

УДК 930.1 (01) + 913 (091)

Муха Б.Б., канд. геол.-мин. наук, доцент
кафедра физической географии и природопользования,
Одесский нац. университет им. И.И.Мечникова,
ул. Дворянская, 2, Одесса-82, 65082, Украина

К ПРОБЛЕМЕ ДОБЫЧИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КАМЕННОГО УГЛЯ В НОВОРОССИЙСКОМ КРАЕ И РОЛЬ КНЯЗЯ М.С.ВОРОНЦОВА (период 1823-1856 гг.)

В краеведческой литературе содержится недостаточно сведений о становлении хозяйства причерноморских территорий в XIX веке. После отвоевания Причерноморских степей («Дикого Поля») православной Россией у мусульманской Османской Империи во второй половине XVIII века и присоединения их к России, возникла необходимость заселения этой территории. С 1764 г. в документах она стала называться Новороссийским краем. Новые поселения на территории Новороссии требовали снабжения природными ресурсами: водными, пищевыми, минеральными, лесными. Развитие городов, транспорта, промышленных и сельскохозяйственных предприятий требовало, кроме прочего, обеспечения топливом. В этой связи производилась разведка и освоение месторождений угля в бассейне реки Дон. Со временем этот район стал называться Донецким бассейном. Добыча угля активизировала развитие других отраслей хозяйства. При этом решающее значение имела государственная и хозяйственная деятельность правителя Новороссии, князя Воронцова Михаила Семеновича (в период 1823-1856 гг.).

Ключевые слова: краеведение, Новороссия, Воронцов, Одесса, уголь, пароходство, вода.

ВВЕДЕНИЕ

Содержание изложенной ниже статьи посвящено краеведческому освещению некоторых аспектов ранней истории Одессы, связанных с теми сложностями, с которыми сталкивался буквально каждый житель города и региона. К ним прямо или косвенно имел отношение генерал-губернатор Новороссийского края М.С.Воронцов. Он вступил в должность в 1823 г. и сразу же занялся обустройством новых, мало застроенных сухих степей Новороссии. Одна часть этих проблем, связанная с водоснабжением, больше известна, поскольку по этому вопросу написано и опубликовано довольно много сведений. Другая часть связана с усилиями правителя по снабжению края топливом, что было крайне важно в условиях безлесной сухой степи. Поэтому *целью статьи* является анализ историко-географических краеведческих сведений об освоении территории исторической области Новороссии, когда ее генерал-губернатором был князь Михаил Воронцов (1823-1856 гг.).

Для достижения цели следовало решить такие *основные задачи*: а) выявить пути формирования ресурсного обеспечения Новороссии; б) проблемы обеспечения строительным лесом и топливом жителей Новороссии; в) горно-добывающие изыскания и пути распределения угля; г) государственная и хозяйственная деятельность генерал-губернатора М.С. Воронцова по обустройству и развитию Бессарабии, Новороссии, Тавриды, земель Войска Донского. Следовательно, *объектам*

исследования является краеведческая история освоения Российской Империей причерноморских степей в первой половине XIX столетия, что связано с государственной и хозяйственной деятельностью генерал-губернатора Новороссийского края князя Воронцова М.С. *Предметом* исследования выступает анализ историко-географических событий, отражающих о поисках и добычи питьевой воды, каменного угля, развития морских портов. Впервые в краеведческой литературе анализируется конкретная хозяйственная деятельность талантливого государственного деятеля на подотчетной ему территории, на новых степных землях Новороссийского края. Чаще в литературе рассматривается хозяйственно-географическая деятельность руководителей регионального масштаба в Галиции, на Волыни, в Подолье, в Полесье, на Слобожанщине. Гораздо меньше известно об освоении и обживании в первой половине XIX столетия причерноморских степей, лишенных воды, топлива, строительного леса, путей сообщения, достаточно мощных промышленных центров. Данная статья восполняет этот пробел. Автор надеется, что она будет полезна краеведам, специалистам в области исторического краеведения.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ И ИХ АНАЛИЗ

Новая территория «Дикого Поля» в причерноморских степях, отвоеванная Российской Империей, требовала быстрого заселения. Сначала заселялись уже существующие пункты (Очаков, Аккерман, Килия, Измаил). Затем стали строиться новые поселения – Херсон, Севастополь, Николаев, Одесса, Бендеры и др. В 1764 г. был основан Новороссийский край в составе Тираспольской, Херсонской и Елисаветградской губерний с центром в Кременчуге, а также Таврии и земель Донского казацкого войска. Со временем на новые территории переселились итальянцы, немцы, французы, греки, албанцы, болгары, сербы, армяне и др. Быстро развивалось хозяйство. Все это требовало значительного количества природных ресурсов.

Важнейший ресурс – питьевая вода. Для читателей, мало знакомых с историей Одессы, приводится краткая информация решения вопроса снабжения населения питьевой водой. Итак, вот как описывает ситуацию очевидец: «В 1794 году был заложен город, который в 1795 г. назван Одессой... Местность, занимаемая Одессой, не имеет рек, озер или других сколько-нибудь обильных источников пресной воды. Что же касается местных подпочвенных водоносных слоев, то они сильно минерализованы и для пищевых нужд непригодны». Как полагает подавляющее большинство исследователей, именно безводье было главной причиной, почему в удобном Одесском заливе долго не было сколько-нибудь значительного поселения и морского порта [1, 3, 5].

Далее современники продолжают: «...Порт уже начали строить... Предприимчивые люди, увидев перспективу, приступили к рытью колодцев, чтобы получить воду из нижних водоносных горизонтов, где вода должна быть слаще... Предпочтение отдали пониженным точкам местности. В этих местах вода находилась на небольшой глубине.

Активная застройка и быстрое развитие города привели к росту числа подобных колодцев, количество которых в 1797 г. составляло приблизительно 20 штук. Вода стоила дорого. Ведро воды стоило до 15 копеек, и она была дороже вина. Для сравнения: фунт мяса тогда стоил 20 копеек. ...У моря нашли места, где были родники и источники. Значительное французское население Одессы называло их «фонтанами»: Фонтан Большой, Средний и Малый, Рашковский, Дерibasовский и ряд других, Фонтанская дорога [3,6].

В 20-х годах XIX столетия в Одессе начали оборудовать специальные подземные резервуары для сбора дождевой воды с крыш, так называемые цистерны... Дождевая вода с крыш по водосточным трубам попадала в подземные каналы, устроенные из кирпича или гончарных труб, по которым отводилась в резервуары. До поступления в цистерну вода проходила через фильтр, устроенный из гравия и крупного древесного угля. Стены и своды цистерн устраивались из твердой известковой плиты или бутового камня на известковом растворе. Внутренняя поверхность их прочно штукатурилась пуццолановым цементом... В нижней части водосточных труб (для воды с крыш) устраивалось подвижное звено, которое позволяло сбрасывать в сторону первые загрязненные порции дождевой воды. Емкость некоторых цистерн была более 500 кубических метров. Рост числа колодцев по городу: 1827 г. – 101; 1861 г. – 500-600. Глубина колодцев колебалась от 5-6 до 40 метров и больше.

...Под контролем генерал-губернатора проводились изыскания под месторождения воды. Он днржал данный вопрос под контролем. Однако, только в 1864 г. поступили первые обоснованные предложения водоснабжения из Днестра. 22 сентября 1873 г. в 12 часов на Соборной площади состоялся молебен и торжественное открытие фонтана, к которому была подведена днестровская вода – небольшой фонтан из камня-«дикаря» (кристаллизованный ракушечный известняк).

Началась прокладка городской системы водопровода. Для бедных устраивались уличные «водозаборные столбы». Вода в них продавалась ведрами. В центральной части города, где в основном сосредоточились дома «власть имущих», водопровод был подведен во дворы и квартиры. В самых многолюдных местах были установлены питьевые фонтанчики для бесплатного пользования водой. Они имели внизу небольшую «чашку», из которой могли пить собаки и кошки.

Кроме того, на городских площадях было устроено 19 водопоев для лошадей (последний «гараж» или «депо», в котором находились площадки – грузовые повозки-«биндюги» с лошадьми, автор статьи видел весной 1960 г. в Одессе, возле автовокзала, на пересечении улиц Балковской и Разумовской). Здесь же продавали воду бочками. В городских скверах и садах было устроено восемь фонтанов» [1].

Строительный лес и топливо. Относительно того, как в то время обогревало себя население сёл и городов в холодное время года в условиях безлесной степи, – в доступных источниках информации известно крайне мало [4, 6]. На территории города находилось одно взрослое дерево – дикая груша, да заросли кустарника в Водяной балке. Есть скудные сведения о том, что «население пользовалось топливом в виде кизяка, соломы и камыша» [1]. Неудобство такого рода топлива для городов очевидно... В те годы стоимость леса была баснословной, а по карману была далеко не всем богачам. Да еще одесским! На счастье, было много камня, прямо под ногами. Вот откуда в Одессе оказалось много каменотесов-иностранцев. А когда обратили внимание на высококачественную красную и красно-желтую глину, то и производство кирпича и черепицы не заставило себя ждать. Вместе с тем, долгое время Одесса и другие новые причерноморские города (Херсон, Николаев) испытывали острейший дефицит строительного леса, не говоря уже о дровах. За хорошее бревно нужно было заплатить несколькими пудами пшеницы. В причерноморских степях практически нельзя было встретить деревянные дома, которые были обычными в Галиции, на Буковине, в Полесье [2-4].

Прибывший в 1823 г. в Одессу управлять огромным краем князь М.С. Воронцов обратил внимание на то, что черноморские города обеспечивают преимущественно английским углем, как более дешевым. Так, в Одессе пуд английского угля

стоил около 60 коп., тогда как доставленный с Лисичанских разработок на Донбасе обходился в 30-х годах не дешевле 80 коп. при самых благодатных условиях.

В донесении министру финансов 2 декабря 1825 г. управляющий Новороссийским краем, Бесарабией и Крымом князь М.С. Воронцов пишет: «Для Одессы, Николаева и Херсона выписывали прежде земляной уголь из Англии за дорогую цену» (цитировано по материалам исследований В.И. Селинова [1, 2]). В этом же году из казенного селения Зайцево Бахмутского уезда подрядчик Бригер по контракту Черноморской Исполнительной Экспедиции доставил уголь в порты Николаевский, Херсонский и Севастопольский, причем такого рода снабжение производилось, как видно из дела, «более 20 лет беспрепятственно». В тридцатых годах на Черном море вырисовывается новый потребитель – пароходы, и на последнем месте стоит промышленность в виде одиноких заводов, как Луганский литейный или Одесский литейный.

По рапорту одесского градоначальника М.С.Воронцову Одесса за 1829 г. израсходовала 34 тыс. 742 пуда каменного угля, причем, главными потребителями оказались пароходы {более 21 т. п. – (тысячи пудов)}. Несколько позднее, в 1837 г. правитель Новороссии писал министру финансов г-ну Канкрину: «Не говоря об огромном количестве необходимого для флотского ведомства в Николаеве и Севастополе, один здешний город (т.е. Одесса) имеет теперь шесть пароходов, две землечерпательные паровые машины, значительный чугунный завод и употребление к.у. (каменного угля) для кузниц и частных домов для каминов сделалось общим; сверх того, готовятся еще землечерпательные машины для расчищения гирл Днепровских и Донских, а в скором времени – может быть и для Дунайских. Для всех сих великих потребностей мы находимся теперь в совершенной зависимости от привоза угля из Англии».

Вот почему генерал-губернатор князь М.С. Воронцов прилагает свои усилия к тому, чтобы заменить английский уголь донецким.

Небольшое пояснение: в «Горном Журнале» за 1830 г. были опубликованы результаты изысканий французского горного мастера Оливьери под заглавием «Геогностическое описание исследований, произведенных в 1828 г. по берегам рек: Дона и Донца и впадающих в оные речек». Основываясь на данные этой статьи, берг-гешворен А. Гурьев в 1833 г. писал М.С. Воронцову: «Доныне все требования Черноморского адмиралтейства, частных людей и для пароходов, кои предположено было устроить на Черном море, каменный уголь доставляли из копей, подведомственных Луганскому заводу или из частных разработок, находящихся около Бахмута, но сии места, находясь далеко от пристаней, представляют все неудобства сухопутной доставки, ибо уголь должен перевозиться сухим путем не менее 180 верст до Таганрога, где его уже нагружают на суда. Весьма можно уменьшить ценность угля (уменьшить стоимость транспортировки) и доставлять его, ...если начать разработку вновь открытых пластов каменного угля по берегам Северного Донца. Открытия сии сделаны одним из отличных горных офицеров г. маркшедером Оливьери».

Специфика этого предложения заключалась в том, что свободная разработка месторождений Донецкой области не могла иметь место, т.к. с 1839 г. недрами распоряжалось войсковое правление земель Войска Донского. Для разработки угля право отводилось только лицам, принадлежащим к Войску Донскому. Вот почему в 30-х годах XIX в. доступными для эксплуатации были районы Лисичанский и Зайцевский (Никитовский), находившиеся на территории тогдашней Новороссии.

Их отдаленное положение от речных путей делало доставку угля к портам южных морей и затруднительной, и дорогой.

«Стремясь преодолеть это неудобство, М.С. Воронцов решил к доставке угля привлечь владельцев крупных капиталов. Так, в 1837 г. он сделал условие с домом Штиглица, по коему нужное количество на сей год будет выставлено по 60 коп., в Керчи – по 70 коп., а в Евпатории – уже по 80 коп. за пуд».

Согласно архивным источникам, работа М.С. Воронцова в этом направлении начинается с 1825 г. Первым стремлением М.С. Воронцова было установление наиболее удобных для эксплуатации участков, для чего были нужны тщательные изыскания. Затем его старания направлены на то, чтобы городские жители заинтересовались новым топливом, для него даются приказы о перекладке печей казенных зданий ради отопления их исключительно каменным углем. Почин правительства должен был служить хорошим примером для обывателей. Вместе с тем Воронцов постоянно тревожит своими сообщениями министра финансов Канкрин, ища его поддержки, оказывает давление на неподчиненное ему начальство Области Войска Донского в деле разыскания угля, сносится по разным вопросам с Луганским заводом, поощряет подрядчиков к доставке донецкого угля в порты Азовского и Черного морей [6].

Чтобы «по недостатку лесов и всякого другого топлива в Новороссийском крае» поощрить частную инициативу в деле разработки угля, М.С. Воронцов ходатайствовал в 1828 г. «О дозволении производить разработку каменного угля в сем крае всем, кто пожелает, без платежа акциза». Его ходатайство было одобрено, и он получил от Николая I в следующем году повеление «стараться елико можно сделать во вверенном ему крае употребление каменного угля общим и доносить ежегодно об успехе сего». Убежденный М.С. Воронцовым в важности развития каменноугольной промышленности, также и г-н Канкрин в 1827 г. сообщил ему, что спрашивает на это дело 20 тыс. руб. из государственного казначейства и посылает на юг горного чиновника Ковалевского.

Чрезвычайно важным событием в деле исследования каменноугольного бассейна и определения возможных запасов того или иного района явилось посещение засушливой Степной Украины французским исследователем Лепле (Le Play). Это совершилось по почину камер-юнкера Демидова. 15 апреля 1837 г. г-н министр Канкрин писал князю Воронцову: «Ныне камер-юнкер Демидов уведомил меня, что в начале лета сего года будут отправлены из Франции для произведения означенных исследований (имелось в виду исследование Новороссийского края) на собственные средства Демидова в целях горной промышленности на пространство между Донцом, Доном и Азовским морем гг. Леплей, геометр Лалан, руководитель буровых работ Ейро и 4 бурщика. Демидов просит оказать им и вообще сему предприятю законные пособия».

Изыскания и распределение местных залежей угля. Летом 1837 г. названная комиссия прибыла и приступила к работам в Донецком бассейне. Нельзя сказать, что местное население относилось к исследователям-иностранцам доброжелательно. Так, во время буровых работ на Грушевской разведке балаган, в котором хранились инструменты и материалы, был подожжен и сгорел со всем имуществом. После этого пришлось работать под охраной казаков.

Результатом этой работы явилось ценнейшее исследование, в результате которого французский специалист дал картину месторождений каменного угля в Донецком бассейне, распределенных между 8 группами, 2 из которых в ту пору еще не эксплуатировались. В 6 остальных наибольшее значение по добыче угля игра-

ла Лисичья балка, на долю которой приходилась тогда половина продукции всего «Донецкого бассейна» (Донбасса). Более 2/3 угля поглощал Луганский завод и окрестные кузницы (около 36 тыс. пудов).

Касаясь характеристики месторождения Грушевки, Лепле упоминает о том, что разработка здесь антрацита получила развитие в 1839 г. Он обещал большие выгоды, если будут введены более совершенные приемы. По мнению французского исследователя Гомера де-Гея, грушевский антрацит должен был бы служить исключительно пароходству. Этот ученый полагает, что начала организации разработок каменного угля на землях Войска Донского внесет только государство, когда недра сделаются его собственностью. Что касается рабочих, он рекомендует власти использовать казенных крестьян.

Ожидая проведения здесь железной дороги, он указывает, что для Грушевки, как конечному приморскому пункту, – должно быть предпочтение.

Как отмечали исследователи процесса поисков и добычи каменного угля в Новороссийском крае и на землях Войска Донского, заработок углекопа обыкновенно легко переходил в руки предпринимателя, благодаря догадливости последнего устроить тут же кабачок...

Капитан Гурьев дает нам яркую характеристику этой системы: «Уголь на месте, – говорит он, – продается по 31 коп. с оплатою пошлины 33 коп., и то при покупке весьма малого количества. С увеличением количества цена пуда не бывает менее 35 коп. Уголь так дорог от неправильной добычи, как-то, открытия им дороги; доставка угля затруднительна. Но самая главная причина – это дороговизна от худой системы найма рабочих. Все основано на том, что хозяин на свой счет должен пройти яму, а рабочие являются добывать уголь с тем, что без всяких расходов берут 2 пуда, а третий отдают хозяину. Цена угля не дешевле 30 коп. Следовательно, работник за 3 добытых пуда на свою часть получает 60 коп., или за каждый пуд по 20 коп. На 1/3 хозяин подает освещение, содержит инструмент и расчистку обвалов, – за всеми этими расходами ему остается немного. Он старается вознаградить свои труды, выгодно выменивая от углекопов собственный их уголь; от этого обман рождается под землю и вместе с антрацитом является на поверхность, который ходит в Грушевке, как чистые деньги. Например, кварта вина стоит 3 пуда, кварта водки – 4 пуда, 4 фунта хлеба – пуд угля. Таким образом, почти весь уголь переходит от работников к хозяину, который старается еще выиграть при продаже партий угля несколько значительнее, т.е. за пуд берет до 35 коп. В торговле этой выходит: чем больше надо угля, тем дороже за него заплатить. Предположив, что работник вынесет только на свою часть 10 пудов в день, он получил бы 2 руб. Казалось бы, этих денег достаточно для обеспечения его благосостояния, но выходит противное: после тяжелой работы углекопы любят погулять и уголь, прежде, нежели наломан, обращен ими почти весь в водку и вино». Такая система показывает, какой ценой добывалось освоение приморских земель.

Что касается распределения грушевского угля (антрацита), то на первом месте, как утверждает Лепле, стоят Новочеркасск и окрестные места (около 70 тыс. пудов), затем Луганский завод (30 тыс. пудов), Ростов и Таганрог (по 20 тыс. пудов). Наконец, важным потребителем была Одесса, которой был нужен антрацит для единственного литейного завода в количестве всего 10 тыс. пудов. Но это было тогда, когда еще не было развито пароходное движение. Интересно подчеркнуть, что первые опыты использования каменного угля и антрацита у нас как для пароходства, так и для отопления городских зданий, были явно неудачны. Об этом нам

определенно говорит М.С. Воронцов, а позднее его заместитель по управлению Новороссийским краем г-н П.И. Федоров.

Донося министру финансов г-ну Канкрину о своих начинаниях в каменноугольной промышленности, князь Воронцов писал ему в 1837 г., что уголь оказался дорогим и плохого качества. Кроме того, он самовозгорался, шкипера и владельцы судов отказывались его транспортировать, а печи в казенных и частных домах требовали полной реконструкции. Интересна в этом отношении записка в адрес г-на министра Канкринина (1844 г.), в которой П.И. Федоров писал: «Из имеющейся в делах переписки видно, что граф Воронцов почти с самого вступления в управление Новороссийским краем неоднократно разыскивал каменный уголь вблизи Черного и Азовского морей. Многолетние разведки в разных местах открыли скудные руды лигнита, но хорошего каменного угля не найдено. Когда же в 1833 г. было установлено первое пароходное сообщение между Одессой и Константинополем, посредством компании акционеров, а потом в 1835 г. учреждены постоянные сношения городскими пароходами от Одессы в крымские и азовские порты, то надобность в угле увеличилась, особенно в азовских портах. Когда этот минерал из-за границы не производится, и сообщения пароходные могли бы там совершенно приостановиться, если бы не нашлись в Керчи и Таганроге запасы лисичанских каменных углей, сделанные там по предусмотрительности г-на министра финансов. Эти запасы послужили и в следующем году единственным средством к плаванью пароходов в Азовском море». Кстати, здесь нелишне подчеркнуть, что выгоды от применения угля князь Воронцов видел с детства: родившись и прожив в Англии много лет, молодой князь воочию видел яркий пример развития британской промышленности. Именно она обеспечивала политическое и военное могущество «царицы морей», высокий прожиточный уровень британского народа. Этот опыт Михаил Семенович решил применить во вверенной ему Новороссии, чтобы добиться ее расцвета.

Говоря далее о том, что при увеличении потребления донецкого угля пароходами и учреждениями, питавшимися, главным образом, привозным английским углем, цена последнего стала расти. П.И. Федоров указывает на опыты доставки лисичанского угля, по настоянию князя М.С. Воронцова, в азовские порты рекою Донцом. «Этот способ, – продолжает преемник Воронцова, – и в последующие годы послужил к доставке для новороссийских и кавказских пароходов лисичанского угля, обходившегося в азовских портах дешевле иностранного. Таким образом, лисичанский уголь был один из первых, который с пользой употреблялся на пароходах в азовских портах. ... Однако же, для составления постоянного запаса для пароходов, этот уголь представлял до сего времени многие неудобства».

Причины тому были следующие. Уголь этот неоднократно самовозгорался на судах и пароходах, на воздухе в делаемых запасах скоро измельчался и в сравнении с привозимым английским и другими хорошими русскими углями, например, александровским, никитовским и прочими оказывался всегда слабее. Это побудило князя Воронцова обратиться к изысканию для пароходов другого угля и избран был им в 1840 г. александровский как ближайший к Бердянскому порту, где им пользуются новороссийские пароходы, туда заходящие, и частью Севастополь, за весьма умеренную цену. Вместе с тем гр. Воронцов представлял высшему начальству о пользе увеличения разработок крупного каменного угля в коях Зайцевских, Щербиновских, Железнянских, Никитовских и других, перешедших в ведомство государственных имуществ, где преимущественно ломался почти один мелкий уголь. Изыскивая все средства от генерал-губернатора, зависящие к рас-

пространению российского угля в употребление, гр. Воронцов, в объезды свои по губерниям, в бытность в Ростове, усмотрев, что там в кузницах употребляется антрацит, под названием грушевого угля, приказал испытать его в 1833 г. на пароходе «Наследник». Опыт этот не представлял удачи». Неудачным оказался и новый опыт на пароходе «Петр Великий» в 1840 г. «Вместе с тем, – говорит далее Федоров, – сделаны были опыты отопления антрацитом и лисичанским углем печей в городских зданиях: они показали возможность заменить в Одессе дрова углем, но как по отдаленности наших угольных рудников нельзя было иметь русского угля в большом количестве вскорости и по выгодной цене, то в Одессе признали удобнейшим гораздо экономнее заменить дрова и другое топливо в печах городских зданий английским углем, туда привозящимся и продающимся дешевле русского с перевозом в Одессу».

Постепенно все более уясняется, что роль донецкого угля находится в прямой зависимости от транспорта.

В 1845 г. министерство государственных имуществ писало генерал-губернатору М.С. Воронцову, приводя мнение своего ученого комитета: «В настоящее время главное внимание правительства должно быть обращено на возможное усиление сбыта разрабатываемого в Екатеринославской губернии государственными крестьянами каменный уголь через распространение употребления его и улучшение надлежащих путей сообщения».

Между прочим, в этой бумаге указывается на то, что *никитовский* уголь в Бахмутском районе, добываемый крестьянами в количестве 300 тыс. пудов ежегодно, далеко не всегда имеет полный сбыт и что в частном употреблении. Даже на помещичьих винокурнях камыш, солома и бурьян успешно конкурируют с углем, несмотря на дешевизну: последний портил котлы.

Так как крестьянские разработки касались только верхних слоев, уголь из района Никитовки был мелкий и невысокого качества. Это, в свою очередь, приводило к тому, что Бахмутские и Славянские солеварни и салотопенные заведения предпочли привозить к себе уголь из района Лисичанска.

Для сбыта угля из Екатеринославской губернии Воронцов предлагал дать выход никитовскому в сторону портов Азовского моря и р. Днепра. «Еще в 1842 г., – писал он в ответ на вышеприведенное сообщение Министерства государственных имуществ, – был послан от меня инженер... для необходимых изысканий по этому предмету. В конце прошлого 1844 года я сообщил г-ну главнокомандующему путями сообщения и публичными зданиями мои предложения об устройстве железно-конной или с деревянными рельсами дороги от угольных копей в Екатеринославской губернии до г. Бердянска на Азовском море и г. Александровска на Днепре ниже порогов, откуда водная доставка угля будет несравненно дешевле.

Работы по устройству путей доставки. В 1846 г. Министерство государственных имуществ сообщило князю М.С. Воронцову, что в столице созрело намерение «...устроить сеть железно-паровозных дорог «для связи месторождений каменного угля с портами Азовского моря и с судоходными пристанями Донца и Днепра, что будет соответствовать и цели развития черноморской торговли». В 1849 г. главное управление путей сообщения доводило до сведения губернатора о том, что, во-первых, признано необходимым устроить южную железную дорогу от Москвы через Харьков до Одессы, а во-вторых, признано полезным дать направление железной дороге от Харькова через Бахмут до Ростова на Дону в целях транспортировки к.у.

Соглашаясь с мнением главного управления и «комитета, учрежденного для начертания общего плана водяным и сухопутным сообщениям в Империи», Воронцов, однако, рьяно защищает необходимость обращения проселочных дорог от Бахмута до Бердянска и Александровска в транспортные с устройством необходимых плотин и мостов, на что центральное правительство посмотрело, как на дело второстепенное. «Развитие к.у. промышленности, – писал Воронцов из Тифлиса в 1849 г., – есть дело государственное, и правительство должно употребить все зависящие от него меры к поощрению оной и облегчению доставки угля в разные места, дабы тем увеличить народное богатство, содействовать сбережению казенных и частных лесов, столь важных для южной России и доставлять правильное занятие десяткам тысяч людей. Промышленность эта так важна и прибыльна, что в последние годы она почти сама собою развивалась в сильной степени, и теперь пароходы, плавающие в Азовском и Черном морях, адмиралтейства в Севастополе, в Николаева, литейные заводы в Керчи, Николаеве и Одессе, казенные здания и казармы, отапливаемые углем вместо дров, ясно и неоспоримо доказывают, что промышленность эту нельзя считать полезной только в частности, а потому и устройство дорог для сухопутной транспортировки угля также не есть дело частное».

Из дела в дальнейшем видно, что князь М.С. Воронцов добился устройства «транспортных дорог» от Бахмута до Бердянска и Александровска. Однако, эти начинания не внесли серьезных изменений в дело транспортировки угля. Когда разразилась восточная война и Англия перестала привозить уголь в Одессу, доставка своего к берегам Черного моря оказалась невозможной и в 1855 г. решено было переделать печи казенных зданий и перейти на отопление дровами и «камышом», что и было выполнено. Зато, правда, грушевский антрацит пробил себе дорогу водным путем до самого Петербурга.

Таким образом, развитие каменноугольной промышленности, начиная с 1869 г. напрямую зависело от появления в Донбассе железнодорожной сети, связавшей этот район с различными частями России. Благодаря этому: 1) значительно расширился рынок и, значит, увеличился в соответствующей пропорции спрос на каменный уголь; 2) появился новый мощный потребитель – паровоз.

Рынок донецкого угля к началу 80-х годов XIX в. был уже довольно обширен: на север он продвинулся до Москвы, на востоке проник на Волгу, на западе включил в свой район Киев и сахарные заводы правобережной Украины, на юге достиг Владикавказа.

На Черном море донецкий уголь встречался с английским, но целый ряд условий делал его для Одессы, Херсона и некоторых других мест более дорогим, чем привозившийся из Великобритании. Вместе с последним в качестве нового конкурента, благодаря железным дорогам, выступил силезский уголь, попадавший на Одесскую ж.д. в цене более низкой (17 к. п.), чем донецкий (22 к. п.). До 1884 г. «весь уголь, за исключением приходившего через границу Царства Польского, ввозился в Россию беспошлинно» (2)

ВЫВОДЫ

Сегодня краеведческая литература практически не уделяет внимания значимости генерал-губернатора князя Воронцова Михаила Семеновича как личности исторического масштаба в процессах обустройства причерноморских территорий и становлении промышленности, сельского хозяйства, транспорта, жизненной инфраструктуры Новороссийского края. Краеведу важно понимать причины такой

деятельности, знать, что полезного сделано этим неординарным человеком. Данная статья позволяет сделать такие выводы.

1. Правитель Новороссии, Бессарабии, Таврии, наместник на Кавказе князь М.С. Воронцов – яркая личность исторического масштаба в Российской Империи в период 1823-1856 гг. От предшественников он принял хотя благодатную и динамично развивающуюся, но очень сложную территорию Новороссийского края, засушливую, безводную, безлесную, с мощными оползнями на берегах Черного моря, все еще редко заселенную, с недостаточно развитой транспортной сетью. Данная территория начала активно заселяться на льготных условиях. Здесь оседали уволенные из армии и флота военнослужащие, безземельные и беглые крестьяне из России и Малороссии, из стран поработанных Османской Империей, Австро-Венгерской Империей, диктатурой Наполеона Бонапарта. Так, в Одессу хлынули итальянцы, французы, греки, армяне, было много евреев. Кроме поляков и болгар, в Новороссии и Бессарабии стали селиться немецкие и швейцарские колонисты, выходцы из Великобритании, Албании, Чехии, Испании. Так, с 1816 по 1862 гг. в Аккерманском (Белгород-Днестровском), Ананьевском, Николаевском уездах были образованы многочисленные колонии немецкими и австрийскими переселенцами.

2. Управление такой сложной территории, еще недавно отвоеванной у Османской Империи, подразумевает глубокое и всестороннее знание географии, экономики, горного дела. Нужно было определить и осуществлять необходимые в крае перемены экономического и социального плана, проводить мелиоративные работы, развить дорожное строительство. Не лишне сослаться на настойчивость и последовательность действий М.С. Воронцова, в том числе по отношению к центральной власти, ориентированных на достижение поставленных этим государственным человеком задач для улучшения качества жизни разнообразного населения края.

3. Михаил Воронцов был знатоком географии и широко пользовался географическими знаниями. Особое внимание следует обратить на поставленные М.С. Воронцовым вопросы сохранения среды проживания, в частности – лесных массивов региона, малых рек, почв, сохранения чистоты морской воды. Государственная и хозяйственная деятельность генерал-губернатора М.С. Воронцова должна быть ярким примером современным правителям Причерноморья и Украины в целом.

Статья поступила в редакцию 19 мая 2013 г.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Бессарабия*: географический, исторический, статистический, экономический, этнографический, литературный и справочный сборник // Под ред. П.А. Крушевана. – Москва: Типография А.В. Васильева, 1903. – 520 с.
2. *Малиновский А.* Спасите от алчных глаз. – Одесса: Астропринт, 2008. – 97 с.
3. *Муха Б.Б.* Придунавье: краткий краеведческий очерк поселений глазами наших предков // Вісник Одеського нац. університету. Геогр. та геол. науки. – 2007. – Том 12. – Вип. 8. – С. 127-145.
4. *Муха Б.Б.* О книге Эвлии Челеби «Книга путешествия»: описания земель Украины (провинции Речи Посполитой) и Молдавии в XVII веке // Вісник Одеського нац. університету. Геогр. та геол. науки. – 2009. – Том 14. – Вип. 16. – С. 119 – 133.
5. *Селинов В.И.* Историко-экономический очерк каменноугольной и железорудной промышленности Степной Украины // № 4-5 Вісник Одеської Комісії Краєзнавства. – 1929. – № 4-5. – С. 19-50, 75-80.
6. *Селинов В.И.* Воронцовский дворец, как культурно-исторический памятник города Одессы. Отдельный оттиск из № 4-5 «Вісника Одеської Комісії Краєзнавства». Одесса. – 1929. – С.65-73

Муха Б.Б.

кафедра фізичної географії та природокористування,
Одеський нац. університет ім. І.І. Мечникова,
вул. Дворянська, 2, Одеса-82, 65082, Україна

**ДО ПРОБЛЕМИ ВИДОБУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ
КАМ'ЯНОГО ВУГІЛЛЯ В НОВРОСІЙСЬКОМУ КРАЇ ТА ЗНАЧЕННЯ
В ЦЬОМУ КНЯЗЯ М.С.ВОРОНЦОВА (період 1823-1856 рр.)****Резюме**

В краєзнавчій літературі міститься недосить повні інформації про розвиток господарства та транспорту причорноморських територій в XIX столітті. Після завоювання причорноморських степів («Дикунського Поля») православною Росією у мусульманської Оттоманської Імперії у другій половині XVIII століття та приєднання їх до Росії, виникла необхідність заселення території. Від 1764 р. вона почала називатися Новоросійським краєм. Нові окраїнні угіддя та поселення на території Новоросії мали бути постачатися природними ресурсами: водними, харчовими, мінеральними, лісовими й т.і. Розвиток міст, транспорту, промислових та сільськогосподарських підприємств потребувало, між іншим, також і забезпечення паливом. Відтак, князем М.С. Воронцовим була ініційована розвідка та засвоєння покладів вугілля в басейні р.Дон. Згодом цей район почали називати Донецьким басейном. Видобування вугілля активізувала розвиток інших галузей господарства. При цьому найрішучого значення набула державна та економічна діяльність генерал-губернатора Новоросії князя Воронцова Михайла Семеновича (період 1823-1856 рр.).

Ключові слова: краєзнавство, Новоросії, Воронцов, Одеса, вугілля, пароплавство, вода.

Mukha, B.B.

Physical Geography & Natural Resources Dept.,
National Mechnikov's University of Odessa,
Dvoryanskaya St., 2, Odessa-82, 65082, Ukraine

**ON THE PROBLEMS OF MINING AND USAGE OF FAT COAL IN
NOVORUSSIA TERRITORY AND THE INSET OF GOVERNOR
MICHAEL VORONTSOV (period 1823-1856)****Abstract**

Environlogic literature content a little information on economic development of the Black Sea nearcoast territories in XIX century. After conquests of the Black Sea nearest dry steppes by Russia from Turkish Empire, colonization of new lands and resources appeared necessity from beginning of XIX century. From 1764 new post-Turkish lands were named official as Novorussia Province (capital was Odessa). Novorussian territories consumed by different resources for accustom, and firstly acute need was in water, food, mineral, fuel etc. Regional Novorussian Governor Prince Michael Vorontsov decided that coal is most priority of all for development of transport, plants, sea ports, towns, villages in natural conditions of dry, opened, cold and without any woods steppe plain. Rich coal deposits were discovered in Don River basin (to-day this territory is «Donbass»). The coal mining and distribution activized of economic evolution of Novorussian territory. By the way, decisive significance was state and economic activity by Prince Michael S. Vorontsov (Governor during 1823-1856).

Keywords: environlogic, Novorussia, Vorontsov, Odessa, coal, ship company, water.