціи на Донцѣ можно считать отъ 15 марта до 1 декабря.

Размѣры пароходовъ, для коммерческихъ цѣлей, могутъ быть:

длиною до 150 футъ.

шириною „ 25 „

сила, отъ 30 до 50 лошадей.

Такіе пароходы вверхъ по теченію будутъ ходить отъ 10 до 12 верстъ въ часъ, съ осадкою отъ 20 до 30 дюймовъ.

Все подобное было, все уже существовало и доказало цѣлесообразность своего бытія.

Не встрѣтилось еще серьезнаго предпринимателя или общества, которое взглянуло бы на Донецъ попристальнѣе, опытнымъ коммерческимъ взглядомъ и задавшись идеями чисто меркантильными, а не благоденствія края, сдѣлало бы на непочатой почвѣ Донца, обильный посѣвъ, который несомнѣнно далъ бы еще болѣе обильную жатву, вознаградивъ и трудъ и всѣ затраты сторицею.

Такое мое крайнее убѣжденіе, вынесенное изъ опыта многолѣтней дѣятельности въ краѣ и знакомства не только съ богатствами его нѣдръ, но и съ экономическимъ бытомъ, нуждами и потребностями, сильными и слабыми сторонами и всѣмъ тѣмъ, что въ немъ есть и что онъ дать можетъ!

Проектъ сѣти ирригаціонно—судоходныхъ каналовъ, между морями Азовскимъ, Чернымъ и Каспійскимъ, предложенный инженеромъ М. А. Даниловымъ, встрѣтилъ не только въ Россіи, но и за границей полнѣйшее сочувствіе и удостоенъ почетныхъ наградъ и золотыхъ медалей.

Сѣть каналовъ, по проекту г. Данилова, протяженіемъ въ 1682 версты и по первоначальной смѣтѣ стоимостью въ 82.000,000 руб.

Для учрежденія же судоходства по Донцу нуженъ капиталъ во сто разъ менѣе, прочный дивидендъ на который получится несомнѣнно съ перваго же года эксплоатаціи.

Я не спеціалистъ по государственной экономіи и не берусь обсуждать на сколько оживленіе этого воднаго пути усилить районъ сбыта нашихъ дешевыхъ грузовъ, какъ внутри Россіи, такъ и за границу; скажу только, что стоитъ взглянуть на графическую карту передвиженія грузовъ г. Бліоха, чтобы видѣть какая масса двигается по воднымъ не гарантированнымъ правительствомъ путямъ, сравнительно съ желѣзными дорогами! Дорогой путь увеличиваетъ стоимость хлѣба и уже проявляются зловѣщіе признаки того, что нашъ хлѣбъ на Европейскомъ рынкѣ можетъ быть, въ недалекомъ будущемъ, вытѣсненъ дешевымъ хлѣбомъ Американскимъ.

А что можетъ быть удобнѣе и дешевле провоза водой? Въ то время, когда желѣзныя дороги съ трудомъ перевозятъ хлѣбъ по $\frac{1}{50}$ копѣйки съ пуда и версты, по каналамъ грузы перевозятся по $\frac{1}{600}$ копѣйки.

Наше правительство на сооруженіе 21,000 верстъ желѣзныхъ дорогъ, истратило 2.400.000,000 и для поддержанія эксплоатаціи тратитъ ежегодно болѣе 55.000,000 рублей.

Грузовъ желѣзныя дороги перевозятъ около одного миллиарда пудовъ.

Водныхъ судоходныхъ путей у насъ считается до 32,000 верстъ. На ежегодный ремонтъ ассигнуется 625,000 рублей.

Грузовъ проходитъ оффиціально оплаченныхъ $\frac{1}{4}$ 0/0-мъ сборомъ до 800.000,000 пудовъ, и сборъ этотъ достигаетъ цифры 735,000 рублей т. е. превышаетъ ремонтъ съ избыткомъ.

А сколько грузовъ проходитъ не заявленныхъ и не оплаченныхъ, если официально извѣстно, что навигація совершается при помощи 700 пароходовъ, 50000 судовъ и 90000 плотовъ; изъ этого количества на Волгѣ дѣйствуетъ до 500 пароходовъ и до 33000 судовъ.

Вообще водные пути у насъ въ страшнѣйшемъ небреженіи. Для сравненія укажу на затраты, какія производятся на версту воднаго пути:

Въ Америкѣ	900	рублей.
„ Англии	827	„
„ Пруссіи	472	„
„ Россіи	20	„

Ежели, по свидѣтельству Плинія, Селевктъ-Никоторъ полагалъ соединить Чорное море съ Каспійскимъ черезъ Ріонъ и Куру, ежели султанъ Селимъ, въ 1568 году, поручилъ крымскому хану Девлетъ Гирею открыть работы канала, между Волгою и Дономъ *) то позволительно ли намъ, черезъ 315 лѣтъ послѣ Турецкаго владычества, думать о канализаціи рѣки Донца, или слѣдуетъ еще на 700 лѣтъ возвратиться вспять и, припомнивъ пѣснь XI слова о полку Игоря вмѣстѣ съ нимъ восхвалять красоты Донецкаго побережья?

Вотъ краткія данныя, по которымъ однако же полагаю возможно судить о будущихъ судьбахъ нашей лучшей рѣки и признать ее за магистральный, водный путь, для торговли и промышленности Донецкаго края.

П. Давыдовъ.

65365

XII 82 года.
Въ Голубовѣ.

*) Слѣды этого канала превосходно сохранились до сихъ поръ.

А согласно указу... не являющимся и в...

Водные ресурсы... в отношении...

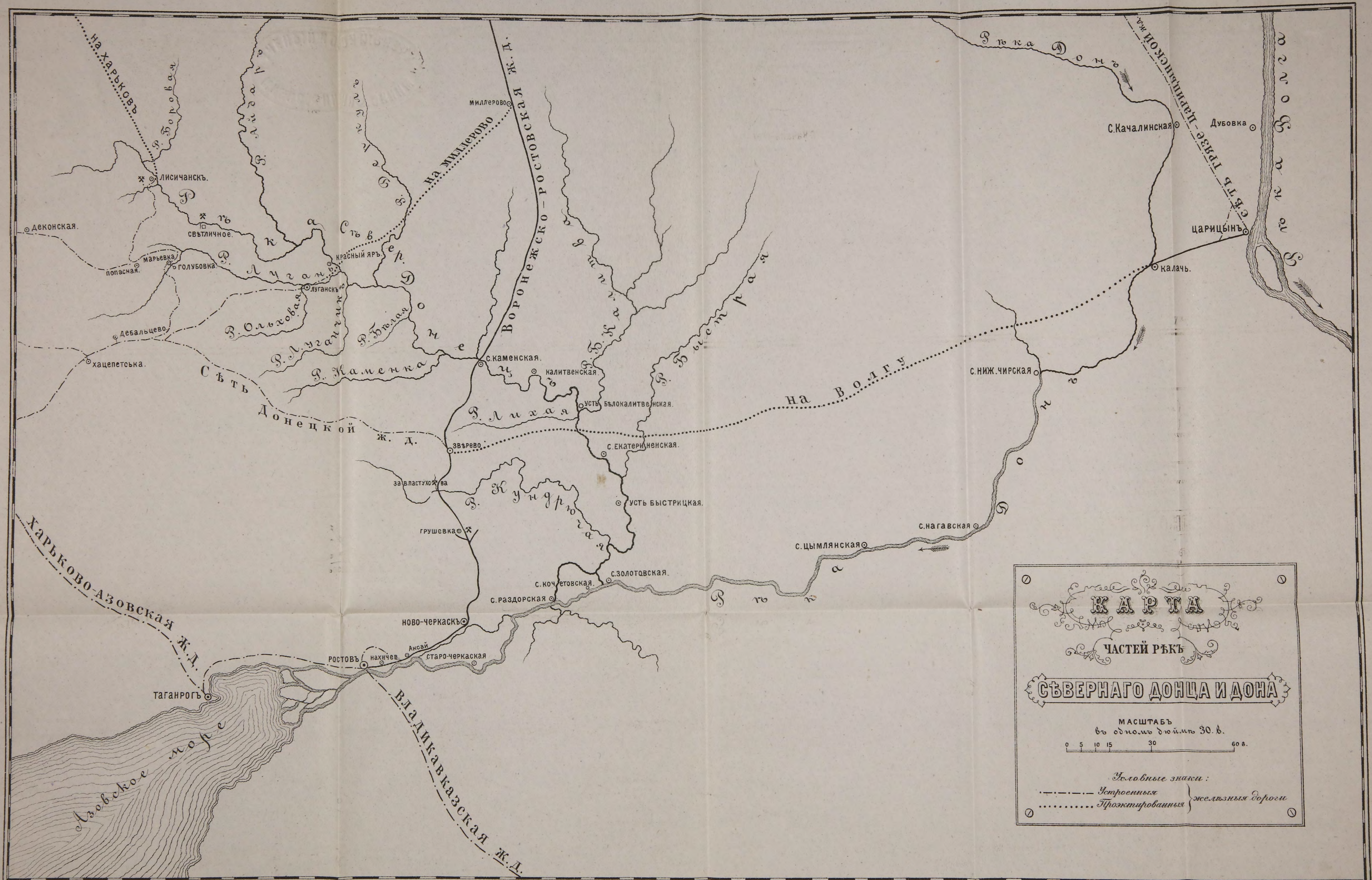
Всего	100
Арктика	87
Центральная	12
Южная	1

Важно отметить... в отношении... в...

Итого

XII 1910

*) Служба... в...



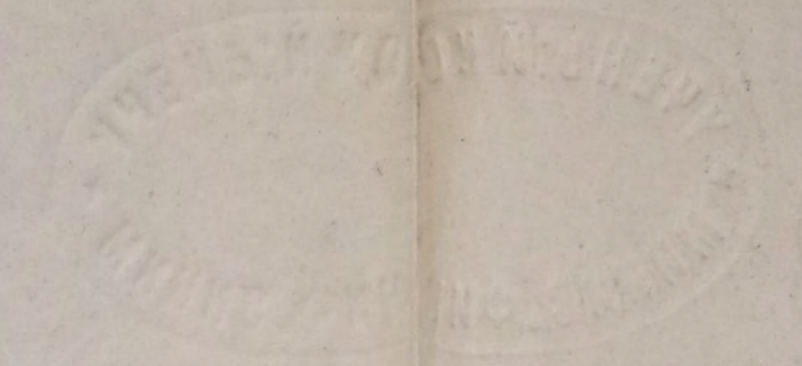
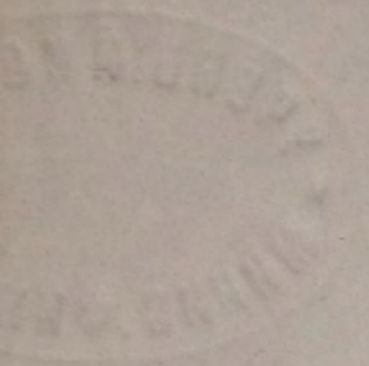
КАРТА
ЧАСТЕЙ РѢКЪ
СЪВЕРНАГО ДОНЦА И ДОНА

МАСШТАБЪ
въ одномъ дюймѣ 30 в.

0 5 10 15 30 60 в.

Условные знаки:

— — — — —	} желѣзныя дороги
.....	



Handwritten text, possibly a name or address, written vertically in the upper left quadrant.



Handwritten text located at the bottom left of the page, possibly a signature or date.

Handwritten text located in the lower middle section of the page.

Handwritten text located at the bottom right of the page.

