

6933

Македонский П.

ДОНЕЦКІЙ



РУДНО-УГОЛЬНЫЙ КРЯЖЪ

И

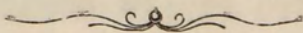
НЕОБХОДИМОСТЬ ОБЩАГО РАЗВИТІЯ

ЧАСТНОЙ

ГОРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

НА

ЮГЪ РОССІИ.



МОСКВА.

Типографія А. П. Мамонтова и К^о, Большая Дмитровка, № 7
1869.

Библиотека ИнФ БССР

12



ИЗВЕЩАНИЕ

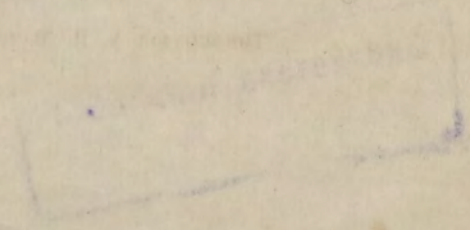
РАДНО-УЛОУРНИ КЪЖР

ВЪВЕДЕНО СЪЗНАНО АТЪОНТОЛОЖЕТИ

НОНТОАР

Дозволено цензурой. Москва, 22 февраля 1869 г.

64361





«Государство есть улей людской;
«Трудись и молись людямъ завѣтъ;
«И трудись какъ пчела и весь рой—
«Для всѣхъ, для себя, до конца лѣтъ.»

Державною рукою все въ отечествѣ нашемъ получаетъ благодѣтельное направленіе; великія преобразованія, благотворныя измѣненія слѣдуютъ одни за другими; наконецъ сѣтъ желѣзныхъ дорогъ, разстилаясь во всѣ стороны, доходить и до Азовскаго моря.

Рельсовый путь—двигатель торговли и промышленности; средство благоденствія частныхъ лицъ, а слѣдовательно и государства; но питаніе локомотивовъ дровами истребляетъ лѣса. Нынѣ Харьковско-Азовская дорога на Таганрогъ проходитъ чрезъ лѣвую, а Воронежско-Аксайская пройдетъ чрезъ правую сторону Донецкаго каменно-угольнаго кряжа, откуда минеральное топливо будетъ отправляться на желѣзныя дороги Запада и Сѣвера.

Донецкій кряжъ кромѣ углей заключаетъ въ нѣдрахъ своихъ желѣзныя и другія руды, такъ что онъ по справедливости долженъ называться Донецкимъ рудно-угольнымъ кряжемъ, и на югѣ Россіи можетъ развиваться, для благоденствія народа и потребности обще-государственной, кромѣ угольной промышленности, и производство желѣза, мѣди и другихъ металловъ.

Истинное могущество государства зависитъ отъ правиль-

наго развитія его собственныхъ богатствъ природы, для чего нужна энергическая дѣятельность и частныхъ лицъ. Правительство указываетъ дѣла; его заботою научаются техники; оно же заводитъ разныя производства, какъ бы для примѣра, — но полное развитіе ихъ со всестороннею пользою, такъ сказать для исчерпанія источниковъ естественныхъ богатствъ есть дѣло частной промышленности. — Производительныя мѣстности связываются между собою и съ мѣстами потребленія желѣзными дорогами, этими узенькими полосками, которыя создали въ новѣйшее время славу Пруссіи; могущество ея основано на положительномъ развитіи частной промышленности по всеѣмъ отраслямъ, въ томъ числѣ и горной, капиталами не огромными, напротивъ сравнительно малыми, взаимно конкурирующими для добычи каменныхъ углей, выплавки изъ рудъ и литья чугуна, дѣланія желѣза, стали и т. п. Тамъ эта промышленность процвѣтаетъ и не мало поддерживаетъ финансы государства.

За границу вообще основаніемъ горнаго дѣла служатъ геогностическія пластовыя и горнопромышленныя карты, которыя опредѣляютъ положеніе породъ и угольныхъ пластовъ, а равно мѣста залеганія рудъ преимущественно въ каменно-угольныхъ формаціяхъ. Карты эти служатъ главнымъ руководителемъ для выбора мѣстъ подъ угольныя копи, для устройства рудниковъ, чугунно-плавильныхъ печей и т. п., причемъ въ данномъ мѣстѣ производятся подробныя развѣдки, которыя періодически вносятся на горнопромышленныя карты и увеличиваютъ ея подробности. Эти же геогностическія пластовыя и горно-промышленныя карты принимаются за главное основаніе при опредѣленіи направленія желѣзныхъ дорогъ, подходящихъ къ каменно-угольнымъ бассейнамъ.

Въ Пруссіи, ближайшей сосѣдкѣ нашей, воспользовались всеѣми дарами природы; рельсы дѣлаются не изъ привознаго желѣза, а изъ собственнаго; желѣзныя дороги прове-

дены были первоначально по богатѣйшимъ рудно-угольнымъ мѣстностямъ, вслѣдствіе чего частная горная промышленность развилась значительно въ бассейныхъ Силезіи, Вестфалии и другихъ, площадь коихъ въ совокупности далеко менѣе Донецкаго каменно-угольнаго кряжа.

Здѣсь умѣстно замѣтить разницу названій—каменно-угольный бассейнъ или кряжъ. Бассейномъ называется тогда, если площадь обнаженной каменно-угольной форманціи находится въ ровень или ниже окружающихъ мѣстностей съ другими форманціями. Если же обнаженная каменно-угольная форманція лежитъ выше окружающихъ мѣстностей съ другими форманціями, то это называется каменно-угольнымъ кряжемъ.

Къ послѣднему разряду принадлежитъ мѣстность около сѣвернаго Донца; кряжъ поднятый идетъ по главному водораздѣлу отъ вершинъ Кальміуса, Криваго Торца и Лугани, между вершинами притоковъ Лугани и Крынки; далѣе между вершинами Бѣлой, Ольховой, Луганчика, Большой Каменки и Кондрючей съ одной стороны, и вершинами всѣхъ притоковъ рр. Міуса и Тузлова съ другой, и мимо Грушевки до впаденія Кондрючей въ Сѣверный Донецъ.

Самая высокая часть кряжа есть протяженіе главнаго водораздѣла отъ вершинъ Бѣлой и Міуса между селами: Городище и Фащовка до м. Ивановки. Вся длина Донецкаго кряжа до 200 верстъ, а ширина каменно-угольной форманціи въ западной сторонѣ до 140, а въ восточной до 70 верстъ.

Донецкій каменно-угольный кряжъ раздѣляютъ на двѣ части: Западную и Восточную—не относительно странъ свѣта и положенія къ нимъ кряжа, а придерживаясь административнаго дѣленія мѣстностей занимаемыхъ угольною форманціею.

Западная часть занимаетъ край Бахмутскаго уѣзда и двѣ трети Славяносербскаго, Екатеринославской губерніи; а восточная находится въ Землѣ Войска Донскаго, въ мѣст-

ностяхъ прилегающихъ къ границамъ поименованныхъ уѣздовъ.

Относительно главныхъ видовъ угля, въ Бахмутскомъ уѣздѣ находятся одни каменные угли; въ Землѣ Войска Донскаго, преимущественно антрацитъ; Славяносербскій же уѣздъ имѣетъ каменные угли всѣхъ сортовъ и антрацитъ, а равно, переходъ отъ однихъ къ другимъ, угли антрацитистые.

Присутствіе желѣзныхъ рудъ давно уже извѣстно. Въ 30-хъ годахъ производились изслѣдованія французскимъ инженеромъ Лепле, который въ 1839-мъ году заявилъ печатно, въ сочиненіи своемъ о путешествіи по Россіи, что отъ Донецкой мѣстности нельзя ожидать порядочнаго развитія желѣзнаго производства, и этимъ онъ затемнилъ дѣло. Теперь еще видны признаки развѣдокъ тогдашняго времени, заросшіе мхомъ и терніемъ; а владѣльцы прежде скрывали присутствіе рудъ, боясь взятія земли въ казну.

Великій Петръ обращалъ свое зоркое вниманіе на донецкія подземныя богатства, только обстоятельства не дозволили ему ими заняться. Неужели долго еще должны повторяться его слова, *«что эти минералы полезны будутъ не намъ, а потомкамъ нашимъ»*? Неужели мы не имѣемъ нынѣ техниковъ, которые указали бы намъ способъ разработки этихъ рудъ и примѣненія каменнаго угля къ производству желѣза? Неужели теперешнее поколѣніе наше будетъ откладывать до потомства, и частная горная промышленность не разовьется и у насъ, по примѣру Пруссіи?

Нѣтъ,—нашему благодатному времени должно быть суждено положить прочное основаніе къ извлеченію выгодъ изъ этихъ даровъ природы; и если русскіе техники по части путей сообщенія дали блестящій поворотъ нашему желѣзнодорожному дѣлу, доказали, что это можетъ идти успѣшно и у насъ, то надо ожидать того же и по горной части.

По повелѣнію Государя Императора съ 1864 года нача-

лись изысканія, подъ руководствомъ извѣстнаго въ Европѣ геолога, нашего академика горнаго инженера, генерала Гельмерсена, для составленія пластовой геогностической и горно-промышленной карты Донецкаго рудно-угольнаго края.

Геогностическія изслѣдованія и инструментальная съемка произведены съ 1864 по 1868-й годъ на пространствѣ 16,000 квадратныхъ верствъ, въ западной части Донецкаго края. Посредствомъ теодолитной съемки, нивелировки, клинометра, горнаго компаса и вычисленій, въ этой одной части (кромѣ Земли Войска Донскаго), опредѣлена площадь обнаженной каменно-угольной формаци, равная 6,647 квадратныхъ верствъ ($135\frac{3}{4}$ квадратныхъ миль), изъ коихъ 590 квад. верствъ составляютъ площадь доступную для разработки угольныхъ пластовъ, коихъ въ послѣдовательномъ наслоеніи—60, и изъ нихъ рабочихъ (толщиною не менѣе $\frac{3}{4}$ аршина) 44 пласта.

Масса углей этихъ 44-хъ пластовъ въ мѣстности обнаженной формаци, доступной для разработки (при глубинѣ 300 сажень) опредѣлена въ 2,487,894,750 кубич. сажень; а принимая каждую кубическую сажень въ мѣсторожденіи самое наименьшее 500 пудовъ (получается на практикѣ отъ 700 до 800 пудовъ), выходитъ 1,243,947,375,000 пудовъ угля въ одной западной части Донецкаго края.

Полагая ежегодную добычу въ 50 милліоновъ пудовъ этого вычисленнаго количества каменнаго угля, доступнаго для разработки, можетъ достать на 24,000 лѣтъ *).

Въ Пруссіи ежегодная добыча каменнаго угля 17 милліоновъ тоннъ или 1054 милліона пудовъ. Во Франціи 12 милліоновъ тоннъ или 744 милліона пудовъ; то же и въ Бельгіи.

Принимая ежегодную добычу какъ во Франціи или Бельгіи,

*) Изъ № 5 записокъ Русскаго Техническаго Общества за 1868 годъ: сообщенія горныхъ инженеровъ Носова 1-го и Носова 2-го, составляющихъ пластовыя геогностическія и горнопромышленныя карты.

минерального топлива изъ одной западной части Донецкаго края, или собственно изъ Екатеринославской губерніи, достанеть на 1,600 лѣтъ, а какъ въ Пруссіи, то на 1,180 лѣтъ *).

По развитію толщи каменно-угольныхъ породъ и числу пластовъ угля въ западной части Донецкаго края, этотъ крайъ не имѣеть себѣ подобной угольной формациі; но во многихъ мѣстахъ группы каменныхъ углей, за исключеніемъ мѣстностей доступныхъ для разработки, покрыты значительными толщами (болѣе 800 сажень) непроизводительныхъ породъ песчаниковъ, известняковъ, глинистыхъ сланцевъ и сланцевыхъ глинъ, — тогда какъ въ каменно-угольныхъ бассейнахъ западной Европы такого громаднаго развитія пустыхъ породъ, надѣ каменно-угольными пластами, не встрѣчается. Не потому ли, при поверхностномъ изслѣдованіи, ошиблись иностранцы насчетъ подземныхъ богатствъ Донецкаго края, въ странѣ весьма глухой 35 лѣтъ тому назадъ.

Желѣзныя руды западной части Донецкаго края состоятъ, большею частью, изъ бурыхъ глинистыхъ и кварцевыхъ желѣзняковъ; встрѣчаются шпатовыя и черныя глинистыя (blackband) руды и сферосидориты.

Бурые желѣзняки не представляютъ правильныхъ пластовъ (какъ каменные угли), но пластообразныя, довольно значительныя гнѣзда, подходящія мѣстами къ самой поверхности земли на большія пространства, толщиною отъ $\frac{3}{4}$ до 1 аршина. Шпатовые и глинистые (черные) желѣзняки проходятъ, большею частью, между твердыми породами, болѣе правильными пластами, и сферосидориты почти всегда составляютъ желваки, проходящіе прослойками въ глинистыхъ сланцахъ и въ сланцеватыхъ глинахъ.

*) Но въ Россіи есть и другія залежи каменнаго угля кромѣ Донецкаго края.

Все эти руды в пространствѣ каменно-угольной формации составляютъ значительныя скопленія богатыхъ гнѣздъ, проходящихъ между пластами известняковъ и песчаниковъ около кряжей переломовъ и перегибовъ.

Кромѣ этихъ рудъ находятся внѣ каменно-угольной формации и къ сѣверу отъ нея въ Екатеринославской и въ Харьковской губерніяхъ буроглинистыя и кварцевыя желѣзные руды въ нижнемъ ярусѣ меловой формации, залегающія тонкими прослойками или пластообразными гнѣздами въ глинахъ, а иногда въ глинистыхъ пескахъ.

Встрѣчаются еще, преимущественно на лѣвой низменной сторонѣ Сѣвернаго Донца, болотныя дерновыя руды, подѣ черноземомъ и въ пескахъ, не глубоко отъ поверхности, въ видѣ пологихъ пластообразныхъ гнѣздъ.

Мѣдная руда открыта въ 1865 и 1866 годахъ въ Бахмутскомъ уѣздѣ, въ Пермской формации, на р. Кодомѣ, въ урочищѣ Картамышъ и въ вершинѣ Лозовой, притокѣ вершины Лугани, въ 3-хъ пластахъ отходящихъ отъ села Калинова (13 рота), на границѣ Славяносербскаго уѣзда, и изгибающихся по направленію къ Государеву Байраку.

Основываясь на данныхъ, выработанныхъ при составленіи общей (не подробной) пластовой геогностической карты, можно сказать, что западная часть Донецкаго каменно-угольнаго кряжа должна считаться, даже при поверхностномъ отысканіи разнообразныхъ рудъ, одною изъ богатѣйшихъ странъ Европы *).

Изъ сравненія вообще нашихъ желѣзныхъ рудъ съ иностранными, онѣ мало отличаются отъ желѣзныхъ рудъ проплавляемыхъ англійскими и бельгійскими чугуно-плавильными заводами и не уступаютъ имъ въ качествахъ. Между прочимъ присланный образецъ съ Парижской выставки ан-

*) Все вышеописанное о рудахъ почерпнуто изъ записокъ № 5, 1868 года, Русскаго Техническаго Общества, сообщенія гг. Носовыхъ.

глийской желѣзной руды, изъ которой готовится лондонское желѣзо и рельсы, есть черный глинистый желѣзнякъ, проходящій пропластками и желваками съ содержаніемъ 28% желѣза. Эта руда совершенно сходна съ черною глинистою рудою, находящеюся въ Донецкомъ кряжѣ, тоже въ видѣ пропластковъ и желваковъ съ содержаніемъ до 35% чугуна.

Мѣдная руда Екатеринославской губерніи, по химическимъ изслѣдованіямъ 122-хъ образцовъ, дала $4\frac{3}{4}$ фунта мѣди изъ пуда руды. Мѣдныя руды алтайскія даютъ до 3,07 фунтовъ изъ пуда *); богуславскія 1,45 фунтовъ въ пудѣ; нерчинскія 1,15 и пермскія 0,93 фунта въ пудѣ руды.

Геогностическая пластовая карта западной части Донецкаго кряжа, составленная съ 1864 по 1868 годъ, показываетъ 180 мѣстонахожденій желѣзныхъ рудъ, и конечно это весьма малая частица, при невозможности горнымъ инженерамъ видѣть все на поверхности такого огромнаго пространства (16,000 квадр. верстъ) и при маломъ еще знакомствѣ съ дѣломъ мѣстныхъ жителей, большею частью не могущихъ даже распознать руду отъ простаго камня, что явится съ развитіемъ въ краѣ горнаго промысла.

Главнѣйшее достоинство общей пластовой карты то, что она опредѣлила направленіе кряжей переломовъ и перегибовъ, около коихъ залегаютъ наибольшее количество значительныхъ рудныхъ гнѣздъ; слѣдовательно, гдѣ находится болѣе изгибовъ кряжей переломовъ и перегибовъ, тамъ должно заключаться и большее количество желѣзныхъ рудъ; почему и должно судить о производительности разныхъ пространствъ Донецкаго кряжа.

Что касается до подробностей, то на мѣстностяхъ избираемыхъ для закладки доменной печи, при являющемся пред-

*) Среднее содержаніе мѣди въ поименованныхъ рудахъ показано изъ сборника статистическихъ свѣдѣній за 1865 годъ.

пріятіи, сдѣлаются подробныя развѣдки, которыя опредѣлятъ направленіе самыхъ рудныхъ гнѣздъ и должны быть нанесены на горнопромышленныя пластовыя карты.

Нынѣ, согласно мнѣнія г-на министра финансовъ, для развитія частной горной промышленности и въ виду строящихся желѣзныхъ дорогъ на югѣ Россіи, извѣщаются всѣ частныя лица, желающія заняться горными разработками каменныхъ углей, желѣзныхъ и мѣдныхъ рудъ и вообще всѣхъ полезныхъ ископаемыхъ, что они могутъ обращаться за технической помощью въ Высочайше утвержденную экспедицію составляющую горно-промышленную пластовую карту, въ западной части Донецкаго края *).

Итакъ, почти непочатыя богатства Донецкаго края, горючимъ матеріаломъ и желѣзными рудами, несомнѣнны. Руды въ 35 и до 60% содержанія находятся большею частью съ каменными углями, порядочный задатокъ для развитія желѣзнаго производства, вообще горнаго промысла, и на югѣ Россіи, въ обширныхъ размѣрахъ частными капиталами; при этомъ увеличилось бы народное богатство, сбереглись бы лѣса внутри Россіи, удешевилось бы желѣзо, этотъ необходимый матеріаль во всѣхъ его видахъ; сохранились бы большіе капиталы для другихъ потребностей, и наконецъ свое русское желѣзо пошло бы для устройства рельсовыхъ путей и для успѣха земледѣлія, равно и другихъ производствъ.

Но общаго развитія этого необходимаго промысла на всемъ пространствѣ края не можетъ быть до тѣхъ поръ, пока лучшія рудно-угольныя мѣстности не прорѣжутся желѣзною дорогою, этимъ сильнымъ двигателемъ всѣхъ промышленностей; удобство и скорость сообщенія привлекли бы капиталистовъ, техниковъ, мастеровъ и горно-рабочихъ, облегчили бы доставку углей, выплавленныхъ изъ рудъ металловъ

*) Заявленія слѣдуетъ адресовать въ городъ Изюмъ, Харьковской губерніи, въ село Каменку горному инженеру Носову 1-му, или въ Луганскій заводъ, Екатеринославской Губерніи, горному инженеру Носову 2-му.

и т. п. Такая желѣзная дорога открыла бы легкій доступъ въ средину рудно-угольного края, и тогда правильная, научная разработка каменныхъ углей вообще получить громадное развитіе при ощутительной потребности въ горючемъ матеріалѣ; отъ конкуренціи минеральное топливо будетъ въ большемъ потребленіи, удешевляясь при наилучшихъ качествахъ и чистотѣ его безъ механическихъ примѣсей, — а добыча собственного угля можетъ уменьшить огромный привозъ иностраннаго, чрезъ черноморскіе порты *)

Что касается до желѣзнаго производства, то началомъ къ его развитію должна быть выплавка металла изъ мѣстныхъ рудъ, для дѣланія рельсовъ и т. п. изъ своего русскаго желѣза, а не изъ привознаго заграничнаго.

Большія печи для выплавки нѣсколькихъ сотъ тысячъ пудовъ металла изъ рудъ въ годъ, требуютъ большихъ капиталовъ, которые трудно составляются; а потому къ Донецкому рудно-угольному краю скорѣе примѣнимъ способъ, распространенный въ Германіи, и мѣстами въ Англіи, выплавки рудъ частными предпріятіями въ доменныхъ печахъ малыхъ размѣровъ, тысячъ на 50 пудовъ чугуна въ годъ. Капиталы, потребные для ихъ устройства, сравнительно меньшіе, скорѣе составятся; при томъ малыя печи имѣютъ еще ту выгоду, что требуютъ меньшее количество рудъ, и доставка ихъ дешевле, при меньшемъ разстояніи къ печи сравнительно съ большою, требующею огромное количество рудъ съ разстоянія удаленнѣйшаго, чѣмъ къ замѣняющимъ ее нѣсколькимъ малымъ печамъ.

Развитія частной горной промышленности въ Донецкомъ краѣ, общаго, нельзя скоро достигнуть одною или двумя

*) Въ 1867 году привезено въ одинъ только Одесскій портъ иностраннаго угля, преимущественно англійскаго 6,353,000 пудовъ. Изъ этого можно видѣть, какіе капиталы оставались бы внутри государства при развитіи горнаго промысла Донецкаго края и возможномъ удешевленіи минеральнаго топлива если будетъ обширная конкуренція многихъ копей.

большими компаніями, съ огромными капиталами *), при могущей быть весьма легко монополіи и въ техническомъ отношеніи, если въ компаніи соединятся спеціалисты одного взгляда на предметъ; въ особенности въ дѣлѣ для Россіи новомъ, примѣненія минеральнаго топлива къ выплавкѣ чугуна изъ рудъ, и весьма трудномъ при угляхъ столь разнородныхъ качествъ, какъ антрацитъ и каменный уголь; малѣйшая ошибка, при огромномъ дорогомъ стоящемъ предпріятіи, можетъ кромѣ убытка капиталистовъ и потери времени затормозить дѣло, охладить рвеніе къ горнопромышленнымъ предпріятіямъ и даже распространить совершенно ошибочное мнѣніе о томъ или другомъ предметѣ, чему бывали и примѣры.

Между тѣмъ при сравнительно небольшихъ предпріятіяхъ съ капиталами умѣренными, таковыхъ въ одно время можетъ быть очень много, при техникахъ со всесторонними взглядами, съ желаніемъ достигнуть другъ предъ другомъ наилучшихъ результатовъ; еслибы отъ новизны дѣла и случилось ошибочное примѣненіе того или инаго способа, то потеряетъ положимъ одно, много два предпріятія, но съ малымъ капиталомъ; это послужитъ въ пользу другихъ и не будетъ вредно для скорого развитія горной промышленности на югѣ.

Когда богатая рудно-угольная мѣстность прорѣжется желѣзною дорогою, то въ ближайшихъ къ станціямъ рудныхъ скопленіяхъ (гдѣ руда съ углемъ находится вмѣстѣ) могутъ

*) Въ 1860 году заложенъ былъ первый антрацитовый рудникъ для общества пароходства и торговли на р. Кадамовкѣ, земли Войска Донскаго, истрачено было болѣе 200,000 и не оказалось пластовъ годныхъ для разработки. Вмѣсто этого рудника въ 1864 году заложенъ другой на р. Грушеvkѣ. Изъ отчетовъ общества видно, что по 1867 годъ онъ стоилъ уже 313,578 рублей, и при отчетѣ этомъ выражено было желаніе, чтобы это предпріятіе скорѣе осуществилось. Кажется это желаніе еще въ своей силѣ.

Въ 1858 году заложенъ былъ чугуно-плавильный и желѣзо-дѣлательный заводъ Петровскій въ Бахмутскомъ уѣздѣ, стоившій болѣе 800,000 рублей, — который закрытъ въ 1866 году и тогда заложенъ вмѣсто его другой заводъ въ Лисечанскѣ.

Изъ сего видно, какъ трудно и медленно осуществляются огромныя горныя предпріятія.

устроиться малыя плавильныя печи, изъ которыхъ чугуны́ будетъ отправляться къ желѣзнымъ заводамъ, какъ къ казеннымъ, такъ и къ частнымъ.

Черезъ это рудное производство получить повсемѣстное развитіе; явится конкуренція, чугуны́ будетъ лучше и дешевле, не нужно будетъ при каждомъ горномъ заводѣ устройство дорого стоящей большой доменной печи и выгоды́е будетъ получать готовый чугуны́.

Вмѣсто соединенія въ одномъ пунктѣ всего горно-заводскаго производства, какъ то: рельсоваго завода, чугунно-литейнаго, сталнаго, механическаго заведенія и т. п. при затрудненіи подвозить съ разныхъ мѣстъ различныя угли, примѣнимыя къ той или другой спеціальности и при трудности имѣть во главѣ столь разнообразнаго дѣла техника, знающаго одинаково хорошо всѣ эти отрасли горнозаводства, полезны́е предоставитъ ихъ дѣятельности отдѣльныхъ частныхъ капиталовъ *). Этимъ избѣгнется и устройство въ одномъ мѣстѣ дорого стоящаго помѣщенія для большаго поселенія горно рабочихъ, вообще трудно привыкающихъ къ новой мѣстности; чему можетъ служить примѣромъ Грушевскій антрацитовый рудникъ (въ Войскѣ Донскомъ), куда изъ Германіи были выписаны привыкшіе къ труду горныя рабочіе, въ количествѣ болѣе 500 семействъ, и которые при первыхъ встрѣтившихся жизненныхъ неудобствахъ, возвратились назадъ.

Сверхъ двухъ важнѣйшихъ отраслей горнаго промысла, угольной и желѣзной, черезъ быстроту и легкость рельсоваго сообщенія по Донецкому кряжу, получили бы скоро разработку и сбытъ вообще всѣ его ископаемыя: мѣдная руда,

*) Такъ развилось горное дѣло во многихъ странахъ запада Европы и преимущественно въ Германіи и Швейцаріи. Этотъ же способъ примѣняется и въ другихъ отрасляхъ промышленности; на примѣръ въ Швейцаріи производство часовъ раздѣлено на спеціальности; всѣ части часовъ: колеса, пружины, винты, оправы и проч. дѣлаются на особыхъ фабрикахъ въ различныхъ мѣстахъ, часы собираются уже въ особливыхъ заведеніяхъ.

графитъ, фарфоровая глина, литографическій камень, жернова, гипсъ, строительный камень всѣхъ сортовъ и т. п. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ встрѣчаются пласты аспидныхъ досокъ, добыча коихъ доставила бы возможность ввести въ Россіи, какъ въ Германіи, употребленіе ихъ на кровли домовъ: это будетъ дешевле черепичныхъ (не говоря о желѣзныхъ) и было бы доступно для небогатыхъ обывателей, много предохраняло бы отъ пожаровъ, а солома, идущая на кровли, сохранялась бы для скотоводства.

Словомъ сказать, Донецкій кряжъ представляетъ всѣ данныя для развитія частной горной промышленности, на югѣ Россіи, въ чемъ могли бы мы догнать, какъ и во многомъ другомъ, европейскихъ сосѣдей и выйти изъ-подъ зависимости отъ нихъ, въ экономическомъ отношеніи.

Харьковско-Азовская линія на Таганрогъ входитъ изъ Харьковской губерніи, отъ Славянска, долиною Торца, въ Бахмутскій уѣздъ, Екатеринославской губерніи, идетъ вдоль полосы каменно-угольной формаціи, шириною въ 8 верстъ, по водораздѣлу Торца съ Бахмуткою, мимо Никитовки (Зайцево) къ вершинамъ р. Крынки, гдѣ станція Корсунская, недалеко вершинъ Кальміуса; отсюда она идетъ опять по водораздѣлу Крынки съ Кальміусъ къ Міусу и далѣе на Таганрогъ. Эта дорога будетъ дѣйствовать на западный край Донецкаго кряжа около Торца и Крынки и только вершинъ Кальміуса и Лугани,—всѣ же остальные богатые мѣстности западной части Донецкаго кряжа останутся внѣ дѣйствительнаго ея вліянія.

Харьковско-Азовская дорога не могла занять средину кряжа, идти на Ивановку и оттуда повернуть на Таганрогъ, по причинѣ высокаго положенія, участка главнаго водораздѣла отъ вершинъ Бѣлой и Міуса до м. Ивановки, и бывающихъ на этомъ пространствѣ сильныхъ метелей (снѣжныхъ бурь) въ продолженіи зимы.

Воронежско-Аксайская дорога, вошедшая въ первую кате-

горію назначенныхъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, прорѣжетъ восточную часть Донецкаго края на протяженіи до 60 верстъ, по направленію отъ Митякинской станицы на Грушевку; недалеко этихъ мѣстъ находятся такъ называемыя Власовскія желѣзныя руды.

Для соединенія этихъ двухъ линій готовятся многіе проекты, но при этомъ соединеніи, кромѣ выгоды обѣихъ линій, нельзя не обратить вниманіе на необходимое повсемѣстное развитіе частной горной промышленности; эта дорога должна получить направленіе не для одного или двухъ мѣсторожденій, а, въ общемъ смыслѣ, для всесторонней пользы, прорѣзать самыя производительныя мѣстности.

Пластовыя геогностическія карты должны быть непременно приняты въ соображеніе для проведенія этой желѣзной дороги по наиболѣе руднымъ мѣстностямъ Донецкаго края; а выше пояснено было, что значительное количество желѣзныхъ рудъ залегаетъ около краевъ переломовъ и перегибовъ каменно-угольной формаци.

При взглядѣ на геогностическую пластовую карту оказывается, что на иболшее количество изгибовъ, по всѣмъ направленіямъ краевъ переломовъ и перегибовъ, находится на пространствѣ западной части Донецкаго края, отъ водораздѣла Лугани съ Лозовою къ югу по обѣ стороны послѣдней, чрезъ Бѣлую и ея притоки до вершинъ Ольховой, и по всѣмъ вершинамъ притоковъ Міуса и Булавина. Вмѣстѣ съ тѣмъ, геогностическія изслѣдованія и вертикальный разрѣзъ показали, что начиная отъ Комисаровки въ вершинѣ Лозовой, по направленію на сѣверо-востокъ и по обѣ стороны этой линіи, на юго-востокъ до Луганчика и на сѣверозападъ къ Донцу, обнажается во многихъ мѣстахъ самая производительная группа каменныхъ углей и что вся сѣверовосточная часть каменно-угольной формаци до границы меловой— есть самая богатая выходами рабочихъ каменно-угольныхъ пластовъ.

Въ этомъ пространствѣ Славяносербскаго уѣзда извѣстныя уже мѣсторожденія рудъ слѣдующія:

1) *На водораздѣлѣ р. Лугани съ Лозовою:* Урочище Волница, около Николаевки (Чутовка) и Криничнаго: известковый бурый желѣзнякъ, содержащій отъ 46 до 50% желѣза, — Красная могила, недалеко Борисовки, 59%.

2) *Около р. Лозовой:* Орловка 35 до 38%; Прокоповича бурый желѣзнякъ 36 до 56%, Еленовское до 68%, Мануйловка, Комисаровка, Сабодушевка.

4) *По р. Чернухъ впадающей въ Бѣлую:* Черногоровское (Мало-Ивановка), Крестьянская 50%, Павловой 36%, Васильевская 49%, на землѣ крестьянъ Софѣевскихъ и села Чернухина.

4) *Въ вершинахъ Бѣлой:* Городищенская отъ 35 до 59%, Кокинская 45%, Марѣевская 55%.

Кромѣ этихъ мѣстъ оказались уже руды и во многихъ другихъ по Бѣлой, Лозовой и Ольховой, а равно въ вершинахъ Миусчика, отвершій Миуса и Булавина. Руды этой мѣстности, въ особенности около Лозовой легкоплавкія, чистыя, съ весьма малымъ количествомъ кремнезема, годны для полученія лучшихъ сортовъ желѣза и стали*). Вообще эта часть Славяносербскаго уѣзда заключаетъ порядочныя скопленія желѣзныхъ рудъ при известнякахъ для флюсовъ и песчанникахъ для горновъ; а вмѣстѣ съ тѣмъ находится и огнепостоянная (фарфоровая) глина, необходимая для устройства доменныхъ печей.

Угли находятся всѣхъ сортовъ, начиная отъ самаго пламеннаго каменнаго угля (пластовъ Александровскаго и Краснопольскаго) до антрацита лучшихъ качествъ. Примѣненіе тѣхъ или другихъ къ производству желѣза и плавкѣ чугуна изъ рудъ — спеціальныи вопросъ горной науки, составляющій ны-

*) Изъ Горнаго журнала 1868 года августъ, № 8-й, процентное содержаніе рудъ опредѣлено было въ лабораторіи горнаго департамента профессоромъ химіи генераломъ Ивановымъ.

64367

нѣ предметъ горячей полемики; наши техническія знанія заимствуются изъ Пруссіи и другихъ странъ Западной Европы, гдѣ употребляется по преимуществу каменный уголь. Въ Америкѣ находится въ нѣкоторыхъ бассейнахъ каменный уголь, въ другихъ антрацитъ. Первый даетъ пламя какъ дрова или древесный уголь, легче примѣнимъ; другой, т. е. антрацитъ, даетъ сильный калильный жаръ безъ пламени и требуетъ усиленныхъ приемовъ *). Спорный вопросъ этотъ можетъ легко рѣшиться на практикѣ, въ выше обозначенныхъ рудныхъ мѣстностяхъ, въ особенности при доменныхъ печахъ малаго размѣра, и при угляхъ всѣхъ возможныхъ сортовъ; здѣсь же находятся и угли средніе между каменнымъ углемъ и антрацитомъ, называемые антрацитистыми; подобные угли въ Англіи употребляются съ успѣхомъ для желѣзнаго производства, въ западной части Южнаго Валлиса, около Кардифа.

Притомъ Славяносербскій уѣздъ есть самая населенная часть Донецкаго края, такъ что въ горно-рабочихъ недостатка не будетъ; добыча угля и рудъ равно выплавка металла будутъ производиться мѣстными жителями что не помѣшаетъ земледѣлію, которымъ они заняты 3 или 4 мѣсяца въ году; въ остальное же время нуждаются въ заработкахъ и могутъ быть употреблены 8 мѣсяцевъ на добычу рудъ, угля, для выплавки огромнаго количества чугуна или выдѣлки желѣза; а задѣльная плата будетъ ниже, чѣмъ въ другихъ мѣстахъ.

Всѣ эти данныя доказываютъ выгоду въ горно-промышленномъ отношеніи—провести соединительную желѣзную дорогу отъ Харьковско-Азовской линіи, начавъ отъ вершинъ

*) Коснувшись этого спеціальнаго вопроса авторъ не распространяется потому, что онъ не горный инженеръ; что же касается до всей сущности дѣла, то онъ слѣдитъ за нею какъ житель Донецкаго края и по обязанности члена екатеринославскаго губернскаго статистическаго комитета.

Крынки посрединѣ вышеозначеннаго рудно-угольнаго пространства и чрезъ Луганскій литейный заводъ, находящійся недалеко сѣверо-восточной окраины каменно-угольной формации. Эта короткая дорога двинетъ горный промыселъ; всѣ руды выкажутся, когда мѣстные жители коротко съ ними познакомятся, увидя возможность получать отъ нихъ выгоду при оскудѣвающей уже для земледѣлія почвѣ, не столь богатой тамъ, гдѣ находятся руды и угли. Частная горная промышленность сдѣлаетъ производительными доселѣ мертвыя подземныя богатства этихъ мѣстностей *).

Луганскій чугунно-литейный заводъ основанъ по повелѣнію Великой Екатерины въ 1795 году, стат. совѣтникомъ Гаскоиномъ (родомъ изъ Шотландіи), съ цѣлью развитія горнозаводскаго дѣла на югѣ Россіи, изъ мѣстныхъ рудъ и каменнаго угля, для приготовленія снарядовъ и другихъ принадлежностей войны. Устройство его стоило 740,000 рублей. Съ тѣхъ поръ не мало употреблено казенныхъ же суммъ на различныя улучшенія, на обученіе мастеровъ и рабочихъ литейному и желѣзному дѣлу даже за границу, откуда неоднократно приглашались техники, выписывались станки, машины и т. п., такъ что общая сумма расходовъ составляетъ значительную цифру.

Нынѣ этотъ заводъ имѣетъ всѣ новѣйшія приспособленія къ спеціально военному дѣлу: хорошее механическое заведеніе, желѣзодѣлательную и прокатную фабрику, огромныя строенія, паровой водопроводъ и большое населеніе мастеровъ

*) Большая часть рудъ, найденныхъ въ этихъ мѣстахъ, обозначены въ статьѣ Горнаго журнала 1868 года августъ кн. № 8 общимъ названіемъ лисичинскихъ. Но Лисичинскій заводъ имѣетъ руды ближе, изъ сѣверной части каменно-угольной и окружающей ее меловой формации, въ Екатеринославской губерніи, равно въ Харьковской и по берегу Донца. Впрочемъ рудная мѣстность прорѣзаемая желѣзною дорогою, будетъ имѣть сообщеніе съ Лисичанскомъ, по этой дорогѣ и Харьковской въ каждую сторону около 100 вер., къ Сѣверному Донцу, по коему ходитъ казенный пароходъ.

выхъ—рабочую силу, приготовленную долговременною практикою.

Издѣлія Луганскаго завода очень дороги; но иначе и не можетъ быть когда чугуны употребляется уральскій *), сплавляемый только до Дубовки, откуда подвозится къ заводу, равно какъ и каменный уголь съ разныхъ мѣстъ тузомъ, часто по невылазной грязи и при непомѣрномъ возвышеніи фурщиками цѣнъ.

Нѣсколько разбросанныхъ по западной части Донецкаго края, доменныхъ печей малаго размѣра (въ 25 до 50 тысячъ пудовъ выплавки чугуна въ годъ), доступныхъ небольшимъ частнымъ капиталамъ, могли бы снабжать казенный Луганскій заводъ чугуномъ, по цѣнамъ невысокимъ при взаимной конкуренціи владѣтелей печей. Такія доменные печи явятся непременно и очень скоро, какъ только устроится желѣзная дорога чрезъ вышеозначенныя рудныя мѣстности; она будетъ подвозить чугуны и различные угли съ разстоянія только 60, 40 и даже 20 верстъ и отвозить издѣлія завода.

Соображая удобства мѣстности, наивыгоднѣйшее направленіе этой желѣзной дороги отъ Корсунской станціи Харьковско-Азовской линіи, мимо трехъ кургановъ, около отвергшей рѣчки Мечетной, впадающей въ Булавинъ, откуда на водораздѣлѣ Лозовой съ р. Чернухой и Бѣлой *), далѣе чрезъ эту рѣку и недалеко Лугани до Луганскаго завода.

*) Въ Луганскомъ заводѣ употребляется даже чугуны заграничныя, который впрочемъ дешевле уральскаго.

**) Дорога займетъ южную (теплую) покатость главнаго водораздѣла Донецкаго края, и только пройдетъ чрезъ него около Толстой могилы, гдѣ положеніе края не выше мѣстности Харьковской дороги около с. Зайцева (Никитовка). Относительно проведенія дорогъ по водораздѣламъ или по долинамъ, мѣнныя различны,—послѣдній способъ трудно примѣнимъ къ долинамъ восточной части Екатеринославской губерніи, часто весьма узкимъ,—земли селеній начинаются большею частью отъ рѣкъ и рѣчекъ, иногда единственнаго водопоя, удобство коего стѣсняется желѣзною дорогою; и притомъ жители Новороссійскаго края не держатъ скотъ постоянно на стойлѣ (какъ за границу), бѣольшую часть года пасутъ его преимущественно недалеко селеній, а въ жаркое время, болѣе половины дня, для прохлады, около рѣкъ и рѣчекъ.

Она пройдетъ до 80 верстъ по каменно-угольной формациі, чрезъ самую средину множества кряжей перегибовъ и переломовъ, по углю каменному и антрацитистому; будетъ дѣйствовать къ сѣверу на всѣ руды съ каменными углями, а къ югу на руды съ антрацитами, и каждая станція ея принесетъ пользу горному дѣлу.

Станція у Трехъ Кургановъ будетъ дѣйствовать на производительныя мѣстности около Булавина, — первая доменная печь устроится вѣроятно въ Волынцевой; эта же станція будетъ вліять и на мѣдныя руды (въ вершинахъ Лозовой Бахмутскаго уѣзда, впадающей въ вершину Лугани), изгибающіяся 3-мя пластами къ с. Калинковскому (13 рота).

Станція на водораздѣлѣ рѣки Чернухи съ Лозовою (Славяно-сербскаго уѣзда) будетъ находиться близь значительнаго руднаго скопленія и доменные печи могутъ устроиться по р. Чернухѣ и Лозовой, въ вершинахъ Бѣлой и другихъ. Эта станція будетъ принимать и антрацитъ Городищенскій и другіе около вершинъ рѣчки Міусчика; она же будетъ дѣйствовать и на мѣдныя руды вышеозначенныхъ пластовъ урочище Картамышъ.

Станціи на Должигѣ около села Васильевки и на Бѣлой около села Бѣлаго, будутъ дѣйствовать на угольныя мѣстности съ желѣзными рудами по рр. Лозовой и Лугани до Голубовки, по Бѣлой и Ольховой до м. Ивановки и Мало-Николаевки, равно вершинъ Міусчика, Хрустальной и Крѣпинькой.

Станція у Луганскаго литейнаго завода, мѣсто приема каменнаго угля, чугуна, желѣза и мѣди, равно отправки готовыхъ издѣлій на Западъ, къ берегамъ Чернаго и Азовскаго морей.

Изъ сего видно, что дорога эта будетъ дѣйствительно горно-промышленная длиною 96 верстъ.

При устройствѣ линіи Воронежско-Аксайской лѣвою сто-

роною р. Деркуль прямо на Грушевку, дорога должна быть продолжена отъ Луганскаго завода на 40 верстъ, мимо Луганской станицы до соединенія съ Воронежско-Аксайскою и такимъ образомъ будетъ *Донецкая горно-промышленная дорога* длиною 136 верстъ.

Воронежско-Аксайская дорога могла бы принести большую пользу горному промыслу, еслибы направилась отъ Грушевки, мимо села Никольскаго и вершинъ ручья Бѣлаго, къ Сѣверному Донцу у впаденія р. Лугани противъ Луганской станицы; тогда она прошла бы 80 верстъ по каменно-угольной формации и ближе къ руднымъ приискамъ Миускаго округа. Отъ Луганской станицы она должна идти, чтобы сохранилась длина 425 верстъ, чрезъ Донецъ и вдоль его на Петропавловку (Караичникъ) далѣе водораздѣломъ Евсюга съ Айдаромъ и мимо Старобѣльска, Ново-пскова, Ольховатки, Острогоржска къ Воронежу; причемъ она прорѣзала бы очень густо населенныя мѣстности, въ пользу увеличенія дохода дороги, и сократила бы до 190 верстъ пространства отъ нея до Харьковской линіи (отъ Марковки, Воронежской губерніи, до Харькова 250 верстъ) и приблизилась бы къ ней на 100 верстъ только около Донецкаго рудно-угольнаго кряжа.

Если же длина Воронежско-Аксайской дороги можетъ увеличиться на 20 верстъ, то дорога эта могла бы прорѣзать на 100 верстъ каменно-угольную формацию, отъ Грушевки по водораздѣлу Кондрючей съ Большою Каменкою, мимо вершины р. Должика, гдѣ у поселка Должинскаго приблизились бы на 40 и до 20 вер. къ руднымъ мѣстностямъ вершинъ рр. Крѣпинькой, Нагольной. и Большой Каменки. Отсюда прошла бы вдоль Должика чрезъ Бол. Каменку до Церковнаго на р. Луганчикѣ, вдоль нее и на устье Лугани къ Сѣверному Донцу, противъ Луганской станицы. Тогда три дороги по каменно-угольной формации заняли бы: Харьковская 90, Воронежская 100 и Донецкая 80, а всего 270 верстъ рудно-угольныхъ мѣстностей (14 станцій) въ пользу обширнаго развитія частнаго горнаго промысла.

При этомъ Донецкая дорога окончилась бы у сѣвернаго Донца и была бы только 111 верстъ длины.

Донецкая дорога соединить выгоднымъ образомъ Воронежско-Аксайскую линію съ Харьковско-Азовскою, совершен-

но ровномѣрно, не принося вреда ни той, ни другой; напротивъ того съ большею пользою для обѣихъ *); и доходъ Донецкой дороги будетъ очень значительный, какъ отъ соединенія съ двумя большими линіями, идущими съ сѣвера, такъ и отъ движенія по богатой угольно-рудной мѣстности, въ которой не замедлитъ развиться частная горная промышленность, въ виду несомнѣнной потребности на желѣзо и минеральное топливо. По ней будетъ отправляться и грушевскій антрацитъ на западъ.

Трудно опредѣлить теперь количество пудовъ этихъ владѣй, но оно несомнѣнно будетъ весьма значительно, соображая тяжесть углей, рудъ металловъ; съ самаго начала можно считать безъ преувеличенія болѣе 10 милліоновъ пуд.

Сверхъ того дорога эта будетъ проходить чрезъ Славяно-сербскій уѣздъ, сравнительно съ сосѣдними, густо населенный до 100 т. жителей, отправляющихъ для заграничной продажи до 200 тысячъ четвертей пшеницы, льнянаго сѣмени и другаго зерна (2 милліона пудовъ); имѣющихъ до 200 т. тонкорунныхъ овецъ (до 1 милліона пудовъ шерсти), кромѣ простаго овцеводства; производящихъ винокурение изъ привозной съ сѣвера ржи, а земледѣліе большею частью рабочими изъ ближайшихъ губерній, откуда получаютъ часть лѣснаго товара; имѣющихъ большое скотоводство, пчеловодство и т. п. Отправляя свои произведенія въ Таганрогъ или Ростовъ, смотря по разстоянію, они получаютъ оттуда соль, лѣсной сосновый матеріалъ и до сихъ поръ уральское желѣзо, хотя живутъ на пластахъ лучшаго угля съ желѣзными рудами.

Луганскій заводъ—промышленное мѣсто съ населеніемъ до 10,000 душъ (вмѣстѣ съ Каменнымъ Бродомъ), изъ коихъ

*) Выгода будетъ даже въ стратегическомъ отношеніи, на случай еслибы когда-либо непріятелю удалось занять Таганрогско-Ростовскую дорогу у самаго берега моря и дѣйствовать отъ нея на ту или другую линію.

69 купеческихъ капиталовъ, 500 мастеровыхъ и ремесленниковъ; кромѣ казеннаго чугунно-литейнаго завода, здѣсь находятся еще слѣдующіе: салотопенныхъ 10, свѣчныхъ 20, кирпичныхъ 8, черепичныхъ 2, кожевенный 1, мыловаренный 1 и другія заведенія. Кромѣ того дорога пройдетъ недалеко отъ двухъ большихъ торговыхъ мѣстъ: села Городище и м. Ивановки, имѣющихъ много капиталовъ, торгующихъ хлѣбомъ и снабжающихъ окрестности разными привозными товарами, и вблизи станицы Луганской, славящейся своими ярмарками.

Вообще эта мѣстность связана съ Екатеринославомъ, Таганрогомъ и Ростовомъ интересами жителей; поѣздки туда въ теченіи всего года постоянныя по дѣламъ торговымъ, промышленнымъ и др., такъ что кромѣ кладей будетъ много и пассажировъ; а легкость сообщенія увеличитъ необходимость поѣздки съ тѣмъ вмѣстѣ и доходъ дороги. А потому, по всѣмъ даннымъ, Донецкая горно-промышленная дорога вознаградитъ капиталы потребныя на ея устройство.

Длина Донецкой дороги будетъ 136 верстъ, а соображая удобство мѣстности, устройство ея не обойдется дороже 50,000 металлическихъ рублей на версту, что можетъ опредѣлиться положительно, только по производствѣ подробныхъ изысканій и составленіи исполнительнаго проекта.

Въ первую сѣть желѣзныхъ дорогъ входятъ только дороги важнѣйшія, необходимыя для потребностей общихъ въ промышленномъ или другомъ отношеніи, а потому Донецкая горно-промышленная желѣзная дорога, какъ удовлетворяющая потребностямъ общегосударственнымъ, должна войти по возможности скорѣе въ очередь устройства желѣзныхъ дорогъ; и соображая особую ея важность, весьма полезно приступить немедля къ устройству ея начавъ отъ Харьковской дороги до Луганскаго завода (96 верстъ).

Дарованіе Донецкой дорогѣ правительственной гарантіи было бы единственною субсидіею, необходимою для возбуж-

денія частнаго горнаго промысла; выдачи ея не предвидится, такъ какъ дорога должна дать хорошій доходъ; но еслибы и случилась нѣкоторая приплата гарантированнаго дохода, то это вполне окупится огромными выгодами отъ горнаго промысла какъ для Новороссійскаго края, такъ и всего государства.

По югу Россіи должна проходить линія, для сообщенія Каспія и Низовой Волги, отъ Царицына, съ Днѣпромъ и Чернымъ моремъ; которая можетъ устроиться по частямъ, постепенно, и Донецкая дорога будетъ ея участкомъ.

Съ горно-промышленною же цѣлью, дорога эта должна быть продолжена отъ пересѣченія съ Харьковскою дорогою на юго-западъ, и для повсемѣстнаго развитія горнаго промысла идти между вершинами Криваго Торца и Кальміуса, около замѣчательнаго угля с. Александровки (кн. Ливена) съ хорошими желѣзными рудами, и другихъ по лѣвой сторонѣ долины Кальміуса, къ вершинѣ рѣчки Мокрое-Ялы (притокъ Волчей), отсюда, чрезъ мѣстность заселенную нѣмецкими колонистами, къ вершинѣ рѣчки Гайпуль, недалеко Берестовой, гдѣ въ 1866 году открыты мѣдныя руды и графитовыя жилы; и далѣе мимо Карловки, правою стороною р. Конской, до Днѣпра у гор. Александровска, 240 версть.

И такимъ образомъ, вмѣстѣ съ Донецкою дорогою образуется въ 376, или, если Воронежская дорога пойдетъ на Луганскую станицу, то въ 351 версту длины *Александровская горно-промышленная дорога*.

Отъ этой дороги должны идти вѣтви: съ вершины Мокрой-Ялы на Мариуполь 55 версть и отъ р. Гайпуль на Бердянскъ 70 версть.

Александровская желѣзная дорога несомнѣнной важности будетъ имѣть и значительный доходъ. Кромѣ соединенія Днѣпра кратчайшимъ путемъ съ богатыми угольными и рудными мѣстами, она въ послѣдствіи продолжится на во-

стогъ по Землѣ Войска Донскаго 290 версть (считая отъ Луганской станицы) до Волго-Донской дороги, по коей къ Царицыну на Волгѣ, и составитя *Александровская Волю-Днѣпровская* линія.

Отъ Днѣпра *Александровская линія* будетъ продолжена на западъ, мимо Николаева до Одессы, къ Черному морю; тогда по ней пойдетъ огромное торговое движеніе, которое современемъ проникнетъ и въ глубь Средней Азіи. Начальный участокъ Александровской линіи, Донецкая дорога получить еще большее значеніе, и, будучи связана со многими линіями, дорога эта изъ середины Донецкаго края—подобно какъ въ Пруссіи, дорога около Эссена изъ Селезіи, а Круповская изъ Вестфалии—будетъ отправлять во всѣ стороны горныя произведенія на пользу общую, на могущество и силу Россійскаго государства.

II. Македонскій.

19 февраля

1869.

