



УДК 94(470)''17/1917''  
ББК 63.3(2)53

## ВОПРОС О ПОСТРОЙКЕ ВОСТОЧНО-ДОНЕЦКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (КОНЕЦ XIX ВЕКА)

*А.В. Луночкин*

Статья посвящена истории вопроса о сооружении Восточно-Донецкой железной дороги. Признанная необходимой еще в начале 1870-х гг., она была разрешена к постройке только в конце XIX века. В статье рассматриваются предложения о возведении дороги, обсуждение проблемы в правительстве. Выясняются причины задержки с принятием решения в контексте различных экономических и политических факторов.

**Ключевые слова:** *Восточно-Донецкая железная дорога, Общество Юго-Восточных железных дорог, Министерство путей сообщения, Министерство финансов, Царицын, Дубовка, промышленность, торговля.*

Пожалуй, ни одна железная дорога на Юге России не появлялась с такими трудностями, как Восточно-Донецкая. От первых планов до их воплощения прошло почти тридцать лет. Впервые мысль о соединении Волги с Донецким угледобывающим бассейном появилась в правительстве еще в начале 1870 года. В разработанный Министерством путей сообщения и утвержденный Александром II 27 марта 1870 г. проект новой сети железных дорог вошла линия «от Грушевки до Калача в видах обеспечения грушевскому антрациту движения по Волге» [1, с. 319]. В соответствии с этим планом министр путей сообщения А.П. Бобринский 21 мая 1873 г. представил в Комитет министров свои соображения о 14 линиях, предназначенных к постройке в будущем 1874 году. Среди них находилась и Донецкая каменноугольная дорога, которая должна была начинаться от ст. Никитовки Харьковско-Азовской дороги, пересекать действующую линию Воронежско-Ростовской дороги в 5 верстах от ст. Звереве и далее направляться на восток с переходом че-

рез Дон у Кобылянской ст-цы 2-го Донского округа. Планировалось, что линия новой дороги должна была примкнуть к существующей Волжско-Донской дороге у новой ст. Зеленой в 4,5 верстах от ст. Кривомузгинской и таким образом выходить к Волге, используя уже имевшиеся пути и пристань. Всего с Луганской ветвью проектируемая дорога должна была протянуться на 555 верст и обойтись в 21 389 000 рублей. Предложенные министром линии получили одобрение Александра II [5, т. 2, с. 138].

Однако поступившее затем в правительство ходатайство Общества Волго-Донской железной дороги о предоставлении ему постройки Донецкой дороги не встретило поддержки и было оставлено без последствий [4, с. 240]. Причиной отказа, очевидно, стала явная финансовая несостоятельность хронически убыточного общества. С другой стороны, министр А.П. Бобринский был сторонником казенной постройки железных дорог. Исполняя собственный план, 31 мая 1874 г. он внес в Комитет министров представление о постройке двух из намечавшихся дорог – Мелитопольской и Донецкой – силами казны. Однако министр финансов М.Х. Рейтерн выступил категорически против этого, ссылаясь на отсутствие средств. В результате дискуссии Комитет министров поручил двум министрам прийти к соглашению

относительно способа передачи права на строительство Донецкой дороги какому-либо из соседних железнодорожных обществ. Это положение было утверждено императором 30 июля 1874 года [5, т. 2, с. 188].

Видимо, слухи о предполагаемой линии быстро распространились в железнодорожном мире. К февралю 1875 г. в правительство поступило сразу несколько предложений о постройке Донецкой дороги: от обществ Волго-Донской, Грязе-Царицынской, Козлово-Воронеже-Ростовской и Лозово-Севастопольской железных дорог [4, с. 268]. Однако сменивший А.П. Бобринского на посту министра К.Н. Посьет также не желал допускать к строительству имевшиеся в регионе частные компании. Во всеподданнейшем докладе 19 декабря 1874 г. он просил разрешения (и получил его) по согласованию с министром финансов найти способ построить эту дорогу, «не ограничиваясь передачей соседним обществам» [2, л. 4].

У министра имелось свое мнение о необходимости Донецкой дороги. Так, 24 марта 1875 г. он вошел в Комитет министров с очередным представлением о дорогах, признаваемых нужнейшими. На одно из первых мест им была поставлена Донецкая каменноугольная дорога с ветвями Луганской и Петровской. По мнению министра, наиболее важной являлась постройка западной части Донецкой дороги. Восточная же часть, начинавшаяся от ст. Звереве, могла быть отложена, поскольку, как считал министр, в экономическом значении она уступала прочим. Взамен восточного участка К.Н. Посьет признавал возможным лишь строительство укороченной линии протяженностью около 100 верст к устью Северского Донца. Он считал, что расчистка донских перекатов и организация правильного грузового судоходства здесь обошлись бы гораздо дешевле строительства железнодорожной линии в несколько сот верст. Впрочем, министр полагал, что нужда в донецком каменном угле на Волге не является такой острой «ввиду развивающегося применения в качестве топлива нефтяных остатков», а также перспективы доставки в волжский бассейн угля с Урала по уже строившимся железным дорогам [5, т. 2, с. 216]. К.Н. Посьету решительно возражал один из его предшественников на высоком посту – бывший глава Мини-

стерства путей сообщения П.П. Мельников. В своем мнении, внесенном в Комитет министров, он указывал на быстрый рост цен на топливо в низовьях Волги, происходивший в последнее время. По его словам, это угрожало как развитию пароходства, так и железным дорогам. П.П. Мельников решительно высказался за скорейшее соединение Волги с Донецким каменноугольным бассейном [2, л. 6].

Комитет министров не решился отменять утвержденный ранее императором список линий, намеченных к постройке. Но вместе с тем министру путей сообщения было вменено в обязанность провести дополнительные изыскания с тем, чтобы улучшить трассу и тем самым снизить издержки по будущему строительству. Это означало по существу откладывание решения на неопределенный срок. Данное положение было утверждено 22 апреля 1875 года. Однако уже 13 июня К.Н. Посьет выступил с новым предложением – образовать для постройки и эксплуатации центральной части Донецкой дороги отдельное общество, а восточную предоставить обществу Грязе-Царицынской дороги с условием, чтобы оно приобрело в свою собственность Волго-Донскую дорогу. Это позволило бы «доставить упомянутому участку прямой выход на Волгу и устранить вредное совместничество разных дорог на Царицынских пристанях» [там же, л. 7]. Такое предложение привело к спорам в Комитете министров. Некоторые из его членов выразили сомнение как в экономической целесообразности подобной меры, так и в способности Грязе-Царицынского общества справиться со строительством и эксплуатацией столь протяженного участка. В результате решение вновь было отложено. Комитет министров поручил министрам путей сообщения и финансов обсудить, «не представляется ли отдача восточного участка Донецкой железной дороги проектированному для осуществления центральной ее части обществу более обеспечивающей интересы горнозаводской на юге России промышленности, чем соединение сего участка с Грязе-Царицынской железной дорогой» [там же, л. 8].

Таким образом, дело постройки основной части Донецкой железной дороги получило полный ход. Концессию на него выиграл известный промышленник Савва Мамонтов;

устав нового общества был утвержден в апреле 1876 года [9, № 55418]. Донецкая дорога вступила в эксплуатацию в 1878–1879 годах. Одновременно с этим 15 апреля 1876 г. министр путей сообщения внес в Комитет министров предложения об отдаче восточного участка Донецкой линии обществу Грязе-Царицынской дороги, а также готовый проект устава данной компании. Казалось, на этот раз решение о начале возведения злополучной Восточно-Донецкой дороги должно было состояться. Но судьба снова оказалась неблагоприятна к этому направлению. В связи с осложнением международной обстановки на Балканах и назревавшей Русско-турецкой войной министр финансов М.Х. Рейтерн добился от Александра II решения о приостановке строительства новых железных дорог [5, т. 2, с. 254]. Однако и после окончания войны с Турцией внешнеполитическая и внутренняя обстановка в стране не благоприятствовала железнодорожному делу. Занятое борьбой с террористическим подпольем государство еще несколько лет не обращало внимания на развитие железных дорог. С 1876 по 1882 г. министр путей сообщения ни разу не поднимал вопрос о новых дорогах.

Лишь 8 апреля 1882 г. К.Н. Посыет обратился в Комитет министров с представлением о сооружении новых дорог, среди которых снова числилась и Восточно-Донецкая дорога [4, с. 302]. Однако на этот раз у планирующейся магистрали возникло новое препятствие. Часть донецких углепромышленников стала ходатайствовать о продолжении Луганской ветви уже существовавшей Донецкой дороги на Миллерово. Поскольку эта линия проходила параллельно проектировавшейся части Восточно-Донецкой дороги на расстоянии менее 100 верст, она стала серьезным конкурентом. В своем представлении К.Н. Посыет высказался за одновременную постройку этих линий, хотя и признал: «...если не будет признано возможным ныне же приступить к постройке обеих железных дорог – Миллеровской и Восточно-Донецкой, то предпочтение должно быть отдано Миллеровской» [2, л. 10]. К дискуссии присоединился граф Э.Т. Баранов, возглавлявший в 1870-х гг. комиссию по исследованию железнодорожного дела. Он представил в Комитет министров особое мнение, где назвал первоочередные, на

его взгляд, направления. В их числе находилась Миллеровская дорога, но не было Восточно-Донецкой. В результате Комитет министров признал желательным осуществление Миллеровской ветви, а относительно Восточно-Донецкой согласился с мнением министра путей сообщения, полагавшим, что линия эта сейчас «утратила до некоторой степени свое значение», но впоследствии ее сооружение было бы желательно. Поэтому Комитет министров признал необходимым провести изыскания по обеим линиям, причем речь шла о комплексном подходе, включавшем в себя изучение экономических и социальных условий местности в целом [2, л. 11]. Этим же положением, утвержденным 9 июня 1882 г., число всех строящихся в стране железных дорог было ограничено количеством 1 000–1 200 верст в год, причем около 30 % из них должно было идти на стратегические направления. Понятно, что это осложнило ситуацию со строительством коммерческих железных дорог.

Восточно-Донецкой дороге опять не везло. Изыскания начались с Миллеровской дороги, а второе направление было отложено по недостатку выделенных казной средств. Тем не менее в докладе Комитету министров 23 декабря 1883 г. К.Н. Посыет включил обе линии в список 11 железных дорог, предназначенных к постройке в 1884–1886 годах. Миллеровская дорога значилась в этом списке под № 5, Восточно-Донецкая – под № 10. Однако Комитет министров решил ограничиться постройкой только Сибирской дороги и Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги. По другим направлениям министру путей сообщения было предоставлено право по мере подготовки результатов изысканий делать отдельные представления. Это положение было утверждено императором 24 февраля 1884 года [4, с. 314].

Исследование Восточно-Донецкого направления производилось комиссией, состоявшей из представителей от Министерства путей сообщения, финансов и государственных имуществ под председательством инженера Яроша. По предварительному плану дорога начиналась от ст. Звереве и шла к Среднему Дону, а дальше имела два варианта. По первому переход Дона планировался у ст. Голубинской, в 17 верстах от Калача-на-Дону, а затем

линия шла на ст. Котлубань Грязе-Царицынской дороги. Вторым вариантом шел немного южнее с переходом Дона у ст. Верхне-Чирской и соединением с Волжско-Донской ветвью Грязе-Царицынского общества у ст. Кривомузгинской. Стоимость направления Звереве-Котлубань была определена в 20 051 423 руб., или 54 598 руб. на версту [6, л. 14]. Вторым вариантом – Звереве-Кривомузгинская – был оценен в 17 604 540 руб., или 55 689 руб. на версту [там же, л. 24]. Комиссия пришла к выводу, что «наиболее выгодным в техническом и торгово-промышленном отношении конечным пунктом» дороги следовало признать Дубовку, поскольку «в Царицыне нет достаточной и вполне пригодной береговой полосы с надлежащей пристанью; между тем таковая полоса имеется в Дубовке протяжением в 6 верст» [там же, л. 9]. Поэтому осенью 1884 г. она приступила к дополнительному исследованию «независимого от Грязе-Царицынской дороги» выхода на Котлубань и Дубовку.

Информация о результатах работы комиссии распространилась довольно быстро. В Министерство финансов стали поступать ходатайства от заинтересованных лиц и обществ, стремившихся повернуть события в выгодную для себя сторону. Уже 28 января 1885 г. городской голова Царицына И.В. Мельников с группой уполномоченных гласных направил министру докладную записку с обоснованием выгоды Царицына, а не Дубовки, как конечного пункта дороги. Проявляя поразительную осведомленность о содержании доклада комиссии, «отцы города» не соглашались с главным ее аргументом – тесноте царицынской пристани – и обещали в случае необходимости предоставить под пристань 8-верстную свободную береговую полосу, принадлежащую городу [13, л. 13]. Вдогонку записке 8 февраля на имя Н.Х. Бунге из Царицына была отправлена телеграмма за подписями 18 крупнейших местных лесоторговцев, призывавших «отнестись сочувственно к направлению Восточно-Донецкой дороги на Царицын» [там же, л. 3].

В борьбу вокруг выбора направления дороги включилось правление общества Грязе-Царицынской дороги, давно уже с тревогой опасавшееся появления конкурента для ее Волго-Донской ветви. Оно попыталось добить-

ся, чтобы новая линия шла не на Дубовку, а соединилась с Волго-Донской ветвью. В печатной докладной записке, представленной министру финансов 17 февраля, правление заявило, что Зверевская линия нанесет прямой ущерб и Волго-Донской, и Грязе-Царицынской дорогам, отвлекая на себя не менее 9 млн пудов грузов [3, с. 4]. Предрекая убытки и казне, которой Волго-Донская дорога была должна около 6 млн рублей, правление просило отдать ему если не постройку, то эксплуатацию новой линии [там же, с. 5].

Грязе-Царицынское общество спешило не напрасно. Вскоре у него появился новый конкурент. Правление общества Козлово-Воронеже-Ростовской дороги 11 февраля 1885 г. направило министру финансов ходатайство о предоставлении ему постройки Восточно-Донецкой линии «ввиду того, что залежи антрацита находятся исключительно по линии» их дороги. Акционеры обещали построить дорогу «по самым умеренным ценам», а в уплату за работы и поставки получать не наличными деньгами, а четырехпроцентными облигациями, «считая таковые по расчету 81 % за 100» [13, л. 1]. Наконец, конкурент появился и у самой идеи Восточно-Донецкой дороги. В это же время в правительстве рассматривался вопрос о судьбе предлагавшейся к постройке Пензо-Харьково-Лозовской дороги, южная часть района которой соприкасалась с районом Восточно-Донецкой линии.

Изучение вопроса о сравнении Восточно-Донецкой и Пензо-Лозовской дорог было возложено на комиссию под председательством тайного советника В.В. Салова в составе представителей министерств путей сообщения, финансов, внутренних дел, государственных имуществ и военного. Туда же были приглашены представители заинтересованных сторон: управляющий горной и соляной частью в области Войска Донского В. Вагнер, уполномоченный Императорского технического общества инженер Н. Иосса, представитель Воронежского губернского земства Мусницкий, уполномоченный товарищества «Бр. Нобель» Грачев, углепромышленник Кошкин и два представителя г. Царицына – городской голова И. Мельников и гласный С. Трескинский.

Комиссия работала с октября 1885 по март 1886 г. и провела 13 заседаний. Выслу-

шав специалистов, она пришла к выводу, что «сооружение Восточно-Донецкой дороги будет содействовать удешевлению топлива на Волге и урегулированию цены на оное. Пензо-Харьковская дорога не обеспечит сбыта угля на Волгу и не повлияет в значительной степени на удешевление его» [13, л. 75]. Перспективы грузового движения по Восточно-Донецкой дороге определялись в 40–35 млн пудов [там же, л. 86]. В качестве конечного пункта дороги комиссия высказалась за Царицын. Направление на Дубовку, по ее мнению, было бы оправдано только в случае неудачи переговоров с Грязе-Царицынским обществом относительно условий соединения Восточно-Донецкой дороги с Волго-Донской ветвью [там же, л. 89].

По вопросу о первоочередности строительства железных дорог комиссия также не пришла к единому мнению. Председатель, четыре члена – Н. Михневич, А. Кеппен, Э. Зубов, П. Романов и два приглашенных инженера Вагнер и Иосса высказались за первоочередное сооружение Восточно-Донецкой дороги. За Пензо-Лозовскую дорогу выступили лишь три члена комиссии [там же, л. 109]. Разошлись и мнения глав заинтересованных ведомств. Выступавший за военного министра генерал Н.Н. Обручев высказался поначалу за Пензо-Харьковскую дорогу, но ввиду ходатайства войскового наказного атамана счел возможным присоединиться к сторонникам Восточно-Донецкой дороги [там же, л. 131]. Управляющий Министерством государственных имуществ сенатор Вешняков выступил за скорейшее сооружение Восточно-Донецкой дороги. За министра внутренних дел его товарищ В.К. Плеве высказался в пользу Пензо-Харьково-Лозовской линии. По его мнению, она должна была оказать благотворное влияние на развитие сельского хозяйства этого региона. Решающим, однако, оказалось мнение министра финансов. Н.Х. Бунге известил 23 августа 1886 г. министра путей сообщения, что по его расчетам обе дороги будут убыточными, а потому «было бы более осторожным приостановиться на некоторое время сооружением этих линий, тем более что при настоящем затруднительном финансовом положении едва ли будут иметься в наступающем 1887 г. потребные на это средства». Впрочем, министр отметил, что в случае наличия свободных

средств он «отдал бы предпочтение сооружению Восточно-Донецкой дороги [13, л. 125].

Результаты работы комиссии по поводу постройки Восточно-Донецкой и Миллеровской дороги были доложены министром путей сообщения Комитету министров лишь 10 ноября 1886 года. Министр финансов Н.Х. Бунге, ссылаясь на тяжелое положение со средствами, высказался против строительства новых дорог. Рассмотрев все материалы, Комитет министров постановил: «не предпреляя вопрос о сооружении за счет казны этих дорог», предоставить министрам путей сообщения и финансов, во-первых, если средства появятся, начать подготовительные работы по этим линиям, и во-вторых, в случае поступления ходатайств о постройке этих дорог силами частных обществ – незамедлительно входить с этими прошениями в Комитет министров. Это положение было утверждено императором 29 ноября 1886 года [4, л. 333].

На этом дело постройки Восточно-Донецкой дороги снова застопорилось. В планы новых дорог она не включалась ни К.Н. Посьетом, ни сменившим его в ноябре 1888 г. Г.Е. Паукером. Лишь в 1889 г. активность проявило акционерное общество Донецкой железной дороги. Дважды – 4 и 11 февраля – его уполномоченный инженер Титов направлял докладные записки министру путей сообщения с ходатайством о скорейшем сооружении Восточно-Донецкой и Миллеровской ветвей с одновременной выдачей обществу кредита. В Министерство путей сообщения 23 декабря 1889 г. поступило ходатайство Саратовского земства о соединении Волги с Черным морем – из Царицына на станцию Тихорецкую Владикавказской железной дороги или на ст. Зверево. Наконец, 15 января 1890 г. в министерство снова обратился инженер Титов. Для обеспечения нормального функционирования своей дороги и строительства новых линий он запрашивал ссуду Государственного банка под залог 25 тыс. акций по 180 руб. каждая из расчета 5 % годовых. В случае, если бы правительство признало нужным, писал Титов, отменить или отложить на неопределенное время окончание дороги до Волги, учредители Донецкой дороги согласны были передать казне свои акции по цене, установленной правительством [2, л. 25–26].

Тем временем Александр III снова обратился к проблеме нереализованных железных дорог; 29 декабря 1889 г. при докладе нового министра путей сообщения А.Я. Гюббенета он повелел в ближайшем будущем еще раз обсудить этот вопрос в Комитете министров. В Министерстве путей сообщения подошли к задаче весьма обстоятельно. Чиновниками министерства была составлена памятная записка с изложением всей истории вокруг Восточно-Донецкой, Миллеровской и Пензо-Харьковской дорог. Записка была размножена типографским способом и в печатном виде разослана во все заинтересованные учреждения. В октябре 1890 г. саратовский губернатор направил министру внутренних дел для передачи в Министерство путей сообщения свои соображения по поводу этой записки. Губернатор высказался за Восточно-Донецкую дорогу, поскольку это открыло бы саратовской пшенице более короткий выход к Черному морю, а донецкому углю – на Волгу [2, л. 34–37]. Мнения же министерств по поводу предлагаемых к постройке дорог снова разделились. Военный министр высказался за одновременное сооружение Восточно-Донецкой и Пензо-Харьковской дорог. Министр государственных имуществ считал, что Восточно-Донецкая дорога «не может быть признана неотложной, хотя за ней и нельзя отрицать пользы для горного дела и земледелия». В Министерстве внутренних дел размышляли долго. Только 31 июня 1891 г. товарищ министра Шебеко высказался в пользу Пензо-Харьковской дороги, поскольку она могла улучшить экономическую ситуацию в крае, пострадавшем от недавнего неурожая [8, с. 2].

Стремясь избавиться от возможной конкуренции, общее собрание акционеров Грязе-Царицынской дороги 15 ноября 1891 г. обратилось к министру путей сообщения о предоставлении их обществу постройки Пензо-Харьковской дороги. Александр III повелел внести этот проект на рассмотрение только что учрежденного Соединенного присутствия Комитета министров и Департамента государственной экономии Государственного совета. Но для этого необходимо было получить еще один отзыв – Министерства финансов. Он был получен только 30 марта 1892 года. Товарищ министра Ф.Г. Тернер уведомил министра пу-

тей сообщения, что, по его мнению, сооружение Восточно-Донецкой дороги «не имеет особого значения в интересах земледелия и сельской промышленности и... может быть, нанесет даже некоторый вред местной каменноугольной промышленности, если только на Дону разовьется употребление нефтяных остатков» (привозимых с Волги. – *А. Л.*) [8, с. 5]. Тернер высказался за Пензо-Харьковскую дорогу, но признал, что вопрос о сравнении предлагаемых к постройке магистралей нужно еще раз изучить специалистам.

В результате при Министерстве путей сообщения была образована очередная комиссия под председательством товарища министра генерал-лейтенанта Петрова, а в ее составе – подкомиссия по определению коммерческих условий Царицынско-Тихорецкой и Восточно-Донецкой линий. По подсчетам подкомиссии, возможный грузооборот Восточно-Донецкой ветви определялся в 38 208 574 пудов, из них с Волги – 28 387 056. При среднем тарифе 1,44 коп. с пудо-версты выручка могла составить 2 939 000 руб., а вместе с доходами от пассажирского движения и прочими могла достигнуть до 3,5 млн рублей. Расходы на сооружение дороги составляли, по мнению подкомиссии, 17 529 500 руб., эксплуатационные – 2 329 377 рублей. Таким образом, каждый год получалось превышение доходов над расходами на 1,1 млн руб., которое можно было направить на погашение затрат на возведение дороги. Подкомиссия заявила: «Скорейшее решение сооружения этой дороги, не только не представляющей никакого риска в финансовом отношении, но и обещающей излишний, против установленных процентов, доход предпринимателю, весьма желательно, а для некоторых видов промышленности и необходимо» [12, с. 3]. Возможной конкуренции с Тихорецкой дорогой подкомиссия не нашла. По ее мнению, Царицын-Тихорецкая ветвь взяла бы на себя те волжские грузы, которые шли на Северный Кавказ и Новороссийск. На Восточно-Донецкую пошла бы «другая часть грузов, требующаяся в степной местности Азовского моря и в Донецком бассейне или происходящая из этого района» [там же, с. 15]. Члены подкомиссии признали необходимым и возведение побочной ветви Котлубань-Дубовка, посчитав, что по ней будет

проходить не менее 13 млн пудов грузов, среди которых 7 млн пудов лесных товаров и 3 млн пудов – хлеба [12, с. 12].

Однако другая подкомиссия, рассматривавшая Пензо-Харьковскую дорогу, пришла к еще более оптимистичным выводам. По ее подсчетам, эта линия, проходящая по несравненно более плотно населенным и производительным с точки зрения сельского хозяйства районам, могла привлечь не менее 45,7 млн пудов грузов, из которых хлебных – свыше 20 млн пудов. На этом основании комиссия пришла к заключению: «...в настоящее время участку Балашов-Харьков Пензо-Харьковской дороги должно быть отдано предпочтение перед Восточно-Донецкой» [8, с. 17].

Видимо, подробности работы комиссии не остались секретом для заинтересованных сторон. Правление общества Грязе-Царицынской железной дороги 27 февраля 1893 г. обратилось в Министерство финансов с новым предложением – о слиянии обществ Козлово-Воронежско-Ростовской и Грязе-Царицынской дорог в одно Общество Юго-Восточных железных дорог с тем, чтобы ему была передана постройка Пензо-Харьковской и отданы в аренду казенные Орловско-Грязская и Ливенская дороги. Это ходатайство было удовлетворено [5, т. 3, с. 309, 316].

Однако в практическую стадию решение вопроса о Восточно-Донецкой дороге перешло лишь в 1895 г., после очередного ходатайства углепромышленников Донецкого бассейна и представителей торгово-промышленных фирм Московского района. Отношением от 22 ноября 1895 г. Департамент железнодорожных дел Министерства финансов предложил правлению Общества Юго-Восточных железных дорог рассмотреть вопрос о постройке этой дороги. Чрезвычайное собрание акционеров 3 марта 1896 г. поддержало эту идею, а в октябре 1896 г. правление Общества Юго-Восточных железных дорог официально обратилось с ходатайством о предоставлении ему разрешения на постройку и эксплуатацию дороги Лихая – Кривомузгинская [11, с. 71]. Проведение обсуждалось в комиссии при участии представителей области Войска Донского и горнопромышленников Юга России. На двух заседаниях – 3 и 14 февраля 1897 г. – комиссия в целом согласилась с предложением правления, но представители военного министер-

ства настояли на включение в будущую дорогу ветви на окружную станицу Нижне-Чирскую. В свою очередь, представители области Войска Донского и горнопромышленник Рыковский заявили о желательности изменения и начального пункта дороги. По их мнению, она должна была примыкать к Воронежско-Ростовской линии не в станции Лихой, а у Зверевево с выходом на ст-цу Екатерининскую [11, с. 72]. После проведения дополнительных изысканий Общество Юго-Восточных железных дорог отвергло предлагавшиеся варианты как невыгодные. Оно настаивало на своем направлении дороги от Лихой через ст-цу Усть-Белокалитвенскую на ст. Кривомузгинскую Волго-Донской дороги [там же]. Межведомственная комиссия согласилась с этим, и министры путей сообщения и финансов 19 декабря 1897 г. вошли с соответствующим представлением в Соединенное присутствие Комитета министров и Департамента государственной экономии Государственного совета. Впрочем, ходатайство военного ведомства не было забыто. В представление был добавлен пункт о постройке за счет Общества Юго-Восточных железных дорог шоссе от ст-цы Нижне-Чирской до проектируемой ст. Чир, а также о переносе туда из окружной станицы складов военного ведомства [7, с. 2]. Для финансирования стройки Обществу Юго-Восточных железных дорог было разрешено выпустить облигационный капитал на сумму не свыше 18 072 067 руб. 33 копеек. Соединенное присутствие на заседании 20 января 1898 г. согласилось с этим представлением, а окончательно оно было утверждено Николаем II 31 января 1898 года [10, № 14970]. Вопрос о постройке Восточно-Донецкой дороги наконец-то был решен. Дорога протяженностью 305 верст была принята в эксплуатацию 10 июня 1900 года [7, с. 11].

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Головачев, А. А. История железнодорожно-го дела в России / А. А. Головачев. – СПб., 1881. – 404 с.
2. Дело о рассмотрении записки Министерства путей сообщения о Восточно-Донецкой, Миллеровской, Пензо-Харьково-Лозовской и Муромо-Казанской железных дорогах для выяснения необ-

ходимости проведения Пензо-Харьковской железной дороги // Государственный архив Саратовской области (ГАСО). – Ф. 1. – Оп. 1. – Д. 4900.

3. Докладная записка по поводу предполагаемой постройки Восточного участка Донецкой железной дороги // Грязе-Царицынская ж.д. Правление. – СПб., 1885. – 6 с.

4. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно / В. М. Верховский. – Вып. 2. – СПб., 1899. – Паг. продолж. – 425 с.

5. Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам Комитета министров : в 3 т. / Н. А. Кислинский. – СПб., 1902. – Т. 1. – 343 с. ; Т. 2. – 325 с. ; Т. 3. – 329 с.

6. О направлении Восточно-Донецкой железной дороги // Российский государственный исторический архив (РГИА). – Ф. 268. – Оп. 1. – Д. 1159.

7. Отчет правления общества Юго-Восточных железных дорог по сооружению Восточно-

Донецкой линии / Юго-Восточные ж.д. Правление. – СПб., 1901.

8. По вопросу об образовании общества Юго-Восточных железных дорог / Министерства финансов и путей сообщения. Комиссия. – СПб., 1893. – 47 с.

9. Полное собрание законов Российской империи. – Собр. II. – Т. LI. – СПб., 1878. – 714 с.

10. Полное собрание законов Российской империи. – Собр. III. – Т. XVIII. – СПб., 1901. – 1120 с.

11. Состоящая при Министре финансов Комиссия о новых железных дорогах и ее деятельность // Высочайше учрежденная Особая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Труды. – Ч. I: 1896–1902. – СПб., 1910. – 368 с.

12. Справка по вопросу о сооружении Восточно-Донецкой железной дороги (Зверево-Кривомузгинская) с побочными линиями: Коглубань-Дубовка и Луганск-Миллерово. – СПб. : Тип. Бернштейна, 1897. – 40 с.

13. Ходатайства и предположения о постройке Восточно-Донецкой железной дороги // РГИА. – Ф. 268. – Оп. 1. – Д. 1174.

## THE QUESTION OF CONSTRUCTING THE EAST-DONETSK RAILWAY (THE END OF XIX CENTURY)

*A. V. Lunochkin*

This article is devoted to the historical background of constructing the East-Donetsk railway. The importance of its construction was considered at the beginning of 1870s, but the permission to start its construction was given only at the end of 1890s. The article focuses on proposals dealing with the construction activities, the governmental consideration of the problem. The reasons of a delay with the decision-making in contexts of various economic and political factors are brought to light.

**Key words:** *East-Donetsk railway, South-East Railways Company, Ministry of Communication Lines, Ministry of Finance, Tsaritsyn, Dubovka, industry, trade.*