

Источник: Вехи Таганрога
Дата выпуска: 2009
Номер выпуска: 39
Заглавие: Азовская железная дорога
Автор: Н. В. Кукольник

Предлагаемая статья Н.В. Кукольника «Азовская железная дорога» была опубликована в газете «Голос» № 158 от 30 мая 1866 года в самый разгар газетных баталий за выбор направления южной ветки Курско-Харьковско-Азовской железной дороги. Она демонстрирует яркий публицистический талант Нестора Васильевича Кукольника, его государственное мышление и приверженность к Таганрогу, которому он стремился обеспечить экономическое развитие и процветание. Статья написана высоким слогом трибуна и затрагивает самые широкие аспекты некогда существовавшей проблемы. Редакция приводит ее с некоторыми сокращениями.

В № 144 «Санкт-Петербургских ведомостей» напечатана корреспонденция из Харькова, в которой излагается весьма справедливое беспокойство харьковского земства о неизбежной судьбе этой важной губернии, если с особенною быстротой на помощь ей не подоспеет железная дорога, которая соединила бы Харьков с Азовским морем. Потому что в портах этого моря заключается экономическое спасение этой губернии.

Беспокойство не только простительное, но и весьма похвальное; ходатайство вполне уважительное, если бы в него не замешивались некоторые странности, требующие разъяснения. Во-первых, ходатайство по этому предмету в марте 1865 года было совершенно уместно, потому что вопрос об этом деле возник в марте 1864 года; совершенно готовая компания принимала на себя сооружение этой едва ли не самоважнейшей дороги; это было известно во всей России, а потому естественно, если столь близкие надежды целый год бесплодно испытываемые, сменились от нетерпения, страхом за будущность, грозную и безвыходную. Но вслед за тем Харьков не мог не знать, что 8-го февраля 1865 года удостоилась высочайшего утверждения предварительная концессия той же компании и что учредители приступили к собиранию капитала; харьковский гражданский губернатор граф А.К. Сивере, в бытность свою в Петербурге, телеграммою уведомил Харьков, что Государь Император изволил, при представлении графа А.К. Сиверса Его Величеству, выразить, что эта дорога имеется уже в виду. Казалось бы, это все должно было вполне успокоить харьковское земство, потому что высочайшее утверждение, освящая продолжительные всесторонние и зрелые обсуждения государственных сановников, в каждом деле становится последним словом и незыблемым ручательством в исполнении...

Но харьковское земство, как будто ничего не зная о совершившихся фактах, продолжало отвлекать свое внимание от других земских дел рассуждениями о железной дороге, предлагая изменить линию направления вместо Таганрога на Мариуполь. И принять на счет земства гарантию необходимого капитала для сооружения дороги, но в некоторой только мере и с тем, чтобы контроль и наблюдение за сооружением были предоставлены земству.

Но тут представляется целый ряд экономических вопросов, один другого затруднительнее к раз решению. Во-первых, на земские учреждения должно смотреть еще как на семена великого, необъятно важного дела, положенные вчера только в русскую почву. Каким же образом можно предсказать их всходы, их рост, их плоды? Столь громадные меры не прививаются к непривычной почве без трудных, частых и неудачных опытов. Земских местных нужд и земских государственных обязанностей так много, что одной доброй воли далеко не достаточно для их обеспечения. Нет никакого сомнения, что принципы самоуправления будут благотворительно содействовать развитию внутреннего благоустройства и благоденствия; но пока еще, как и во всяком новом деле, даже самые пределы этого самоуправления недостаточно разграничены и развиты, так сказать, временно, впредь до указаний зрелого опыта. Какую же может принять на себя гарантию на капитал в несколько десятков миллионов новорож-

денное земство, которое - да позволено будет сказать - едва ли еще и само знает, чем оно располагать может, потому что желания самые искренние нельзя принимать за действительную возможность. А мы еще не знаем, имеет ли харьковское земство достаточно средств для покрытия государственных, областных, уездных и хозяйственных своих потребностей в тех размерах, каких потребует действительная надобность, тем более что сами эти размеры еще не высказаны вчерне.

Харьковское земство предполагает не принимать на себя гарантию во всей целостности, а только участвовать в ней некоторой долей. Но какая же это будет доля - десятая, сотая или тысячная? Если б даже и десятая, то каким образом обеспечить земству десятую долю контроля и наблюдения? Допустить в большей мере земское участие не позволяет сама справедливость, потому что тот, кто гарантирует капитал на девять долей, должен сохранить за собой соразмерно и право контроля и наблюдения.

Не приведет ли подобная двойственность гарантии к нескончаемым спорам и препинаниям, от которых дело не получит ни скорости, ни спорости? Харьковское земство, не заботясь о своих ближних и дальних соседях, и поэтому направляя дорогу как можно ближе к своим землям, допускает необходимость разрезать железной дорогой каменноугольный бассейн, и тем, очевидно, направляет ее в глубь Земли Войска Донского. Из этого само собой обнаруживается, что эта дорога должна пройти по губерниям Харьковской, Екатеринославской, по Земле Войска Донского и Мариупольскому округу.

Благодеяния железной дороги слишком соблазнительны, а потому и почему удивляться, если каждый тянет ее к себе, поближе к своим личным интересам. Таким образом и Мариуполь, и Лисичанск, и Луганский литейный завод, и харьковские землевладельцы, не вдаваясь ни в государственное значение дороги, ни в общую пользу для России, ни в экономические условия более отдаленных и более нуждающихся областей (своя рубашка ближе к телу), употребляют все усилия переделать высочайше утвержденное направление согласно их личным выгодам, ищут и находят покровителей, тогда как за таганрогскую линию никто не хлопотал. Она указана учредителям самим правительством (министерством путей сообщения), одобрена была всеми государственными сановниками и общественным мнением и освящена высочайшею волею по весьма простой причине, потому что рациональные ее свойства слишком ясны и неопровержимы как сама логика.

Этим путем оживятся не одни юго-восточные уезды Харьковской губернии, а и обширные, богатейшие хлебородием земли Екатеринославской губернии, Войска Донского, Ставропольской губернии и Черномории. Этим путем несметные подземные богатства антрацита, каменного угля, железной руды, меди, свинца, алебаstra будут призваны к жизни и деятельности не в тесном кружке монополий, а по всему протяжению бассейна, идущего по обе стороны и параллельно этой линии.

Харьковское земство, заботясь исключительно о своих землях, не пожалело и своего купечества, у которого с Мариуполем (равно и Бердянском) никакого дела нет, да и быть не может, тогда как по таганрогскому пути совершается и ныне громадное движение внутренней торговли. Этим путем русскими продуктами снабжаются и Таганрогское Градоначальство, и Ростов, и Земля Войска Донского, и Ставрополь, и Кавказ, и Черномория. Весьма примечательно, что харьковское городское общество приговором от 5 мая 1865 года признало проведение железной дороги из Курска через Харьков в Таганрог и Ростов неисчислимо выгодным не только для Харькова, но и для всего края. И настаивало на безвозмездном отводе городской земли под эту железную дорогу, соблюдая совершенно равномерно общие интересы и торгующего сословия, и землевладельцев.

Мы не станем доискиваться причин такого странного разномыслия и повторяем, что за Таганрог никто не хлопотал, а за него стояли: здравая логика, география, статистика и политическая экономия. Этим путем обходятся донские гирла, вечное затруднение азовской торговли, эти ненасытные данаиды. Через их бездонные бочки безвозвратно и бесполезно столько лет поглощается труд и бросаются в воду деньги, обременяющие торговлю церемониями податного сбора.

Этим путем Земля Войска Донского со своими казачьими полками, с Грушевским антрацитом, с пшеницей внутренних округов, с Новочеркасском получает легкое и быстрое сообщение и с портом, и с Россией, потому что между аксайской и этой железной дорогой расстояние всего в 12 верст, и оно должно тотчас исчезнуть. Наконец, этим путем весь Кавказ со всеми экономическими и стратегическими условиями сливается с Россией, представляя в ближайшем будущем полную возможность перекинуть железную дорогу из Ростова или Аксая и на Каспийское море.

Мы не говорим о людях, не любящих правды и предпочитающих ей упрямство ложного убеждения <...>, но мы готовы подтвердить громадные преимущества Таганрога перед всеми другими пунктами на Азовском море, из которых каждый решительно ни одним из этих преимуществ не обладает.

Пределы журнальной статьи позволили нам изложить только в общих чертах и только главные крупные преимущества Таганрога. Мы воздержались от подробностей, а эти подробности немаловажны, как, например, азовские и донские рыбные промыслы, ма-нычская соль, донское виноделие, и т.д., и т.д.

В чем, однако ж, заключаются выгоды Мариуполя, на которых могла основаться хотя бы шаткая тень соперничества? У берегов мариупольских Азовское море на два фута глубже, чем у Таганрога, и Мариуполь ближе к именьям харьковских землевладельцев. Последнее обстоятельство достаточно выявлено, а если дорога без шуток, не в видах монополистов, должна углубиться в каменноугольный бассейн, то очевидно, что от Харькова до Мариуполя станет дальше, чем от Таганрога, и перевозка продуктов будет дороже. Что же касается Мариупольского рейда, то голословность этого основания уже вполне обличена в статьях и экономистов, и техников. Мы укажем только на статью контр-адмирала Перелешина, помещенную в «Одесском вестнике», где опровергнуты главнейшие софизмы и несправедливые показания защитников Мариуполя по этому морскому вопросу.

С нашей стороны прибавим только то, что, по нашему мнению, все порты Азовского моря для приходящих грузовых судов одинаково неудобны, но между ними для безопасной стоянки кораблей, по свойству морского дна, все-таки менее других неудобным останется таганрогский рейд, где крушения большого судна старожилы не помнят. Как в Мариуполе, так и в Таганроге загрузка (судов - прим. ред.) производится и всегда будет производиться посредством каботажа, которому расстояние нескольких верст при содействии пара, да и при обыкновенном парусном плавании, не составляет особой разницы и до сих пор еще никого не затруднило. А для этого в Таганроге у берега есть 8 фут глубины, что совершенно достаточно.

Для обеспечения зимней стоянки каботажа и облегчения погрузки товаров, в Таганроге ли, или в Мариуполе, необходимы гидротехнические сооружения, которые в Таганроге уже разрешены правительством. И для того имеется в наличности более 250 тысяч руб. серебром, тогда как подобные работы, обещающие Мариуполю удобную гавань, принадлежат к разряду проектов, предлагаемых иностранными инженерами. А эти проекты могут при исполнении не вполне оправдаться или потребовать более значительных расходов.

Отзыв защитников Мариуполя, будто бы для этого дела у них имеется в готовности чуть не миллион рублей, нам кажется слишком неопределенным и невероятно преувеличенным, потому что торговля Мариуполя до сих пор была слишком маловажна и ограничивалась только окрестными местностями. Мы не знаем в Мариуполе ни одной самостоятельной конторы, имеющей в торговом мире какое-либо серьезное значение. Мариупольская торговля производилась до сих пор почти исключительно вспомогательными агентами известных коммерческих фирм, главные конторы которых находятся в Таганроге, Одессе и других городах, а потому неоткуда и не из чего было собрать такой капитал. А если он существует в уме или в предположении, то до своего осуществления не может служить уважительной основой какому бы то ни было предположению.

Если таганрогская дорога осуществится и плоды производительности всего этого края, несомненно, в громадных размерах двинутся к Азовскому морю, тогда при необходимости могут быть легко проведены вспомогательные ветви железных дорог не только в Мариуполь,

но и в Бердянск, и в другие причалы Азовского моря. Потому что с затратой миллионов можно при любой морской косе устроить гавани, как это мы видели в Одессе. Но для мечты, имеющей в основании только два фута морской глубины (Кукольник имеет в виду желание харьковских землевладельцев проложить дорогу к мариупольскому порту, где уровень воды у берега не превышает двух футов - прим. ред.), пожертвовать всеми преимуществами Таганрога было бы не только неблагоприятно, но даже смешно до карикатуры. Всякий местный эгоизм должен иметь свои пределы и подчиняться эгоизму государственному, на котором основаны общее благоденствие и нравственная энергия всякой нации. И, может быть, вследствие подобных явлений нас обвиняют в недостатке патриотизма, разъединенного личными видами и частными стремлениями, потому что красноречивые, безжертвенные заявления на словах и бумаге, как газетные известия, всегда требуют подтверждения на деле.

Увлекаясь подобными сепаративными побуждениями, жертвуя всеми государственными видами и выгодами, лишь бы нам одним было хорошо, мы мало того что не ускоряем осуществления этого <...> спасительного и плодотворного предприятия, блистательные последствия которого так выгодно должны отразиться на интересах всего государства, но усложняем, запутываем, затрудняем и, может быть, на многие годы замедляем его исполнение.

Этим мы подаем повод тем, которым почему-либо не нравится неотразимая возможность процветания всего юго-восточного края и неразлучная с ним необходимость административных изменений <...> для общей пользы России. Равно как и тем, которые, не имея нравственной силы оторваться от своих устарелых и престарелых принципов, предпочитают медленность и бездействие всякому успеху предприятия, не согласного с их заматерелыми, замаринованными верованиями, отчего страдает экономическое и финансовое положение всей России.