

Линия Киев-Одесса



Киев ¹⁾). История Киева тесно связана с историей возникновения России и Киев в глазах русских по своим историческим воспоминаниям, многочисленным святыням и памятникам седой старины всегда занимал место на ряду с Москвою и Новгородом. «Киев — колыбель святой веры наших предков и вместе с сим первый свидетель их гражданской самобытности, изображено в Высочайшем указе Императора Николая I Павловича об учреждении

¹⁾ Здесь приводятся лишь самые общие сведения, так как о Киеве и его достопримечательностях имеется целая литература. Из справочных книг о Киеве можно указать В. Д. Бублика Путеводитель по Киеву и его окрестностям и Путеводитель по Киеву, издание организационного Комитета IV съезда врачей в память Н. И. Пирогова.

университета Св. Владимира, от 8 ноября 1833 г. «Киев — Иерусалим земли русской», начертано в рескрипте Императора Александра II Николаевича 26 августа 1856 г. на имя митрополита Киевского и Галицкого Филарета. Таково значение Киева по определению двух русских императоров.

В настоящее время Киев помимо своего исторического значения, обращает на себя внимание, как торговый, промышленный и просветительный центр всего Юго-Западного края и Малороссии.

Киев лежит на правом возвышенном берегу Днепра и весь изрезан горами, что при массе садов делает его одним из красивейших городов России. Благодаря мягкости климата, киевские сады отличаются разнообразием древесных пород и богатством растительности; здесь растут под открытым небом белая и розовая акация, каштаны, шелковица, самая

разнообразныя фруктовыя деревья, а при некотором уходе созревает даже виноград. Общий вид Киева настолько живописен, что вообще мало есть городов, которые могли бы с ним соперничать в этом отношении. «Здесь человек», говорит А. Милюков: «овладел прекрасною местностью, но не задавил природы сплошною массою каменных построек: здания часто перемежаются оврагами и холмами, зеленью садов, купами белых акаций и пирамидальных тополей. Природа и че-

ловек представляются здесь не в борьбе, а в каком то гармоническом сочетании. Трудно решить, что лучше — вид ли Киева с Заднепровья или картины, которыми любуешься с разных пунктов города. Перейдите мост перекинутый через реку шестью исполинскими арками и взгляните назад: перед вами, за широким разливом Днепра, высятся горы, то прикрытыя яркою зеленью, то сверкающия серебристою белизною песков, а на них разбросан город, в котором здания и церкви тонут между волнами деревьев. А что сказать о картинах, какая открываются с вершины лестницы, поднимающейся от моста на киевскую гору, или с верхней галереи церкви Андрея Первозванного! Величественнее последняго вида, кажется, нет в целой России. У ног ваших гористые спуски, по которым лепятся дома и сады, одни ниже других и сливаются с Подолом, где словно на плане отчетливо видны ряды улиц и кишация народом рынки, как муравейник, дальше разливается синий Днепр, с желтеющими на нем островами, точно узорчато вышитый ковер, а за ними стелется необозримая даль с чуть видными точками хуторов и мерцающими, как звездочки, крестами каких то отдаленных церквей. Все это видишь буквально с высоты птичьего полета. Один только Константинополь может соперничать с этою обаятельною картиною. Воронеж несколько

напоминает Киев и своим гористым местоположением, и разсаженными по улицам тополями и вереницами богомольцев, которая тянутся по направлению к Митрофаньевскому монастырю Но это не больше как литография, в сравнении с художественною картиною».

Киевский вокзал, как по величине, так и по внешнему виду, далеко уступает Одесскому и



Киевский вокзал.

Казатинскому вокзалам; он тесен, недостаточно удобен и вообще не отвечает многим потребностям пассажирскаго движения, которыя возникли в последнее время и которыя не

только нельзя было предвидеть, но даже предугадать тридцать лет тому назад, Он построен в 1870 году для Киево-Балтской дороги, а ныне служит пассажирскою станцією для Юго-Западных и Московско-Киево-Воронежской железных дорог.

Здание вокзала кирпичное, в 2 ½ этажа, во вкусе рококо. Постройка нового вокзала в Киеве — вопрос ближайшего будущего, но дело это находится в связи с вопросом о сооружении Киево-Петербургской железной дороги.

Что касается *товарной станции*, то в последние годы она получила значительное развитие в смысле расширения путей и пакгаузов и ныне может считаться одною из наиболее удобных товарных станций России. *Киевские Главные Мастерские* Юго-Западных железных дорог, расположенные на ст. Киев и существующие с 1868 года, принадлежат к числу самых больших и наиболее благоустроенных железнодорожных мастерских в России; общая площадь всех крытых помещений киевских мастерских (не считая разных навесов) равняется 5.450 кв. саж. Постоянно работает около 1200 человек рабочих и мастеровых; при усилении же деятельности мастерских число мастеровых доходит до 1500 человек. Число всех станков (не считая паровых машин, молотов и проч.). равняется 290, а сила всех паровых машин равна 423 лош. сил. при 7 паровых котлах. В кузнице работает 7 паровых молотов и один железопрокатный стан, производящий до 45.000 пудов сортового железа. Мастерские выпускают ежегодно из ремонта до возов (из них 45-50 капитального ремонта),

до 350 пассажирских вагонов (капитального ремонта до 25 вагонов) и до 1.200 товарных вагонов и платформ. Кроме того, в мастерских производится постройка новых пассажирских и товарных вагонов. Общая производительность колеблется от 1.300.000 до 1.500.000 рублей в год. При мастерских имеется похоронная касса, дешевая столовая, вечерние классы для рабочих и больница. Из мастеровых и рабочих образован духовой оркестр в составе до 50 человек; музыканты набираются обыкновенно из мальчиков и обучаются игре капельмейстером по вечерам после окончания работ. Содержание капельмейстера, инструментов и обмундирование производится за счет дорог. Деньги, получаемая за игру оркестра в общественных местах, распределяются между участниками игры, за удержанием 20 % на ремонт инструментов. *Склады Материальной службы* образуют целый городок; разнообразие имеющихся в складах предметов, потребляемых железными дорогами, строгий образцовый порядок, установленный при приеме, хранение и отпуск, обращают на себя особое внимание и придают складам особый интерес.

Наконец, на станции Киев, имеется железнодорожная больница на 32 кровати, приют для сирот железнодорожных служащих (см. выше стр. 77) и техническое железнодорожное училище.

Вокзал находится в непосредственном соседстве с гором. Путь от вокзала ведет

первоначально по дамбе, пересекающей русло р. Лыбеди, а далее по Безаковской улице, носящей имя одного из бывших киевских генерал-губернаторов. Безаковская улица упирается в Бибиковский бульвар, который проходит мимо Ботанического сада к Бессарабской площади и началу Крещатика. Бульвар с его высокими пирамидальными тополями, устроенный генерал-губернатором Д. Г. Бибиковым, является одним из украшений г. Киева.

Первые известия о Киеве восходят к временам седой древности; ученые сопоставляют Киев с Геррой, где было кладбище скифских царей и о которой упоминает Геродот; известный английский ученый Вигфюссон считает, что на месте нынешнего Киева находилась столица обширного царства короля готов Урманарика (336-376).

Наш летописец приписывает основание Киева трем братьям, повествуя: «и быша три брага, единому имя Кий, а другому Щек, а третьему Хорив и сестра их Лыбедь. И седяше Кий на горе, где ныне увоз Боричев, а Щек седяше на горе где ныне зовется Щековица Хорив на третьей горе отнюду-же прозвася Хо-

ревица; сотвориша городок во имя брата старейшаго и наркоша и Киев. И бяше около города лес и бор велик и бяху ловяху зверье».

Таковы сказания и первоначальные известия о Киеве. Но археологические изыскания с большею убедительностью чем легенды и сказания



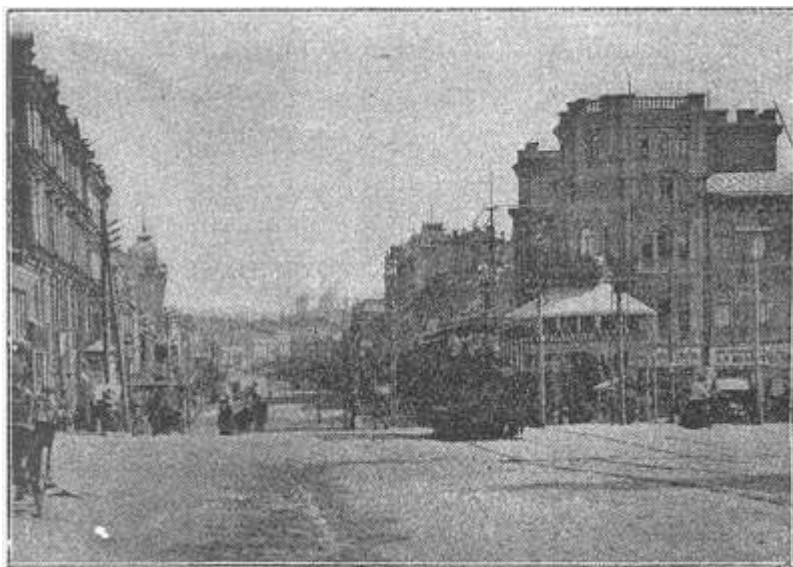
Кладбище и церковь на Аскольдовой могиле.

доказывают, что место, занимаемое ныне Киевом, было обитаемо человеком с незапамятных времен и что даже в каменный век здесь уже находились поселения. Более достоверные известия о Киеве относятся ко второй половине девятого века, когда им завладели Аскольд и Дир. В 882 году городом овладел великий князь Олег и с этого времени начинаются исторические вре-

мена Киева; при последующих великих князьях значение Киева возрастает и он делается центром обширного государства. В великокняжеский период Киев был очень не велик; на сколько можно судить по отрывочным летописным сведениям он занимал только часть старокиевской горы приблизительно между Десятинной, Трехсвятительской улицами и Софийскою площадью; здесь находился храм Перуна и княжеский двор. Все это пространство было окружено валом и тыном и впоследствии при расширении Киева получило название «Детинца». Окрестности города, были в то время сплошь покрыты густыми лесами, перерезанными глубокими оврагами; такой лесистый овраг тянулся неподалеку от города к югу, на месте нынешняго Крещатика.

По принятии великим князем Владимиром в 988 году христианства Киев стал украшаться церквями и другими постройками, возводимыми византийскими зодчими. Великий князь Ярослав Мудрый много сделал для расширения и украшения города; при нем построен Софийский собор и вблизи него храмы св. Ирины и св. Георгия с монастырями. После смерти сына его Изяслава, Киев стал постепенно приходить в упадок, переходя из рук в руки во время княжеских междоусобиц и подвергаясь постоянным опустошениям. В 1240 г. Киев был взят полчищами Батыя и разграблен. В XIII и XIV в.

Киев перестал играть роль старшаго княжества и среди русских городов занял второстепенное место. Только во второй половине XIV века, по переходе под власть литовских князей из рода Гедиминовичей, значение Киева стало возрастать. Когда-же началась борьба населения с польско-



Крещатик.

латинской пропагандой, Киев стал во главе русской партии и удержал за собою это значение до окончательнаго решения в Южной России спорнаго вопроса в пользу русской народности в половине XVII века. 17 января 1654 года киевляне присягали Московскому царю и с этого момента начинается новая эпоха в истории Киева. В 1718 году Киев был сделан Петром I-м

губернским городом; значение его как проводника великорусских начал стало усиливаться и одновременно стало возрастать влияние его, как центр православия на весь нынешний юго-западный край, где в то время усиленно велась латинско-польская пропаганда, направленная к окатоличению и ополячению православного малорусского населения.

В настоящем столетии, начиная с тридцатых годов, город начал мало-по-малу принимать свой теперешний вид, чему не мало способствовал Император Николай I. Ныне Киев сделался центром промышленной, умственной и политической жизни всего юго-запада России и значение его с каждым годом продолжает возрастать.

Киево-Печерская Лавра для православного населения России имеет такое же значение, как Рим для католиков, Мекка для мусульман, Хласса для будистов. На поклонение святыням Лавры стекаются многие десятки тысяч богомольцев со всех концов России. Киево-Печерская Лавра находится на правом, высоком берегу Днепра, в южной оконечности Киева, и занимает два холма, разделенные глубокой ложбиной, спускающейся к самому Днепру. При великих князьях Владимире Святом и Ярославе Мудром на одном из этих холмов находилось село Берестово с загородным дворцом и

церковью. Летопись повествует, что священник этой церкви Иларион выкопал на соседнем холме небольшую пещеру, где и предавался уединенной молитве. Когда Ярослав Мудрый назначил Илариона киевским митрополитом, то в этой пещере поселился монах Афонского мона-



Киево-Печерская Лавра.

стыря Антоний, уроженец города Любеча; около него собралось значительное число лиц, пожелавших следовать его примеру и таким образом возникла монастырская община. Антоний, ища уединения, скоро оставил собравшуюся братию, выбрал им игуменом Варлаама, а сам удалился на соседний холм, где и выкопал для себя новую пещеру. Игумен Феодосий, занявший место

Варлаама в 1062 году, исходатайствовал у великого князя Изяслава холм, в котором выкопаны были пещеры, ввел в монастыре устав общежития, заимствованный из константинопольского Студийского, монастыря. В эпоху княжеских междоусобиц Лавра много страдала, как от чужих - половцев и татар, так и от русских, но каждый раз после разорения она успевала отстроиться и оправиться. Но наибольшему разорению она подверглась в 1240 году во время нашествия Батыя, татары ворвались в монастырь, убили монахов и самый храм Пресвятой Богородицы ограбили, рушились даже стены по окна. Оставшиеся в живых монахи, не имея пристанища, скрывались в соседних лесах и в пещерах и тайком, по ночам, сходились совершать богослужения в одном из наиболее уцелевших притворов. При польско-литовском правительстве настали для Лавры сравнительно более спокойные времена, но только после окончательного воссоединения Киева с Россией Лавра стала отстраиваться, процветать и сделаться вновь первым монастырем нашего отечества.

В настоящее время Лавра состоит из шести монастырей: собственно Лавра при Великой Успенской церкви, Больничный монастырь, Ближняя пещеры, Дальняя пещеры, Китаевская и Голосеевская пустынь. Два последних монастыря находятся за городом. Самая замечатель-

ная церковь — Великая или Соборная Лаврская церковь, стоящая прямо против Святых ворот, среди двора; в нынешнем своем виде она освящена в 1729 г. Форма церкви почти квадратная, с 7 позолоченными куполами; архитектура довольно оригинальная, но изяществом не отличается; длина 21, ширина 20 ½, и высота 22 саж. Кроме главного алтаря еще 8 пределов, из них четыре внизу и четыре на хорах. Иконостас деревянный с изящной вызолоченной резьбой в стиле рококо. Царские врата ажурные из позолоченного серебра. Над царскими вратами помещена главная святыня Лавры — чудотворная икона Успения Божией Матери, древнейшая икона в России, принесенная из Греции первыми строителями церкви в 1073 г. Другия святыни храма составляют: глава князя Владимира святого, хранящаяся в серебряном ковчеге, мощи преподобного Феодосия, перенесенная сюда в 1090 г., перст св. архидиакона Стефана, ковчег с частицами святых мощей и древняя икона Божией Матери, пред которою молился в 1147 году князь Игорь Ольгович.

Лаврская церковь издавна служила усыпальницею для многих княжеских и дворянских фамилий; здесь между прочим, похоронены: князь Константин Иванович Острожский, скончавшийся в первой половине XVI века, члены семейств князей Корецких, Вишневецких, Сангушек,

Полубенских, Тышкевичей, Слуцких, Голшанских, Горских, знаменитый киевский митрополит Петр Могила († 1647 г.) фельдмаршал граф П. А. Румянцев-Задунайский († 1797 г.) генеральный судья Василий Кочубей и полковник Иван Искра, казненные Мазепою за донос на него Петру I и мн. др.

Ризница лаврская известна по своему богатству: одних евангелий в драгоценных золотых и

серебряных переплетах 54; затем много ценных дарохранилищниц, чаш, крестов; наконец имеется множество роскошных риз и других священных одеяний.

Материальная ценность всех этих предметов весьма велика, но еще большую ценность они представляют, как памятники прошлого, как жертвования наших царей, императоров и выдающихся деятелей на разных поприщах государственной жизни России. Достаточно упомянуть, что в Лаврской ризниц хранятся предметы, пожертвованные царем Алексеем Михайловичем, императором Петром I, всеми последующими императрицами и императорами, митрополитом Петром Могилою, игуменей Магдалиною (мать гетмана Ивана Мазепы) и мн. др.

Лаврская колокольня построена в 1745 г. архитектором Шейденом по плану знаменитого Растрелли; высота до основания креста 43 саж. 2 арш. 2 вершка, а с крестом 46 саж. Лавр-

ская колокольня занимает в России второе место по высоте (колокольня Петропавловского собора в Петербурге — 55 саж., Успенского собора в Харькове — 42 саж., Иван Великий в Москве — 38 ½ саж.). С верхнего этажа колокольни открывается замечательный вид на Киев и его окрестности. В хорошую ясную погоду, с биноклем в руках можно проследить течение р. Днепра от впадения р. Припяти почти до города Канева, различить города и местечки лежащие от Киева в 80 и даже более верстах. Без разрешения коменданта доступ на колокольню посторонним лицам воспрещается, но необходимое в настоящем случае разрешение выдается без особых затруднений.

Лаврские пещеры ежегодно привлекают до 150.000 богомольцев, прибывающих из разных мест России. Не имея возможности в настоящем кратком очерке вдаваться в подробное описание всех достопримечательностей и святынь, имеющих в пещерах, отметим только более замечательные. В Ближних пещерах почивают под спудом мощи основателя Лавры, преподобного Антония, здесь-же показывают мрачную келью с каменным ложем, в которой спасался угодник. Затем, в серебряной раке почивают мощи Нестора летописца нашего первого историографа ¹⁾).

¹⁾ Более подробные сведения о Киево-Печерской Лавре можно почерпнуть из брошюры: «Киево-Печерская Лавра»

Софийский собор составляет одну из древнейших святынь России, он существовал уже в первой половине XI века, когда местность, занимаемая киево-печерскою лаврою была покрыта лесом. Древнейшие из уцелевших до нашего времени храмов Владимира, Пскова и Москвы явились лишь спустя 100-130 лет после Софии Киевской. В этом храме молились многие, видевшие крещение Руси при Владимире Святом. В нем молились великие князья Ярослав, Изяслав, Всеволод, Владимир Мономах и Юрий Долгорукий, при котором зачиналась Москва. Софийский собор сооружен сыном Владимира Святого великим князем Ярославом на месте победы, одержанной им в 1036 году над печенегими; работы производились византийскими зодчими; стены алтаря были покрыты мозаикой, пол выложен разноцветными плитами и вообще на внутреннюю отделку храма было обращено

особое внимание. При взятии Киева в 1169 году Андреем Боголюбским храм подвергся разграблению; в 1240 г. его вновь разграбили полчища Батыя. При появлении Унии, Софийский собор временно перешел в руки униатов, но при митрополите Петре Могиле был возвращен православным. Могила много сделал для восстановления храма, но еще более к делу обновления Софийской церкви при-

в ее прошедшем и нынешнем состоянии» П. Л. Киев. 1886 г.

ложил забот митрополит Рафаил Забаровский, умерший в 1747 году. Софийский собор имеет большое значение в археологическом отношении, благодаря хорошо сохранившимся в нем остаткам древней мозаики и фресковой живописи XI века.

Мозаики находятся в главном алтаре и в куполе собора. В главном алтаре вся запрестольная стена покрыта мозаикою. Здесь изображена в колоссальных размерах Божья Матерь (около 7 аршин); икона эта известна под именем Нерушимой Стены, а также называется «Восточною» Божиею Матерью. На верху полукругом греческая надпись: «Бог посреде ея и не подвижется, поможет ей Бог день и ночь».

Из сохранившихся фресков особаго внимания заслуживают изображения на стенах лестниц, ведущих на хоры. Здесь изображены сцены из охотничьей жизни, народные игры, фантастические животные и пр.

К числу святынь собора следует отнести мощи митрополита Макария, убитого в 1495 году татарами и чудотворныя иконы Любечской Божией Матери и Святителя Николая.

В Софийском соборе погребен основатель его Ярослав Мудрый († 1054); гробница его находится в алтаре придела во имя Св. Владимира; она высечена из двух цельных кусков мрамора. Кроме Ярослава Мудраго, в Софийском соборе были погребены многие другие князья удель-

наго периода, из которых следует упомянуть Владимира Мономаха († 1125 г.); однако точное место погребения их в настоящее время не известно. В юго-западном углу собора находится усыпальница, где похоронены многие киевские митрополиты ¹⁾.

Златоверхо-Михайловский монастырь основан в 1108 г. великим князем Святополком (Михаилом) Изяславичем. Во время татарскаго нашествия был разрушен и стал отстраиваться и украшаться со времен Богдана Хмельницкаго, который позолотил церковные купола. Главную святыню составляют мощи великомученицы Варвары, привлекающие массу богомольцев.

Десятинная церковь построена была Владимиром Святым на том месте, где усердными почитателями Перуна были убиты христианин-варяг с сыном; в ней был похоронен Владимир, останки котораго были найдены митрополитом Петром Могилою в 1635 году. Существующий ныне храм построен в 1842 году на месте древняго, но не имеет с ним ничего общаго.

Андреевская церковь построена во второй половине прошлого столетия на месте Крестовоздвиженской церкви, существовавшей в эпоху великокняжескую и сооруженной в память посещения киевских высот апостолом Андреем.

¹⁾ Подробности см. «П. П. Л. Св. София Киевская, ныне Киевский Кафедральный Собор», Киев, 1890 г.

100

Андреевская церковь.



Андреевская церковь построена по проекту знаменитого Растрелли и известна своею красотою, легкостью и изяществом. Местоположение на краю обрыва много усиливает впечатление производимое этим храмом. Откуда бы не смотреть на Андреевскую церковь — из за Днепра, с Подола, из Царского сада или из сада Купеческого собрания — она отовсюду одинаково живописна и окруженная легким туманом в прозрачной дали кажется висящею в воздухе. С паперти Андреевской церкви открывается один да лучших видов Киева на Днепр, Заднепровье и Подол; здесь всегда можно встретить туристов с биноклями в руках, любующихся безграничною далью.

Андреевская церковь.

Владимирский собор.

101

Владимирский собор, посвященный имени св. равноапостольного князя Владимира, находится на площади между Бибиковским бульваром Нестеровской и Гимназической улицами. Мысль о постройке храма, посвященного имени Владимира Святого, принадлежит покойному киевскому митрополиту Филарету; мысль эта получила одобрение Императора Николая I и в 1852 году последовало Высочайшее разрешение на сбор пожертвований по всей России. Однако, осуществление дела задерживалось недостатком средств и только 15 июля 1862 года была совершена закладка храма. В 1866-м году, когда храм был доведен до крыши, стены дали трещины и работы приостановились. В продолжении целых десяти лет собор оставался недостроенным и только по личному желанию Императора Александра II решено было приступить к его окончанию. В 1882 году собор удалось укрепить и достроить; работы производились под наблюдением архитектора В. Н. Николаева, а внутренним устройством и украшением храма руководил известный знаток церковных древностей профессор А. В. Прахов. Стены собора расписаны лучшими русскими художниками, как-то: Васнецовым, Сведомским, Катарбинским и Нестеровым. В главном алтаре обращает на себя внимание Богоматерь с младенцем Иисусом на руках; Богоматерь шествует по облакам, а

102

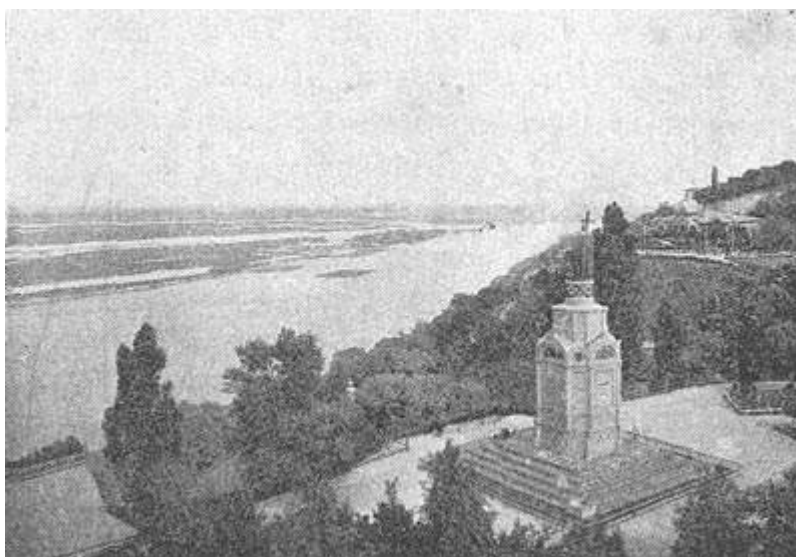
Памятник князю Владимиру.

по сторонам ея херувимы и серафимы. В главном куполе изображен Спаситель с раскрытым евангелием. Из остальных имеющихся в соборе картин нельзя не упомянуть:

Распятие, Рождество и Воскресение Христово, Моление о чаше, Страшный суд и Крещение киевлян. Вообще как по внутренней отделке, так и по внешнему виду Владимирский собор один из самых красивых и наиболее величественных храмов России.

Памятник князю Владимиру Святому находится на нижней террасе Михайловской горы, со стороны Днепра. Основанием памятнику служит обширная квадратная площадка, поднимающаяся пятью ступенями. На площадке установлен высокий восьмиугольный постамент, украшенный по сторонам рельефными изображениями; на стороне, обращенной к Днепру, находится картина, изображающая крещения киевлян; на противоположной стороне рельефная бронзовая надпись: «Сооружен в 1853 году». Остальные стороны украшены крестами, а на верху постамента находится круглый с рельефными украшениями пьедестал, на котором и возвышается величественная бронзовая фигура князя Владимира в древнем полукафтаны, с накинутой на плечи великокняжескою мантией. Князю придано молитвенное положение; голова открыта; он обращен лицом к Днепру, где совершилось крещение киевлян, а

лицо поднято к небу; в левой руке — великокняжеская шапка, а в правой — колоссальных размеров крест. Крест этот по вечерам освещается двумя рядами электрических лампочек, что придает памятнику весьма эффектный вид; издали, из-за Днепра, эффект этого освещения



Памятник князю Владимиру.

еще более усиливается; свет электрических лампочек погружает в совершенную темноту фигуру князя и, кажется что в воздухе висит громадный огненный крест. Фигура князя и барельефы работы барона Кладта.

Памятник Крещения иначе называемый Нижним памятником Владимира находится у самого берега реки Днепра. Памятник сооружен в

1802 году; он представляет собою небольшую часовню, над которою возвышается колонна

тосканского ордена; на верху колонны утверждён серебряный шар, увенчанный золотым крестом. Часовня внутри украшена иконами, а по середине её устроен фонтан, в который проведена вода из ближайших горных ключей, Вода крещатикского источника содержит значительное количество железа. Ежегодно, в день памяти св. Владимира 15 июня, к часовне совершается крестный ход из всех киевских церквей.

Памятник Богдану Хмельницкому находится среди Софийской площади, против здания присутственных мест. Мысль о постановке памятника Богдану Хмельницкому возникла в 1870 г., а открытие последовало только чрез 18 лет, в 1888 году, когда Киев и вся Россия праздновали девятисотлетний юбилей крещения Руси. Проект памятника и исполнение принадлежит художнику Микешину, который относительно фигуры гетмана, его костюма и других деталей пользовался указаниями профессора Университета св. Владимира В. Б. Антоновича. Памятник Богдану Хмельницкому весьма эффектен и служит не малым украшением города. Освободитель Малороссии от политического и экономического рабства Польши изображен верхом на разгоряченном коне в полном гетманском одеянии, в правой руке гетманская булава, которой он указывает на

север, по направлению к Москве, а левою рукою сдерживает своего ретиваго коня. Пьедестал памятника, изображающий гранитную скалу, украшен с двух сторон надписями; на одной: «Волим под царя восточнаго православнаго», а на другой: «Богдану Хмельницкому, единая неде-



Памятник Богдану Хмельницкому.

лимая Россия. 1654-1888». По первоначальному проекту у памятника были теще дополнительные фигуры; под копытами коня Богдана должны были находиться фигуры еврея, поляка и иезуита, польское знамя и другие эмблематические предметы, олицетворяющие собою узы того политического и экономического рабства, от освободил Малороссию Богдан.

Памятник Императору Николаю I находится против здания Университета Св. Владимира среди сквера, открыт в 1896 г. в присутствии ныне благополучно царствующего Государя Императора Николая II. Император Николай Павлович изображен стоящим в генеральском сюртуке с эполетами; большой палец правой руки заложен за борт сюртука, левая лежит на плане города Киева, помещенном на тумбе. Бронзовая фигура Императора стоит на высоком гранитном пьедестале, на лицевой стороне которого имеется надпись: «Императору Николаю I благодарный Киев». По сторонам пьедестала — барельефы, изображающие наиболее выдающиеся сооружения к Киеву, построенные по повелению Императора Николая: университет Св. Владимира, первая гимназия, кадетский корпус и цепной мост.

Памятник графу А. А. Бобринскому, основателю первого свеклосахарного завода (в мест. Смеле) и учредителю первой в России железной дороги (Царскосельской), сооружен в 1872 году на частные средства. Памятник представляет статую графа во весь рост с накинутой на плечи николаевской шинелью, правая нога опирается на рельс. Проект памятника принадлежит академику Шредеру, который изготовил также самую статую из оксидированной бронзы. Основание памятника состоит из круглого постамента, высеченного из местного гранита и лабрадора, по рисункам Монигетти.

Университет св. Владимира. Здание университета с пристройками и раскинувшимся за ним обширным ботаническим садом занимает громадное пространство между следующими улицами: Большой Владимирской, Караваевской, Назарьевской и Бибиковским бульваром. Главный фасад



Университет св. Владимира.

здания выходит на Б.-Владимирскую улицу, имеет 2 ½ этажа, два боковых входа и средний — парадный. Портик поддерживают восемь изящных колон; над портиком бронзовая рельефная надпись: «Императорский Университет св. Владимира. 1842 г.». В главном здании помещаются аудитории, библиотека, центральный архив, несколько лабораторий, кабинеты; во втором этаже

находится церковь во имя св. равноапостольного князя Владимира. Университет по размерам своих построек едва-ли не самое большое сооружение в г. Киеве; хотя здание университета, окрашенное в темно-красный цвет, и страдает некоторым отсутствием художественности, но строго выдержанным характером и своею величавостью производит сильное впечатление. Самая окраска здания в темно-красный цвет придает ему какую-то серьезность и строгость.

Высочайший указ Императора Николая Павловича об учреждении университета в Киеве последовал 8 ноября 1833 года; в указе этом сказано, что университет основывается преимущественно для жителей Киевской, Подольской и Волынской губерний с тою мыслью, «чтобы силою европейской науки сблизить и примирить разнородные элементы населения, сгладить исторические недоразумения и предрассудки и скрепить вековые узы юго-западного края с великою русскою землею». Таким образом при основании киевского университета имелись в виду не только задачи научные, но преследовались и цели политические.

В настоящее время университет, по количеству студентов (свыше 2.000 человек) и по богатству учебно-вспомогательных учреждений, занимает одно из выдающихся мест в России. Не перечисляя учебно-вспомогательных учреждений, остановимся на библиотеке, которая обра-

щает на себя особое внимание. Первоначально она образовалась из нескольких коллекций, переданных университету из упраздненных учебных заведений. Главнейшая из этих коллекций Кременецкая (библиотека бывшего Волынского лицея), заключающая в себе 34.378 томов; в ней есть весьма редкие и ценные издания; затем, университетская библиотека обогатилась собранием книг, переданных из Виленского университета, Виленской медико-хирургической академии, Виленской Римско-Католической духовной академии и книгами, Всемилостивейше пожалованными из С.-Петербургской эрмитажной библиотеки; далее поступили коллекции: Бердичевская (бывшая Босых Кармелитов), библиотека княгини А. Радзивилл, профессора Г. Н. Минха и профессора В. О. Подвысоцкого. Наконец, в последнее время поступили отдельные библиотеки Н. И. Костомарова, Н. Х. Бунге, Ф. С. Цищурина и коллекция документов и изданий Министерства народного просвещения во Франции, полученная через посредство профессора И. В. Лучицкого. В настоящее время библиотека имеет около 300.000 томов на сумму свыше 586.000 рублей, а если принять во внимание стоимость отдельных, весьма ценных, пожертвованных библиотек и коллекций (которые не вошли в общую сумму), то ценность библиотеки простирается до 1.000.000 руб.

Торговым центром Киев был уже в первые века своего существования; еще поход Аскольда и Дира на Византию объяснялся притеснениями, которые терпели киевские купцы от греков. Что касается промышленного значения Киева, то такое стало возрастать с конца прошлого столетия; в конце XVIII века Киев был по преимуществу центром винокурения,

при чем монастыри являлись наиболее крупными винокурами и шинкарями; другая отрасль обрабатывающей промышленности можно смело сказать не существовали, если не считать нескольких кирпичных и кожевенных заводов. В настоящее время Киев сделался одним из заметных фабрично-заводских центров; в 1896 году здесь насчитывалось фабрик и заводов 153 с 7.051 рабочим и с производством в 14.793.150 р.; кроме того в киевском уезде в том же году действовало 86 фабрик и заводов с производством на сумму 13.627.910 руб.; таким образом фабрично-заводская производительность Киева и его ближайших окрестностей определяется суммой около 29.000.000 рублей. Нельзя сомневаться, что с течением времени значение Киева, как центра обрабатывающей промышленности, будет возрастать и что производительность его фабрик и заводов будет увеличиваться. По крайней мере, к этому заключению приводит сравнение итогов нашей промышлен-

ной статистики за последние годы и в особенности выяснившиеся на Киевской сельскохозяйственной и промышленной выставке 1897 года успехи в этом отношении.

Из фабрик и заводов, занимающихся обработкою растительных продуктов первое место принадлежит сахаро-рафинадному заводу Киевского Товарищества, существующему с 1868 г. и находящемуся в предместье Демиевке; он выделяет ежегодно до 900.000 п. рафинада. Далее обращают на себя внимание мукомольные мельницы, табачные фабрики, дрожжевые заводы (Чоколов, Марр) снабжающие дрожжами весь юг России и пивоваренные. О размере производства дрожжей в Киеве и значению этого производства в общем итоге местной промышленности, можно судить по цифрам отправки дрожжей по железным дорогам; оказывается, что из Киева по Юго-Западным железным дорогам ежедневно высылается от 250 до 300 и даже до 400 пудов этого товара. Пивоваренное производство получило большое развитие в последние годы; из числа пивоваренных заводов следует отметить завод, принадлежащий Южно-Русскому акционерному обществу, организовавшемуся только в январе 1896 года. Первым делом нового общества было приобретение трех пивоваренных заводов в Киеве, Одессе и Николаеве, для чего была израсходована большая часть основного ка-

питала общества в 1.000.000 руб. Заводы, приобретенные обществом, принадлежали раньше наследникам И. М. Бродского и возникли еще в шестидесятых годах. С переходом заводов в собственность общества, последнее задалось целью развить производство их, перестроив заводы, согласно новейшим требованиям дела. В настоящее время заводы производят до 500.000 ведер пива в год. Наконец, нельзя не упомянуть о производстве киевского сухого варенья, которое пользуется вполне заслуженно большою известностью во всей России. Эта отрасль киевской промышленности имеет свою историю. По рассказу Закревского в его «Описании Киева», швейцарец Балли, придворный кондитер, во время пребывания Императрицы Екатерины II в 1787 г. в Киеве, расхаживая в весеннюю распутицу по улицам города, упал на скверной мостовой и сломал ногу. Не смотря на отъезд Императрицы, он вынужден был остаться в Киеве до выздоровления. Но так как Балли представлял из себя одного из придворных лиц, то киевские граждане, а в особенности войт, приняли в нем живое участие. Чтобы доставить ему покой и развлечение, глава граждан поместил его в своем загородном доме на Приорке, где и до ныне находятся лучшие сады и живут огородники, снабжающие Киев зеленью. Швейцарец

времени бросил взор свой на нашу южно-русскую природу, которая явилась ему в виде вкусной земляники, клубники, чудных вишен, орехов, великолепных слив, груш, яблок, нежных абрикосов. Бальи уступил своему влечению, и стал готовить из этих плодов варенье и сухия конфеты. Императрица возвратилась уже в Петербург, когда выздоравливающий швейцарец отправил в столицу несколько банок и ящиков продуктов своего приготовления. Тогда придворные лица имели случай удостовериться, что киевское варенье ни сколько не уступает заграничному и при том очень дорогому. С этих пор киевское, варенье совершенно завладело десертным столом в Зимнем дворце и слава его пронеслась от Северной Пальмиры до пределов киргиз-кайсацких. Бальи велено было изготовить для дворца известное количество варенья; поэтому случаю он провел еще год в Киеве. Но как ему нужна была помощь, то сметливые патриции допускали к изучению этого искусства, в виде помощниц, только избранных киевлянок, то есть своих родственниц. Таким образом, почетные киевские семейства, как-то: Киселевские, Лакерды, Балабухи, Крамалеи, Барские, Белоусовы, Рябчиковы и немногия другия, бывшая между собою в родстве, первоначально завладели искусством приготовления нежных плодов. Но как на свете нет худа без добра, то с

тех пор слава киевского варенья и сухих конфет, происшедших от перелома ноги у швейцарского кондитера, с честью поддерживается даже до наших дней».

В деле обработки ископаемых продуктов первое место занимают кирпичные заводы, которых в городе и его окрестностях насчитывается 43 с оборотом свыше 500.000 рублей. Одним из главных производителей кирпича является киевский заводчик, П. Л. Черноярков, владеющий в окрестностях г. Киева пятью кирпичными заводами, при чем три завода находятся недалеко от Вышгорода и Межигорья, а два близ мест. Триполья; общая производительность всех пяти заводов составляет ежегодно более 10.000.000 штук, при чем кирпич сбывается частью в Киеве, а частью сплавляется по Днепру в Екатеринослав. Затем, за последнее время в Киеве все более и более развивается машиностроительное производство, которое находится здесь в тесной связи с свеклосахарной промышленностью; первоначально это были мастерские для ремонта машин и аппаратов, употребляемых при свеклосахарном производстве. Ныне-же киевские машиностроительные заводы занимаются вполне самостоятельно изготовлением паровых машин, котлов, насосов, сельско-хозяйственных орудий и всякого рода аппаратов для свеклосахарных, винокурных,

пивоваренных заводов, мукомольных мельниц, лесопилен и пр.; из числа машиностроительных заводов заслуживают внимания: Гретер и Криванек и Термена.

Из числа производств по обработке животных продуктов наибольшего внимания

заслуживают кожевенные заводы, которых имеется семь с оборотом до 200.000 рублей в год, Впрочем, эта отрасль местной производительности за последние годы не делает шагов вперед.

Что касается, наконец, смешанных производств, то из таковых заслуживают упоминания: фабрика мебели Кимаера, фортепианная фабрика Мекленбурга, пять экипажных и три фабрики музыкальных инструментов.

Обращаясь к *торговому значению г. Киева*, нельзя не напомнить сказанное выше, что уже в первые века своего существования он был важным торговым центром. Значение это очень усилилось с 1797 года когда в Киев была переведена из Дубно контрактная ярмарка. Помещики Юго-Западного края в прежнее время съезжались в город Дубно для совершения разного рода договоров (контрактов) и сделок на землю и сельскохозяйственные произведения; пользуясь наплывом денежных людей, купцы свозили товары, могущие иметь сбыт среди этой публики и в тоже время собирались актеры, певцы и тому подобные люди с целью потешать

съехавшихся. Таким образом возникли контракты в Дубно. Переведенная в 1797 году в Киев ярмарка немедленно отозвалась на городской жизни. Для торговли во время контрактов был выстроен в 1811 году нынешний контрактный дом на Подоле. В прежнее время торговые обороты на контрактах были весьма значительны; товаров привозилось на сумму до 2 миллионов рублей. Теперь значение контрактной ярмарки сильно упало; торговля ведется наполовину не приезжими, а местными купцами, которые на время ярмарки только перекочевывают со своими товарами в устраиваемые на площади балаганы и в залы контрактного дома, при чем некоторые купцы нередко для привлечения покупателей переодевают своих приказчиков в восточные костюмы, имитируя восточных людей. Впрочем, и в настоящее время на контракты съезжается в Киев много землевладельцев, сахарозаводчиков, разного рода промышленников, но сделки уже совершают, конечно, не в контрактном доме. Ныне вся более крупных размеров торговля Юго-Западного края сосредоточена в Киеве. По величине оборотов первое место занимает торговля сахаром, а затем хлебом, лесом и железом. По *торговле сахаром* Киев — главный центр России. Большинство фондовых операций на киевской бирже происходит с акциями и паями сахарных заводов; сахар является также

главным товаром, на который заключаются сделки. В 1895 году в России было выделано 35 миллионов пудов сахарного песка, из числа которых в том же году на киевской бирже продано 22.273.710 пудов. Следствием сахарной торговли является значительное развитие в Киеве банковых учреждений; здесь, кроме трех правительственных банков (государственного, дворянского и крестьянского), существуют три акционерных учреждения долгосрочного кредита и пять торгово-промышленных банков. Не смотря на такое обилие банковых учреждений в Киеве, для покрытия нужд промышленности в кредите, существует еще 12 частных банкирских контор.

В отношении *хлебной торговли* Киев является одним из главных рынков не только Киевской губернии но и всего южного района (губернии Херсонская, Полтавская,

Черниговская, Подольская и частью Волынская). Кроме значительного спроса на хлеб со стороны восьми существующих здесь мукомольных мельниц, значение Киева, как центра хлебной торговли юго-западного края и соседних губерний, увеличивает постоянное присутствие представителей как русских, так и иностранных экспортных фирм.

Наконец, Киев является крупным центром *по торговле лесом и железом*. В отношении лесной торговли Киев находится в особо благоприятных условиях, будучи связующим зве-

ном между северным районом — производительным и южным — потребительным; лес сплавляется с верховьев Днепра и его притоков и частью проходит мимо водою, а частью поступает на киевские лесопильни для переработки. Железо получается в Киеве, главным образом из Германии и идет на сахарные и другие заводы, а также в крупные экономии. Для поддержания сношений с русскими потребителями, германские заводчики имеют в Киеве своих постоянных агентов, чрез посредство которых и совершается большинство сделок. Железо русских заводов вплоть до последнего времени не пользовалось широким распространением и только теперь оно стало входить в употребление, хотя сбыт его пока еще ограничен.

От вокзала рельсовый путь направляется мимо предместья Шулявки и, обогнув Кадетскую рощу, идет по ровной местности. Вид на Киев с линии Юго-Западных железных дорог далеко не так красив, как для проезжающих по Московско-Киево-Воронежской железной дороге. Там Киев виден из-за Днепра; там открывается действительно замечательная панорама. Но и здесь взгляд, брошенный на Киев из окна вагона Юго-Западных железных дорог, оставляет сильное впечатление: сверкающие главы церквей и куполы соборов, темно-красное здание

университета, ряды стройных тополей и масса зелени, из которой выглядывают дома и постройки разбросанные по холмам, — все это вместе, дополняя друг друга, дает картину на долго остающуюся в памяти.

В ближайшем соседстве с Киевом, по правую сторону рельсового пути, виднеется селение *Братская Борщаговка*, а по левую селение Желаны. Селение Братская Борщаговка в прежнее время принадлежало Киево-Братскому монастырю; оно лежит в 10 верстах от Киева на запад; достопримечательность Братской Борщаговки составляет красивый каменный храм, в котором находится чудотворная икона Божией Матери, именуемая Борщаговскою. На поклонение иконы стекается весьма много богомольцев из Киева, особенно в первый воскресный день после новолуния, когда освящается вода в особом колодце.

На 12 версте от Киева находится полустанция

Жуляны. Название Жуляны есть испорченное наименование близ лежащего селения *Желаны*; селение это известно еще со времен Владимира Святого и здесь, по преданию находился один из его загородных дворцов. Желаны неоднократно упоминаются в наших древнейших летописях; при Желани 23 июля 1093 г. был разбит половцами Святополк, в 1161 г. убит бывший некоторое время великим князем киевским Изяслав Давидович. От

ликокняжеской в нынешнем селении Желани ничего не осталось, исключая нескольких курганов, скрывающих, без сомнения, кости сражавшихся здесь за Киев и русскую землю. В железнодорожном отношении полустанция Жуляны ничем не замечательна, служа исключительно разъездом и имея значение только с точки зрения интересов обеспечения правильности движения поездов. Здесь нельзя не указать, что хорошо бы было испорченное неблагозвучное название полустанции Жуляны изменить в Желаны и тем восстановить не только правильное наименование, но и способствовать сохранению этим путем воспоминаний о древнем селении великокняжеской эпохи, отмеченном нашим древним летописцем.

Боярка станция на 21 версте от Киева, расположена вблизи деревни Будаевки; между тем деревня Боярка, давшая название станции находится в трех верстах. Станция Боярка имеет значение, как наиболее популярная дачная местность в окрестностях Киева; близость к городу, удобное сообщение и здоровый лесной воздух, все это способствует привлечению дачников и летом Боярка принимает вид густонаселенного оживленного городка. Большой сосновый лес, кумысо-лечебное заведение и возможность всегда пользоваться врачебною помощью, придают Боярке значение климатической станции. Съезд дачников

бывает очень большой и даже сюда приезжают на летнее время не только из Киева, но и из других городов, так напр., в последние годы многие врачи отправляют больных на летний сезон из Одессы в Боярку. Большим недостатком Боярки является отсутствие удобного места для купанья; имеется небольшой пруд, но он пользуется печальной известностью среди местных жителей, так как дно его представляет ряд глубоких ям, делающих купанье на открытом воздухе весьма опасным. Летом, в праздничные дни, оживление в Боярке усиливается вследствие наплыва киевлян, для которых местность эта с каждым годом делается все более и более излюбленным местом загодных прогулок. Привлечению гуляющих много способствуют вокально-музыкальные концерты, устраиваемые в Боярке железнодорожными хором и оркестром, а равно целый ряд дачных поездов, дающих возможность в любое время выехать из Киева и вернуться обратно.

В 10 верстах от станции Боярка на берегу ручья Трубища находится *м. Ясногородка*, которое существовало еще в XVI веке; но известность оно приобрело с конца XVII века, когда сделалось резиденцией князей Шуйских, потомков царя Василия Ивановича Шуйскаго. В Ясногородке находится большой каменный построенный в половине XVIII века князем

Игнатием Шуйским среди обширного парка; дворец и парк окружены валом с наружным рвом, наполнявшимся в былое время водою из реки Трубища. Ныне Ясногородское имение

принадлежит землевладелице Янине Сириуш-Залесской и обращает на себя внимание весьма удачными опытами предупреждения расширения оврагов и укрепления летучих песков. М. Ясногородка, имеющее до 2-х тысяч жителей, может служить характерным образчиком малороссийского поселения. Конечно, всепоглощающее время наложило уже свою руку на типичные черты малоросса прежнего времени, отразилось на его быте, привычках и верованиях; новые условия жизни все более и более вторгаются в украинскую деревню, производя нивеллировку, сглаживая характерные особенности внешней жизни и внутреннего строя украинца. Но и до настоящего времени во многом еще сохранились те особенности малороссийского племени, которые в живых образах запечатлел в своих бессмертных произведениях Н. В. Гоголь. Ярмарка в Ясногородке является картинкою целиком выхваченною из его «Вечеров» и «Вия» и снимок с ясногородской ярмарки мог бы служить к ним прекрасною иллюстрацией. Крестьянская толпа, мужики в свитках и бараньих шапках, женщины с повязанными черными платками головами. Здесь, среди волнующейся толпы,

Ярмарка в Ясногородке.

123

на каждом шагу попадаются гоголевские типы: вот степенно шагает Солопий Черевик, далее «лушит свой подсолнечник» хорошенькая Параска, поджидающая Охрима Голопупенкова, а в стороне ссорится сварливая Хивря. А вот и она, несомненно она, почтенная тетушка Ивана Федоровича Шпоньки, Василиса Кашпаровна с девкою, несущою за ней корзину для покупок...



Ярмарка в Ясногородке.

«Шум, брань, мычанье, бляение, рев, — все сливается в один нестройный говор. Волы, мешки, сено, цыгане, горшки, бабы, пряники — все ярко, пестро, нестройно, мечется кучами и снуется перед глазами. Разноголосные речи по-

124

Станция Васильков.

топляют друг друга и ни одно слово не выхватится, не спасется от этого потопа; ни один крик не выговорится ясно. Только хлопанье по рукам торгашей слышится со всех сторон ярмарки. Ломаются возы, звенит железо, гремят сбрасываемые на землю доски и

закружившаяся голова не знает куда обратиться»....

За Бояркою рельсовый путь пересекает боярской лес, по выходе из которого вступает на открытую местность. Слева раскинулась деревня Глеваха, служащая для Киева поставщиком огородных овощей, а далее виднеется обсаженная деревьями дорога в уездный город Васильков.

Васильков станция на 34 версте от Киева; до последнего времени это был незначительный остановочный пункт и только теперь, с усилением торговой и промышленной деятельности в районе станции, обороты ее по отправке и прибытию грузов стали расширяться. Это побудило построить новое пассажирское здание, которое открыто в 1897 году. В 7 ½ верстах от станции лежит уездный город *Васильков*, имеющий до 20 т. жителей. Это самый заурядный уездный город, не имеющий в себе ничего привлекательного. Но с ним связаны исторические воспоминания. В древности он назывался Василев и здесь в 996 году произошла несчастливая встреча великого князя Владимира с печенегами. Владимир выступил против них с небольшой дру-

жиной, потерпел поражение и при отступлении вынужден был скрываться некоторое время под мостом чрез р. Стугну; тогда князь дал обещание построить в Василеве церковь Преображения Господня в память своего спасения. Церковь была выстроена и освящена с большим торжеством; с тех пор князь праздновал в Василеве Преображение, в продолжении восьми дней давал обильное угощение дружин и людям, варя триста провар меду, и после этого отправлялся в стольный град Киев к празднику Успения Богоматери. По всей вероятности, Василев, нынешний Васильков на Стугне, основан самим Владимиром и назван по имени, полученному им при крещении; во времена нашего древняго летописца держалось предание, что в этом городе и крестился великий князь Владимир; сам летописец, как известно, держится иного мнения о месте его крещения, именно в Корсуне; но некоторые историки русской церкви до настоящего времени принимают предание, что именно Василев был местом крещения Владимира Святого. От великокняжеской эпохи в Василькове сохранился только ряд валов и насыпей вышиною около 2 саж., упирающихся с одной стороны в р. Стугну, а с другой в ручей Василев.

Далее на 44-й версте от Киева находится станция



Мотовиловка, тоже служащая для киевлян дачным местом. Будучи более удалена от города, Мотовиловка представляет менее удобств сравнительно с Бояркою, но за то жизнь в Мотовилровке гораздо покойнее, а дачи дешевле; большой сосновый лес служит местом для прогулок, а значительный пруд, образуемый рекою Стугною, — для купанья. Крупным недостатком является отсутствие хорошей воды для питья.

На 60-й версте расположена станция Фастов, начальный пункт Фастовской ветви (б. Фастовской жел. дороги), с прекрасным вокзалом и хорошим буфетом. В железнодорожном отношении Фастов заслуживает внимания, как местонахождение оборотного паровозного депо и завода для пропитки дубовых шпал. *Местечко Фастов* расположено при самом рельсовом пути, по правую сторону от Киева, на берегу р. Унавы (приток р. Ирпеня). В настоящее время Фастов большое промышленное местечко с населением свыше 10 т. душ обоего пола; две православных церкви, построенных в середине прошлого столетия, католический костел, водяные мельницы, кирпичные и кожевенные заводы, имеется народное училище, еженедельно собираются базары и 7 раз в год бывают ярмарки. Торговое значение Фастова обуславливается нахождением на тракте, идущем из Радомысля, и соединяющем Полесье с Украиной. Полесье везет свои произведения: лесной материал, кустарные изделия (как-то: бочарные работы, возы, сани и пр.), деготь, смолу, стекло, а в последнее время, по выкорчевке больших пространств с обращением таковых в пахотную землю, черно, хмель и пр. Взамен идут: пшеница, разные маруфактурные и бакалейные товары, керосин, соль и пр. Все это проходит чрез Фастов. С внешней стороны Фастов

вполне благоустроенное чистенькое местечко, имеющее все данные, чтобы сделаться для Киева пригородным дачным пунктом. Большой лес, живописныя окрестности, прекрасное купанье в реке Унаве и наконец, колодцы с здоровою железистою водою, — все это дает Фастову большия преимущества в дачном отношении сравнительно с Бояркою и Мотовиловою. Жизнь в местечке дешева, а санитарныя условия вполне удовлетворительны.

Местечко Фастов многократно упоминается в описании козацких войн с Польшею; остатки старинных укреплений и значительное число окружающих его могил, свидетельствуют о военных действиях, происходивших в этом пункте, имевшем стратегическое значение по своему положению на военных путях. Когда основан Фастов неизвестно, но он уже упоминается в конце XV века, а в начале XVI века принадлежал Васенцевичам, называвшимся также Макаревичами. Андрей Макаревич заложил его Пацу, папскому епископу киевскому; со смертью последняго епископа, в 1845 г. Фастов поступил в ведение государственных имуществ. Выдающимися годами в истории Фастова считаются: 1649 год, когда Богдан Хмельницкий, явившись сюда во время ярмарки, очистил его от поляков и уничтожил иезуитский коллегиум и монастырь бернардинов; в 1686 г. им овла-

дел гетман Семен Палий; 1768 г. предводители гайдамаков Швачка и Бондаренко заняли Фастов, прогнали ксендзов, убили до 600 человек шляхты и разрушили костел.

За Фастовом линия железной дороги входит в центр руссаго сахарнаго производства, имеющаго не только выдающееся, но даже преобладающее значение в экономической жизни Юго-Западнаго края. Вдоль линий Киев-Одесса, Казатин-Ровно, Фастов-Знаменка, в районе Уманских и Новоселицких ветвей действует 135 свеклосахарных и сахаро-рафинадных заводов, т. е. половина всех подобных заводов России. Значение сахарнаго производства лучше всего можно охарактеризовать цифрами, показывающими результаты операций сахарных заводов; свекловичныя плантации только в трех губерниях Юго-Западнаго края занимают площадь в 150.000 десятин земли, ежегодно в переработку поступает от 15 до 20 миллионов десятипудовых берковцев свекловицы; заводы Юго-Западнаго края расходуют ежегодно до 200.000 кубических сажен дров и до 10 миллионов пудов каменнаго угля; на них работает около 50.000 человек рабочих; наконец, они вырабатывают ежегодно более 20 миллионов пудов сахара.

Первый свеклосахарный завод губернии был устроен в 1834 году графом

Львом Потоцким в имении Орловце Черкасскаго уезда; затем, в 1836 году возник другой в имении помещика Четверикова Почапинцах Звенигородскаго уезда и наконец, третий выстроил граф Ярослав Потоцкий в с. Ситковцах Липовецкаго уезда. Но эти первыя попытки были не совсем удачны: при неопытности самих владельцев, при невозможности найти хороших мастеров, затруднениях в деле приобретения и исправления машин, а равно вследствие скептическаго отношения к этим предприятиям со стороны потребителей, которые были убеждены в низком достоинстве свекловичнаго сахара, доходы пионеров свеклосахарнаго производства не покрывали расходов производства и заводы давали своим владельцам одни убытки. Неудачи первых заводов оказали весьма

вредное влияние на дело водворения сахарного производства в нашем крае, поддерживая предубеждение против предприятий этого рода и отклоняя от них помещиков и капиталистов. Нужен был удачный опыт, чтобы поднять сахарное производство в общем мнении. Таким удачным опытом было устройство графом Бобринским Смелянского сахарного завода; основательно ознакомившись с техникой производства, имея большие средства, он в короткое время довел свой завод до высокой степени совершенства; значительный доход, получаемый графом Бобринским, уничтожил предубеждение против са-

харкаго производства и помещики Киевской, Подольской, Волынской, Черниговской и Полтавской губерний принялись за постройку сахарных заводов. До 1861 года свеклосахарное производство имело не столько фабричный, сколько хозяйственный характер; владельцем завода был помещик, рабочими его крепостные, свекловица получалась исключительно из собственного имения. В 1861 году, с освобождением крестьян, для свеклосахарной промышленности, равно как и для многих других производств, наступил кризис, выразившийся закрытием нескольких мелких сельскохозяйственных заводов и некоторым уменьшением производства на остальных. Однако, кризис продолжался всего года два; свеклосахарные заводы быстро освоились с новыми условиями производства, приняли фабричный характер и зачастую стали организоваться на акционерных началах. Свеклосахарная промышленность стала быстро расти, начали вводиться различные усовершенствования в технике производства, расширялась площадь свекловичных плантаций и количество вырабатываемого сахара настолько увеличилось, что он не только вытеснил с внутренних рынков сахар привозной, но стал даже видною статьею нашего отпуска за границу. В деле водворения у нас сахароварения оказал большие услуги И. М. Бродский, образовавший Александровское Товарищество свеклосахарных и рафинадных заводов. Впрочем, об Александровском

Товариществе будет сказано более подробно далее при описании заводов, принадлежащих Товариществу. Рост сахарного производства у нас еще не закончился и надо ожидать, что в ближайшем будущем число сахарных заводов будет увеличиваться в зависимости с одной стороны от усиления спроса на сахар со стороны возрастающего в числе населения, а с другой — вследствие того, — что этого рода заводы дают большие дивиденды. Во время последних киевских контрактов 1898 года выяснилось, что в Юго-Западном крае и в Малороссии предстоит постройка 15 новых свеклосахарных заводов.

От Фастова рельсовый путь направляется на юго-запад и проходит мимо *м. Трилеса*, где устроен блок-пост. Названное местечко памятно тем что в последние годы существования Польского королевства, здесь проходила государственная граница и существовал таможенный пункт. Вдали за Трилесами виднеется *м. Мало-Половецкое*, напоминающее древних кочевников-половцев, с которыми вели борьбу киевские князья.

На 77-й версте расположена станция

Кожанка, названная по имени близ лежащего селения, раскинувшегося по берегам реки Каменки. Здесь имеется свеклосахарный завод, принадлежащий графине М. Е. Браницкой, водяная мукомольная мельница и кирпичный завод; к сахарному заводу проложена

По пути от Кожанки виднеется *м. Романовка*, принадлежавшее в начале XVII в. княгине Софье Ходкевич, а в ближайшем соседстве с рельсовым путем находится село *Чернявка*, давшее свое название расположенному здесь блок-посту.

На 96-й версте от Киева железная дорога подходит к сел. *Попельне*, при котором расположена станция

Попельня. Станция эта, в сферу влияния которой входит значительная часть Сквирского уезда Киевской губернии, обращает на себя внимание, как важный пункт отправки хлебных грузов, муки и сахара. В районе станции расположено три свеклосахарных завода: *Корнинский*, *Ходорковский* и *Андрушковский*. Мукомольное производство составляет здесь видную отрасль местной промышленности и станция Попельня одних только отрубей отправляет ежегодно до 100.000 п.

Постановка мукомольного производства в Юго-Западном крае представляет свои исключительные особенности, на которых следует остановиться.

За Днепром, особенно в центральных и приволжских губерниях, владелец мельницы является вместе с тем и промышленником-мукомолом. Там мельничное дело тесно связано с собственниками мельниц, вследствие чего является возможность возникновения мукомольных «фирм», имеющих свою историю. Некоторые из этих «фирм» известны на всю Россию и

имеют прочно установившуюся репутацию. Ничего подобного в Юго-Западном крае, если оставить в стороне Киев, нет. Здесь, в силу особенных условий племенного состава народонаселения, мукомольная промышленность оказывается поставленной на иных основаниях, почти неизвестных центру России и Поволжью. Здесь почти всегда владельцем мельницы является одно лицо, а мукомольным промышленником — другое. Здесь большинство мельниц принадлежит не мукомолам, а землевладельцам, которые сами в мучном промысле никакого участия не принимают, а сдают свои мельницы или в аренду, или даже для временного перемолла. В значительном большинстве случаев «перемольщиками» являются евреи, которым почему либо придет в голову заняться перемолом пшеницы или ржи, при чем количество такого рода перемольщиков и размер их операций оказываются всецело зависящими от временных настроений мучного рынка. В одном году владелец мельницы может иметь много перемольщиков, которые будут платить хорошие цены за перемол «куля», а в другом, наоборот, мельница может бездействовать значительную часть года, или же оказывается вынужденною сильно понижать цены за перемол. Мукомольную промышленность Юго-Западного края можно назвать, во первых — мелкой, а вторых — спекулятивной, находящейся всецело в руках евреев. Юго-Западные мукомолы — это своего

рода эфемериды, весьма слабо связанные с мукомольной промышленностью и могущие, смотря по обстоятельствам, сегодня быть мукомолами, а завтра — торговцами солью или смолой.

При дер. *Лозовики*, лежащей в 5 вер. от ст. Попельии, находятся прекрасная залежи каолина, содержащего ничтожную примесь железа и вполне пригодного для получения химически чистого каолина. Здесь в прошлом году возник *Южно-русский каолиновый завод* П. Б. Адельгейма. Благодаря незначительному сравнительно съему, покрывающему каолиновые залежи, последние разрабатываются открытым способом. Под верхним слоем чернозема залегают красноватые глины, за которыми уже следует пласт каолина мощностью от $\frac{3}{4}$ до 2 саж. Разработкой занимаются до 40 чел. рабочих, исключительно местных крестьян, получающих поденную плату от 20 до 70 к. Изготовленный заводом отмученный каолин находит большой спрос со стороны писчебумажных, фарфоровых и фаянсовых фабрик, затем идет для выделки химической посуды и пр.

За Попельней, оставляя вправо небольшое местечко *Сокольчу*, близ которого расположен *блок-пост Харлеевка*, рельсовый путь направляется к станции

Бровки. Район этой станции, также как и предыдущей, отличается плодородием и потому станция Бровки принадлежит к числу тех стан-

ций Юго-Западных железных дорог, которые обращают на себя внимание по количеству отправки хлебных грузов. Кроме того, в соседстве с Бровками находятся три сахарных завода: *Андрушевский*, *Иванковский* и *Яроповичский*; первый принадлежит землевладельцу Н. А. Терещенко, а два остальных акционерным обществам.

В 15 верстах, при м. *Андрушевке* и соседних селениях, расположено Андрушевское имение одного из богатейших землевладельцев Юго-Западного края Н. А. Терещенко, которому в Киевской и соседних с нею губерниях принадлежит всего до 50.000 десятин. Андрушевское имение включает в себе 16 $\frac{1}{2}$ тыс. десят. земли, из которых под пахотью находится 11 тыс. дес., под лесом до 4 тыс. дес. и под сенокосами 1 $\frac{1}{2}$ тыс. дес. В лесах преобладает дуб и площадь дубового леса занимает 2 $\frac{1}{2}$ тыс. дес. Андрушевское имение принадлежит к числу наиболее благоустроенных имений Юго-Западного края; для обработки почвы применяются усовершенствованные машины и орудия, и между прочим, работает пять локомотивов и пять паровых молотилок. Дело ведется здесь на самых широких началах: ежегодно продается хлеба более чем на 500.000 рублей, свекловица культивируется для надобностей собственного сахарного завода; для удобрения применяются все рекомендуемые наукою вещества, как-то: навоз, дефекационная грязь, суперфосфат, селитра, кровь,

гипс и пр. Общий итог затрат по эксплуатации имения простирается до 124.000 руб. в год.

Далее, рельсовый путь вступает в пределы Бердичевского уезда Киевской губернии; на границе между Сквирским и Бердичевским уездами расположен *блок-пост Вчерайше*, названный по имени соседнего местечка. За блок-постом Вчерайше находится станция

Чернорудка, лежащая в 132 верстах от Киева. На этой станции заслуживает особого внимания система централизации стрелок; здесь для управления стрелками и сигналами из центрального поста применена гидравлическая система итальянских инженеров Бианки и Серветаца. Благодаря этой системе путем перевода маленького рычага представляется возможность управлять стрелками, расположенными за пол-версты. В виду неудобства при нашем климате, пользования водою в качестве движущей силы, применяется керосин. Сфера влияния станции Чернорудки, благодаря соседству большой узловой станции Казатина, довольно ограничена. Из промышленных предприятий, находящихся в районе Чернорудки, обращают на себя внимание принадлежащие наследникам Ф. А. Терещенко свеклосахарный и винокурный заводы, расположенные при местечке Червонном в 16 вер. от станции.

От Чернорудки железная дорога направляется на юго-запад; на лево из окон вагона виднеется селение *Малая Чернявка*, имение поме-

щика Куриловича; далее, с правой стороны, почти у самого полотна дороги, расположено небольшое *сел. Радзивиловка* пройдя которое устроен *блок-пост Вернигородок*. Далее на 148-й версте от Киева, находится станция

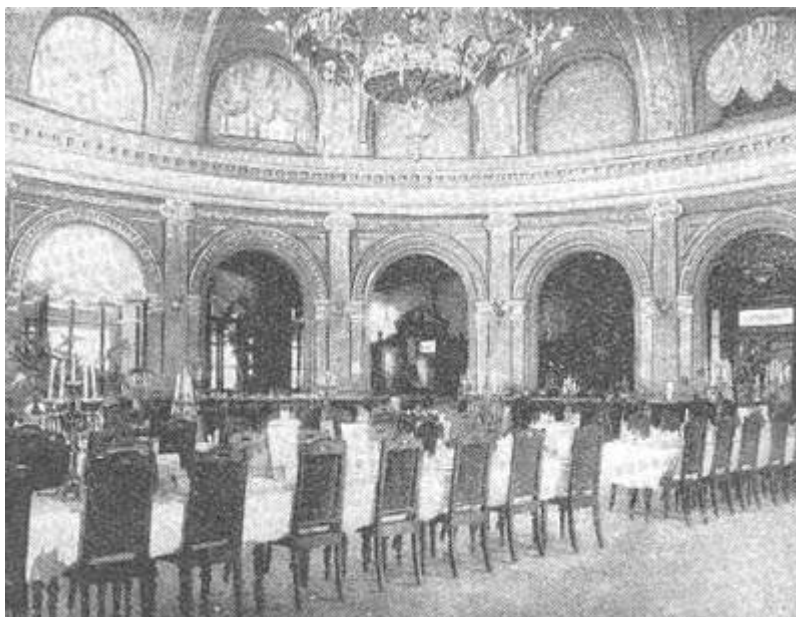


Казатин — едва-ли не самая важная узловая станция Юго-Западных железных дорог с одним из лучших вокзалов всей русской рельсовой сети. Находясь на пути между Киевом и Одессою, в пункте соединения железнодорожных линий, ведущих с одной стороны на Брест и Граево, а с другой — на Умань, Казатин является весьма оживленным центром, где господствует постоянное движение, где круглые сутки

приходят и отходят поезда и непрерывно сменяется спешащая, суетящаяся и волнуемая толпа пассажиров. До постройки железной дороги, окрестности Казатина

были местностью пустынной, с редким населением, а самое место, занимаемое ныне станцією и станционными сооружениями, представляло из себя болотистую площадь совершенно негодную для обработки. Устройство здесь станции сразу обогатило все окрестное население и ныне район Казатина принадлежит к числу наиболее богатых местностей Киевской губернии. Казатин буфетная станция по преимуществу; при существующем расписании поездов остановки в Казатине приходится во время завтрака, обеда, или ужина. Казатинский вокзал, как уже сказано выше, один из лучших вокзалов русской рельсовой сети; он построен архитектором А. В. Кобелевым по проекту архитектора В. И. Куликовского. Здание вокзала расположено островом, т. е. с обеих сторон его проложены рельсовые пути; это значительно усиливает пропускную способность станции и дает возможность одновременно принимать и отпускать несколько поездов, устраняя в то же время хождение пассажиров по путям. Внутри здания останавливает на себе внимание роскошная овальная зала I и II класса; масса света и воздуха, изящная орнаментировка, стильная мебель — все это делает эту залу одной из лучших во всех отношениях среди буфетных зал на русских

железных дорогах. Но кроме внешности казатинская зала отличается своими удобствами, так как все, что только необходимо пассажиру в пути сосредоточено здесь в ближайшем соседстве: так, билетная касса и телеграф выходят особыми окнами в залу, здесь-же рядом зала для



Станция Казатин. Внутренний вид.

приема багажа, с противоположной стороны — мужская и дамская уборная, парикмахер...

Вечером казатинский вокзал особенно эффектен: волны света электрических фонарей далеко освещают все станционные пути, сооружения и окрестности; поезд плавно несется на встречу этому свету, оставляя за собою все погруженным в глубокий мрак и останавли-

вается у перрона, залитого мягким молочным светом; когда же за сим вступаешь в ярко освещенный зал, наполненный суетящейся толпой пассажиров, среди которой мелькают татарския лица буфетной прислуги, то невольно замедляешь шаги, присматриваясь к характерной картине, бьющей здесь ключем жизни, картине, рамами которой служить роскошное здание вокзала.

В железнодорожном отношении Казатин весьма важный центр; здесь находится основное депо и центр управления участка тяги, который по протяжению входящих в район его рельсовых путей, больше многих самостоятельных железных дорог; из железнодорожных сооружений заслуживает упоминания система механической централизации стрелок, сосредоточенная в девяти высоких башнях и устроенная по английской системе Сайкса.

Число служащих на станции Казатин, в местном депо и мастерских достигает (включая семейства служащих) 5.000 человек; столь значительное скопление лиц, стоящих у одного дела, связанных однородными интересами, общими нуждами и потребностями вызвало возникновение в Казатине железнодорожного народного училища, в котором обучается до 200 мальчиков и девочек, а затем постройку церкви. На последней нельзя не остановиться. Железнодорожная колония в Казатине состоит, как уже сказано выше, из 5.000 человек: между

тем, ближайшая церковь находится в м. Казатине, находящемся в 3-х верстах от станции и служащие весьма часто в распутицу и вообще в ненастное время лишены были возможности удовлетворять свои духовно-религиозные потребности. Это обстоятельство вызвало мысль о постройке собственной церкви, при чем инициатива в данном случае принадлежала всецело служащим на станции Казатин. С разрешения Управления дорог была открыта среди служащих на линиях Юго-Западных железных дорог подписка, которая дала наличными 24 тыс. рублей; кроме того, поступило много пожертвований строительными материалами, иконами и церковною утварью. Фасад церкви в русском вкусе, внутренняя же отделка в строгом византийском стиле; эскиз был сделан архитектором Куликовским; подробную же разработку плана церкви, составление всех чертежей внутренней отделки принял на себя архитектор Бетаки. Все образа работы известной киевской иконописной мастерской Мурашко; запрестольный образ — Моление о чаше, местная икона — Спаситель, благословляющий детей. Эти две иконы помещены на видных местах не без некоторой тенденции, имея в виду, что в состав прихожан церкви входят люди, исключительно живущие своим личным трудом, и для которых заботы о насущном куске хлеба и об обеспечении своих детей составляют самый существенный интерес

жизни. Освящена церковь 25 августа 1895 года высокопреосвященным Иоанникием, митрополитом Киевским и Галицким. По окончании торжества освящения отец Нестор Шараевский, назначенный настоятелем казатинской церкви, сказал приличное случаю поучение. Указав на значение дела постройки церквей, о влиянии церкви на духовно-нравственную жизнь народа и отметив те мысли, которые будут являться у путников, проезжающих мимо Казатина и видящих в соседстве со станцией храм Божий, о. Нестор

закончил свою проповедь следующими словами: «В заключение своего слова скажу только, о чем бы следовало нам особенно молиться в этом храме, стоящем на пути. Будем молиться, чтобы наши пути — железные дороги — были путями правды и истины, мира и любви, а не только корыстных материальных и эгоистических стремлений, чтобы эти дороги приносили нам только такие блага, какия непротивны воле Божьей: блага высшего просвещения, улучшенной культурой жизни, но в тоже время не лишали нас благ, которые составляют коренную основу благосостояния нашего русского народа, — не подрывали нашу истинно-святую православную веру, не снимали с нас русского обличья и отличия, не сглаживали с нас особенностей нашего строго-русского характера, как в духе, так и во внешности. А от нас, чтобы уносили иностранцам

нашу веру святую, преданность церкви, Царю и отечеству, нашу любовь ко всем людям без различия религии и национальности, нашу неизменную надежду, что наступит некогда, а может быть и скоро, время, когда все люди под знаменем креста Господня, как братья подадут друг другу руку, — что и на самые усовершенствованные пути мы смотрим прежде всего, как на средства к достижению это цели».

Из промышленных предприятий, находящихся в районе станции Казатина останавливает на себе внимание *Махаринецкий свеклосахарный завод*, лежащий в 9 верстах от станции и соединенный с последнею особою железнодорожною ветвью. Махаринецкий завод принадлежит акционерному обществу и является одним из наиболее значительных свеклосахарных заводов всего Юго-Западного края; на этом заводе вырабатывается ежегодно до 200 тысяч пудов белого сахарного песка, идущаго преимущественно за границу чрез Одессу.

В 15 верстах от Казатина лежит сел. *Зозулинцы*; само по себе это самое заурядное малороссийское поселение с населением до 1200 душ обоого пола. Но здесь находится женская практическая школа сельского хозяйства и домоводства М. Н. Мариуц-Гриневой. Практическая школа г-жи Гриневой, успешно функционирующая

уже довольно продолжительное время, является у нас на юге единственным учреждением этого рода. В ней девушки изучают все отрасли домашнего хозяйства и изучают их не только теоретически, но и на практике, на живом деле по новейшим образцам и под руководством опытной, образованной хозяйки. Репутация воспитанниц зозулинецкой школы настолько прочно установилась среди хозяев, что их никогда не хватает для удовлетворения спроса на них и это обстоятельство, взятое само по себе, может служить лучшей рекомендацией для школы.

За Казатином рельсовый путь вместо юго-западного принимает все более и более южное направление. Характер местности, прорезанной рельсовым путем, постепенно изменяется: увеличивается количество лесов, появляются холмы и пригорки; вообще сказывается близость живописной Подолии с ея издавна известными лесами, которые ныне, однако, значительно поредели. Вся местность, не только прилегающая непосредственно к железной дороге, но и более отдаленная от таковой, густо населена; всюду виднеются

большия селения и местечки, окруженные необозримыми полями. Характерною особенностью здешних населенных пунктов являются белая хаты малороссов, по типу своей постройки совершенно отличная от изб крестьян-великороссов.

Украина вплоть до воссоединения с Россией жила жизнью полною драматизма, будучи поприщем постоянной борьбы. Народ испытывал всевозможные бедствия и от внешних и от внутренних врагов; но он не оставался пассивным: он мстил врагам, боролся за свою самостоятельность и самобытность, обнаруживал геройские подвиги. Историческое прошлое, подвиги в периоды борьбы с кочевниками, татарами и поляками, отразились на складе характера местного населения и едва-ли где-либо в других губерниях и областях Европейской России сохранилось столько народных преданий и песен об исторических событиях и лицах, как в Украине. Впрочем, в характере малоросса вообще сильна поэтическая жилка, на что уже обращено внимание не только нашими отечественными этнографами, но даже и западно-европейскими учеными.

Известный переводчик Пушкина и Лермонтова, немецкий поэт Фр. Боденштедт, в предисловии к изданию перевода избранных народных малороссийских песен на немецкий язык (*Die poetische Ukraine. Eine Sammlung Kleinrussischer Volkslieder*) говорит, что «малороссийский язык самый благозвучный из всех славянских языков, с большими музыкальными задатками» и что «ни в какой другой земле дерево народной поэзии не принесло таких величественных плодов, нигде дух народа не запечатлелся так

живо и светло в песнях, как у малороссов. Какое трогательное веяние грусти, какая чувства высказываются в песнях, которые поет казак на чужбине! Какая нежность вместе с мужественною силою проникает его любовные песни! Нужно еще отметить такт и целомудрие, которыми проникнуты эти песни! Необходимо признать, что народ, который может петь такие песни и находить в них удовольствие должен стоять далеко не на низшей ступени развития». В этом же роде отзывается Тальви, обращая кроме того внимание на обилие песен в Малороссии (*Handbuch einer Geschichte der slavischen Sprachen und Literatur nebst einer Skizze ihrer Volkspoese*). Лукич (*Slavische Blätter I, 6, 294*) говорит: «язык малороссов, которые живут в середине славянства, больше всего приближается к великорусскому, но понятен легко всем другим славянам; он отличается гармониею, легкостью и между всеми родственными ему языками севера имеет наибольшую приспособленность к музыке и пению. Народная поэзия малороссов самая богатая в Европе. Она отличается эстетическими достоинствами и поэтическим вдохновением, меткостью выражений и имеет в себе нечто поднимающее, величественное, нечто чувствительно трогательное, меланхолическое и живописное».

Малороссийское население подразделяется на

два типа: подолян и украинцев. У них есть некоторые отличия в наружности и говоре, но

главным образом в costume; подоляне роста средняго, мужчины носят сзади длинные волосы, а замужняя женщины их обрезают; украинцы отличаются высоким ростом и большинство между ними сильные брюнеты, бреют бороды, а во многих местах и головы, оставляя только чуб. Что касается одежды, то подоляне носят серая вышитая свиты, белая с красным шитьем рубахи, широкие шаровары и сапоги или кожаные лапти, называемые постолами, а украинцы — коричневая свиты, вышитая полотняная рубахи с низким воротом, очень широкие штаны, опущенные в сапоги, зимою барашковая шапки, летом — соломенная шляпы с широкими полями; обувь украинцев составляют чоботы, у женщин черевика. Женщины обертывают стан двумя кусками материи, привязываемыми поясом и называемыми плахтою и запаскою; верхняя женская одежда также состоит из свиты. Девушки голову убирают цветами и лентами, а женщины носят очипки. По языку подоляне и украинцы мало отличаются друг от друга и от заднепровских малороссов, с которыми имеют одинаковые обряды, нравы и обычаи и все исповедуют православную веру. Впрочем, надо заметить, что украинцы говорят более чистым малороссийским языком, чем подоляне, в языке которых слышатся иногда полонизмы.

Малороссы составляют преобладающую массу населения Юго-Западного края и численность их достигает 8 миллионов, в то время когда остальных народностей насчитывается: евреев до 750 тыс., поляков до 80 тыс., великороссов до 60 тыс., немцев — 30 т., чехов — 25 тыс. и молдаван — 12 тыс. душ обоего пола.

Почва края, прорезываемая линией Киев-Одесса, за исключением весьма не многих мест, состоит преимущественно из чернозема; чернозем залегает здесь пластом различной толщины с примесью, более или менее значительною, местами глины, местами песку и, наконец, прорезывается полосами супесей и песков большею частью по берегам рек. Плодородная черноземная почва, достаточное в большинстве случаев орошение и здоровый климат делают этот край одним из наиболее густонаселенных, богатых и производительных в России. Преобладающим занятием населения и главным источником его благосостояния являются сельское хозяйство вообще и земледелие в частности. В связи с земледелием находится фабрично-заводская промышленность и торговля, стоящая здесь на высокой степени развития и имеющая весьма важное значение в экономической жизни не только этого края, но даже и всей России. Местная фабрики и заводы занимаются, почти исключительно, переработкою продуктов земледелия, а

потому и деятельность свою регулируют сообразно результатам урожая. Земледелие, как уже сказано выше, является главным занятием населения. Около 75 % всего населения занимается хлебопашеством, а общее количество возделываемой земли составляет, в среднем, около 65 % всей территории. Преобладающая здесь система хозяйства трехпольная и только изредка, в больших имениях, встречается плодопеременная. Улучшение способов ведения хозяйства, введение рациональной обработки земли, правильных севооборотов и вообще прогресс в системе полеводства, замечается по большей части только в тех имениях, где существуют сахарные заводы, принадлежащие крупным землевладельцам, или большим промышленным товариществам и акционерным компаниям, обладающим значительными оборотными и запасными капиталами. Мелкая крестьянская хозяйства вообще не представляют ни развития, ни упадка. Довольно

удовлетворительным является также состояние помещичьих имений средней величины, где хозяйство ведется самими владельцами. Главное внимание, как крестьян, так и владельцев обращено на расширение запасек, при чем это расширение во многих местах идет даже в ущерб развитию других отраслей сельского хозяйства. Так, например, сокращение во многих местах до минимальных размеров площади, занимаемой лугами и выгонами, отзывается крайне невыгодно на ско-

товодстве: отсутствие удобных пастбищ вызывает мельчание скота и уменьшение его количества. Самым распространенным из культивируемых злаков в северной части линии Киев-Одесса оказывается рожь, которая по мере удаления к югу уступает первенствующее место пшенице; если взять в общем все поля, как владельческие, так и крестьянские, то оказывается, что площадь, отводимая под рожь и пшеницу, равняется половине всей пахатной земли.

Для характеристики хлебной производительности района линии Киев-Одесса приводится таблица, показывающая сбор с десятины главнейших продовольственных хлебов и количество свободных запасов для отправки на рынки сбыта урожая 1897 г. Таблица эта составлена на основании цифрового материала имеющегося в делах Управления Юго-Западных железных дорог, которое ведет статистику урожаев для определения размеров ожидаемой перевозки хлебных грузов).

Участки:	Пшеница		Рожь.		Ячмень.		Овес.	
	Сбор с десятины	Свободн. запас	Сбор с десятины	Свободн. запас	Сбор с десятины	Свободн. запас	Сбор с десятины	Свободн. запас
	п.	т. п.	п.	т. п.	п.	т. п.	п.	т. п.
Киев-Казатин	69	213	63	89	60	22	66	55
Казатин-Вапнярка	68	836	68	153	68	161	72	41
Вапнярка-Бирзула	95	2454	90	132	91	98	103	115
Бирзула-Одесса	78	3330	67	736	105	513	66	21
		6834		1110		794		232

После этого незначительного отступления возвращаемся к прерванному описанию. За Казатином находится полустанция

Кордышевка, представляющая ничем особенно незамечательный остановочный пункт, существующий почти исключительно в видах обеспечения правильности движения.

Далее на 167-й версте от Киева лежит станция

Голендры, названная по имени близ лежащего селения. Голендрами зовутся в юго-западном и северо-западном крае потомки голландцев, поселившихся в некоторых местах еще в XIII веке, и нет сомнения, что присвоение селению этого названия должно быть поставлено в связь с переселением в край голладцев.

В 8 верстах от станции Голендры и в трех верстах от линии железной дороги находятся при сел. Черепашинцах *гранитные ломки*, эксилотируемые Управлением Юго-Западных железных дорог. Местность эта лежит в полосе южно-русского гранитного плато,

обнаруживающей, непосредственно под наносами, залегания гранитов. При Черепашинцах гранит выступает на поверхность в ложбине, поросшей лесом, в виде небольшого куполообразного возвышения, площадью около $1 \frac{3}{4}$ десятины. Залежи черепашинского гранита открыты в начале 1891 года и с этого же времени было приступлено

Управлением дорог к разработке гранита, продолжающейся и в настоящее время. Гранит разрабатывается исключительно для надобностей дорог и употребляется для бутовой кладки, на тесанья изделия, для различных сооружений и проч. Разработка камня ведется разносом, в виде открытого карьера, который в настоящее время углублен уже до четырех сажен от поверхности земли. Работы идут ручным способом за исключением выделки щебня, которая производится помощью камнедробительной машины системы «Blake Marsden», приводимой в движение локомотивом. Для взрывчатых работ употребляется студенистый динамит; шнуры зажигаются ручным способом, частью-же электрической машинкой системы Bornhard'a. Для эксплуатации каменоломни, от нея устроена к главной линии железнодорожная ветвь длиною $3 \frac{1}{2}$ версты.

На перегоне от Голендр рельсовый путь идет вдоль границы между Киевской и Подольской губерний, то вступая в пределы Винницкого уезда, то переходя обратно в местность, входящую в состав Бердичевского уезда Киевской губернии. Пройдя полустанцию Гулевцы, названную по имени соседняго селения, именуемаго в просторечии Гулиовцами, железнодорожная линия входит окончательно в пределы Подольской губернии, на границе которой, в 185 вер. от Киева, расположена станция

Калиновка, принадлежащая к числу наиболее оживленных станций Юго-Западных железных дорог в отношении получения и отправки грузов. Это является результатом сосредоточения в районе станции Калиновки целого ряда крупных промышленных предприятий, густоты населения и нескольких весьма значительных в смысле интенсивности культуры сельских хозяйств. В $1 \frac{1}{2}$ верстах от станции расположено *м. Калиновка*, при котором находится весьма интересное в сельско-хозяйственном отношении калиновское имение Л. Ф. Валькова. Имение это, обнимающее площадь в 1840 дес., с точки зрения жителей Юго-Западного края, привыкших видеть крупныя земельныя владения в десятки тысяч десятин, сравнительно не велико, но пользуется заслуженною известностью, как образцово поставленное в смысле применения интенсивной культуры земли и пользования при эксплуатации угодий всеми новейшими данными науки и опыта. Калиновское имение куплено настоящим владельцем в 1870 году по 56 руб. за дес.; в 1874 г. им был прикуплен участок земли в 495 д. уже по 73 руб., а в настоящее время г. Вальков ценит свое имение не менее 250 руб. за десятину без инвентаря. Конечно, вздорожанию земли не мало способствовало цветущее состояние, до котораго доведено имение владельцем, а равно общеэкономическия условия видоизменившися в

течении последних двадцати пяти лет, но тем не менее калиновское имение до известной

степени может служить ярким примером, как возростает ценность земельных владений от проведения железных дорог. В 1870 г., когда г. Вальков покупал имение и когда линия железной дороги была только трассирована, цена равнялась 53 р. десятина, а в 1874 году, когда рельсовый путь был проведен, то ценность земли возросла до 73 рублей. Севооборот в имении многопольный и хозяйство направлено главным образом к получению семян. Большое внимание обращено на посеы свекловицы, семена которой идут по большей части за границу — в Бельгию и Францию, — где они пользуются вполне заслуженно хорошею репутациею; впрочем, небольшою партии свекловичных семян калиновскаго имения расходятся и внутри России (в Подольской, Тульской и Воронежской губерниях).

Из других имений района Калиновки, останавливает на себе внимание, хозяйство в м. *Старой Прилуке*, принадлежащем С. Ф. Мерингу и представляющем особенный интерес, как один из крайне редких примеров ведения аренднаго хозяйства на акционерных началах.

Далее, в районе Калиновки находится пять сахарных заводов: *Калиновский*, лежащий в непосредственном соседстве со станциею и соединенный с железнодорожною линиею особою

ветвью, *Левашовско-Войтовецкий* — при сел. Войтовцах, принадлежащий графу В. В. Ленашеву, *Уладовский* — при сел. Уладовке, *Кордылевский* — при сел. Кордылевке и *Турбовский* — при сел. Турбове. Три последних принадлежат акционерным обществам.

От Калиновки рельсовый путь круто поворачивает на юг и направляется к городу Виннице.

Винница, станция находится в 1 ½, верстах от города Винницы, одного из лучших уездных городов Подольской губернии расположеннаго по обоим берегам р. Буга, при впадении в последний речки Виннички. Башни, бойницы и цветные куполы делают город весьма живописным и в тоже время напоминают, что он когда-то видел лучшие дни. Винница основана в XIV веке князем Феодором Кориатовичем и была укреплена двумя замками; один замок находился на острове реки Буга, а другой на левом берегу на месте, ныне называемом старым городом. Город неоднократно подвергался опустошениям при набегах татар и нападениях казаков, особенно во времена войн при Богдане Хмельницком. В XVIII в. замков уже не существовало и жители защищались против нападений гайдамаков в иезуитской коллегии, основанной в 1649 г. Владиславом IV и обнесенной каменной стеной, которая существует

и по ныне. В настоящее время в Виннице до 30 тыс. жителей, из которых половину составляют евреи; церквей православных пять, католический монастырь ордена капуцинов и 13 синагог и еврейских молитвенных домов. Город в последние годы заметно возрождается; увеличивается число жителей, возводятся новыя постройки, возникают фабрично-заводския предприятия и вообще Винница становится далеко не заурядным уездным городом. Одно время даже было предположено разделить Подольскую губернию на две, избрав губернским центром Винницу и наименовав новую губернию Винницкою. Ныне открыта в Виннице *окружная лечебница для душевно-больных*, предназначенная для удовлетворения потребностей всего Юго-Западнаго края в деле призрения лиц,

страдающих психическим расстройством. Самый факт постройки в Виннице окружной лечебницы является признанием этого города важным центром в Юго-Западном крае.

Приблизительно в двух верстах от Винницы находится *деревня Вишня*, с ее маленькими, чистенькими, крытыми большею частью соломой избушками, разсыпанными по довольно волнистому плоскогорью. В конце деревушки, на несколько более возвышенном пункте, откуда открывается роскошный далекий вид на всю окрестность, виднеется простенький низенький домик. Здесь в

этом доме провел последние двадцать пять лет своей жизни и здесь-же отошел в вечность знаменитый хирург, талантливый ученый, энергичный деятель на педагогическом поприще и великий мыслитель Николай Иванович Пирогов. В комнате, служившей покойному рабочим кабинетом, множество венков с траурными лентами лежит и висит на стенах, обтянутых черным сукном. Гравюры, акварели, фотографии со всякого рода посвящениями, затем почетные дипломы, благодарственные адреса, ордена — все это собрано здесь вдовою Николая Ивановича Пирогова, свято чтущею память покойного. Особенно бросается в глаза почетный диплом от Москвы, родины Николая Ивановича, а затем рисунок мелом, изображающий Пирогова в 1851 г.; под рисунком надпись: «*Grati auditores medici*». Над низеньким книжным шкафом висит портрет покойного, художественной работы Репина.

Пирогов скончался 11 ноября 1881 года от рака в полости рта и погребен здесь-же, в Вишне. С террасы гостинной, вдали за садом и деревнею, виднеется малахитового цвета купол, а над ним золоченый крест. Это — купол часовни, построенной вдовою в память покойного. В склепе часовни покоится Пирогов и его сын. Венки покрывают оба металлических гроба. В том, который стоит посредине склепа, покоится отец. В сложенных на груди руках

он держит небольшой черного дерева крест в серебряной оправе. Если-б не пустяки, ввалившиеся глазная щели, можно было-бы подумать, что великий хирург лишь мирно спит, так выразительно его помертвелое лицо...

Проезжая по Подольской губернии, наблюдая мирную трудовую жизнь населения, смотря на большие уютные малороссийские села с белыми веселенькими домами, окруженными садами, невольно мыслию переношусь к прошлому, тому полному драматизма прошлому, которое пришлось пережить этому краю в XVII и XVIII веках. Ныне в селах виднеются большие, красивые церкви, школы и богатые помещичьи усадьбы. Постройки все каменные, капитальные, на широкую ногу; дома полутора и двухэтажные, старинной архитектуры, имеют вид насиженного гнезда. Все это строилось в эпоху крепостного права, польскими помещиками, строилось тогда, когда рабочия руки ничего не стоили, когда надо всеми этими деревнями, теперь столь богатыми, стоял стон нужды, рабства и гнет иноверного владычества. Люди были свои, камень свой, рабочия руки — руки рабов. По всей Подольской губернии раскинуты дворцы, настоящие дворцы без всякого преувеличения, которые часто кажутся совершенно неуместными в простой деревенской обстановке. Встречается много развалин, попадаются недо-

строенные здания, целые замки в два, три этажа с башнями и прочими архитектурными затеями, не имеющими ни смысла, ни значения в наш век. Настало освобождение крестьян — поддерживать все эти затейливые дворцы не стало средств и волей неволей пришлось все забросить. За то легко вздохнулось простому народу, освобожденному от гнета и призванному к свободному труду.

Местность нынешней Подольской губернии была известна еще за 5 веков до Р. Х. Геродот упоминает об алозонах и неврах, населявших нынешнюю Подолию. В начале нашей эры край принадлежал Риму; во время великаго переселения народов, край занимали многия народности, сменяя друг друга. С VII века здесь засели славяне. К русскому великому княжеству край присоединен был Олегом в конце XI в. В XIII веке Понизье (так называлась тогда Подолия) было завоевано татарами, от которых освобождено в XIV веке великим князем литовским и присоединено к Литве, под именем Подолии. Впоследствии Подолия принадлежала Польше, а в 1793 году, после раздела последней, присоединена к России; в нынешних границах Подольская губерния существует с 1804 года. Наиболее ожесточенная борьба народностей, наиболее драматические эпизоды своей истории переживала Подолия в XVII и XVIII в.

Перечитывая историю края XVII и XVIII вв., невольно поражаешься страшным ожесточением и каким-то озверением борющихся, не встречающимся нигде на страницах всемирной истории, огульным истреблением тысяч людей, попавших в руки победителей: сажаниями на кол, сдираниями с живых кожи, колесованиями, четвертованиями, отрезыванием ног, рук, ушей мирным, ни в чем неповинным крестьянам, польскими властями и судами только для возбуждения страха в среде их односельцев, которые, по счастливой случайности, уцелели. И так продолжалось, так шли дела не год, не два, в момент раздражения и страстного увлечения бессмысленной толпы, а целые десятки и сотни лет. Торжествовали козаки — они истребляли в один раз целыя тысячи поляков, ксендзов, жидов, разоряя, сожигая и уничтожая все попавшееся им под руки без малейшей пощады, что только напоминало о ненавистном польском владычестве. В свою очередь так-же поступала и торжествующая шляхта, при том часто оправдывая и прикрывая свои жестокости формами законнаго суда. Первыми обыкновенно подвергались разным истязаниям и казням со стороны поляков, попавшиеся в руки их православные священники; от казаков и гайдамаков — ксендзы и униатские священники; им без пощады высверливали глаза, их колесовали, сожигали и т. п. Одни подвиги в этом отноше-

шении Вишневецкаго и Чарнедкаго приводят в ужас и содрагание каждого читающаго рассказы о их темных и безчеловечных делах.

От времени до времени не оставляют напоминать о себе татары, вторгавшиеся отдельными отрядами в пределы беззащитнаго края; появляются время от времени сечевики,

привлекавшие и располагавшие к себе народ, вместе с которым они опустошали польския поселения, так что польское правительство, слабое и бессильное к усмирению даже этих мелких разбойничьих набегов, неоднократно обращалось к России с домогательствами и просьбами к обузданию этих страшных наездников. К сказанному надобно прибавить, что в границах самой Речи Посполитой, часто организовались мелкия гайдамацкия шайки, которыя, неуступая татарам, в ожесточении и свирепости, разоряли и опустошали панские дворы и поселения.

На 230 версте от Киева расположена станция

Гнивань, в двух верстах от которой лежит сел. *Гнивань*. Здесь находится большой *сахара-рафинадный завод*, принадлежащий акционерному обществу; завод этот ежегодно выпускает от 700.000 до 750.000 пудов сахара-рафинада, расходящагося в Юго-Западном крае, а также идущаго в Закаспийский край и Персию. В соседстве со станциею находятся также знаменитыя *Гниванския гранитныя ломки*, принадлежащия наследникам Ф. Ярошинскаго. Ломка гра-

нита производилась в этой местности издавна, но правильная разработка началась с 1890 года. С этой целью были открыты новые карьеры, основаны мастерския для обработки гранитных глыб и устроен свой подъездной путь к станции. Гниванский гранит отличается твердостью,



Вид в окрестностях ст. Гнивани.

мелко зернистым сложением и темным, почти черным цветом. Наиболее выдающияся сооружения выполненныя из гниванскаго гранита следующия: мосты на рр. Буг, Десне, виадук на Одесском лимане, мостовыя в Киеве и Варшаве и, наконец, монолит для памятника Императору Николаю I в Киеве. Кроме грубо-обделанных гранитов, применяемых в строительном деле, в гниванской мастерской выделяются полированныя изделия весьма тонкой художественной работы, как то: гранитныя столы, садовыя скамейки и т. п.

За Гниванью рельсовый путь пересекает р. Буг мостом, длиною почти 71 сажень и направляется к станции

Браилов, лежащей на 244-й версте от Киева и названной по имени большого промышленнаго местечка Браилова, которое находится в 1 ½ верстах от станции. М.

Браилов живописно раскинулось по берегам реки Рова и ручья Браги; в настоящее время в нем более 5000 жителей, две церкви, костел, римско-католическая каплица, несколько еврейских молитвенных домов, одноклассное народное училище, женское трехклассное училище и целый ряд промышленных предприятий, а именно: свеклосахарный, винокурный и кирпичный заводы, водяные мукомольные мельницы и несколько известеобжигательных печей. В деле добывания извести м. Браилов имеет особое значение, снабжая своею известью, известною в продаже под именем браиловской, почти все сахарные заводы расположенные по главной линии Юго-Западных железных дорог и в сфере влияния Уманских ветвей.

Репутация браиловской извести настолько установилась на рынке, что извести добываемой в других местностях, как-то: в м. Станиславчике, близ ст. Жмеринки, около Кодымы и в некоторых других местах и отличающейся своими качествами присваивается продавцами название браиловской извести.

От Браилова рельсовый путь делает крутой поворот к югу и направляется к находящейся на 250 версте от Киева станции



Жмеринка, которая издавна принадлежала к числу наиболее оживленных узловых станций Юго-Западных железных дорог. Она находится почти на половине пути между Киевом и Одессою и отсюда начинается Волочическая ветвь служащая кратчайшим путем для сообщения юга России с Австрией и Западной Европой. Вследствие этого в Жмеринке всегда происходило значительное скопление пассажиров, что, в свою очередь, вызывало оживленные операции станции по приему и отправке поездов. До окончания по-

стройки Новоселицких ветвей, из которых Могилевская ветвь примкнула к Жмеринке,

существующия станционные сооружения все таки удовлетворяли своему назначению. Однако, с открытием движения по Могилевской ветви, значение Жмеринки, как узлового пункта еще более увеличилось и нынешний вокзал оказался вполне неотвечающим своему назначению как с точки зрения удобств пассажиров, так равно и со-стороны желательной постановки дела манипуляций станции в этом важном пункте сосредоточения движения. Подобное положение дела побудило озаботиться принятием мер к развитию путей станции Жмеринки и постройке новаго вокзала. В прошлом 1897 году проект здания вокзала одобрен Инженерным Советом Министерства Путей Сообщения. Не касаясь технических особенностей сказаннаго проекта, отметим только, что он преследует две цели: дать возможность приема на станции одновременно возможно большаго числа поездов и в тоже время прекратить хождение чрез станционные пути, как пассажиров, так и железнодорожных служащих, не имеющих прямого отношения к делу ранжировки поездов (сцепщики и смазчики вагонов). Это достигается путем постройки главнаго здания островом и системы туннелей, соединяющих это здание с промежуточными платформами. Главное здание станции длиною 82 саж. располагается по

правую сторону пути, считая от Одессы; оно строится островом, т. е. главные пути — Одесса-Киев и Киев Одесса — прилегают непосредственно к крытым платформам с двух сторон. Фасад выдержан в греческо-дорическом стиле. Вестибюль, занимающий центральную часть здания, со всех сторон окружен служебными помещениями, как-то: телеграф, почта, помещение дежурнаго помощника, начальника станции, кондукторская, помещение для экспедиции багажа, две билетныя и одна багажная кассы. Вестибюль, освещаемый верхним светом, для чего примыкающия к нему служебныя помещения устроены одноэтажными, с обеих сторон сообщается с лестничными клетками, ведущими в тунели; лестничныя клетки проектированы в один широкий марш, разделяющийся в уровне перваго этажа на две стороны. Светлыми широкими проходами площадки лестниц сообщаются с пассажирскими залами в одну сторону I и II класса, а в другую — III класса. Зал I и II класса в два света, площадью 117 кв. саж. (вдвое более Казатинскаго), стены отделаны в стиле ренесанс с уборкой коллонадами; к залу I и II класса примыкают просторныя уборныя, освещенныя венецианскими окнами, при них отдельныя комнаты для умывания. Между уборными проход в отдельный небольшой зал с особыми выходами на платформы; этот зал предназначается для

лиц высокопоставленных. Зал III класса, площадью 164 кв. саж., тоже в два света, отделка стен несколько проще, покрыт деревянным кессонированным потолком с резными кронштейнами, которые будут подвешены к металлическим стропильным фермам в виду значительности пролета (8 саж. в свету). Параллельно главному станционному зданию чрез пять путей расположены три промежуточных платформы для приема и отправки поездов на Волочиск и Новоселицы. Сообщение пассажиров и железнодорожной администрации с платформами будет происходить при помощи подъемных туннелей, которые соединяют главное здание с платформами; туннели проектированы шириною в 2 саж., высоту 1 ½ саж.; освещены они будут сверху горизонтальными окнами из толстаго стекла; туннели отапливаются, а стены их будут отделаны, дабы входящие в туннель не выносили впечатления о пребывании, как бы в погребе. Туннели выходят в теплые деревянные павильоны, расположенные на промежуточных платформах; эти павильоны

будут играть роль пассажирских *salle d'attente*; снаружи они просто будут окрашены, а внутри — отделаны полированным деревом. Всех туннелей три: один для пассажиров I и II класса, другой — III класса, а третий — служебный и для перевозки багажа; багаж будет опускаться и подыматься электрическим элевато-

ром, а передвигаться от главного здания к платформам и обратно самокатом по наклонным плоскостям. Все три промежуточные платформы покрыты общим металлическим навесом с возвышенной средней частью для освещения поднавесного пространства.

Подобное устройство станционных построек в связи с системой туннелей дает возможность иметь у станции одновременно шесть пассажирских поездов, сообщение с которыми как для пассажиров, так и для железнодорожного служебного персонала, вполне безопасно.

Помещения во втором этаже главного станционного здания доведены до *minimum'a*, дабы не допускать насколько возможно в пассажирском здании жилых квартир, которые для зданий, расположенных островом, т. е. не имеющих двора, крайне не желательны. Во втором этаже помещается кухня для буфета, квартира буфетчика, кассира станции и несколько запасных комнат для железнодорожных агентов, приезжающих по делам службы. Для сообщения станции с местечком Жмеринкой устраивается особый туннель, который будет играть роль черного хода.

Отопление — центральное, а освещаться станция будет электричеством. Главное здание и туннели обойдутся приблизительно 300.000 руб., а платформы с павильонами и перекладкой путей в 100.000 рублей.

При станции Жмеринке образовался поселок, частью составляющий железнодорожную колонию, а частью вызванный к жизни спросом на разного рода услуги со стороны железнодорожного персонала. Здесь находится основное депо, содержимое на счет Юго-Западных дорог народное училище, в котором обучается до 300 мальчиков и девочек, детей железнодорожных служащих и церковь, сооруженная на капитал, собранный агентами дорог. Самое *местечко Жмеринка* находится в двух верстах от станции и носит название Малой Жмеринки, в отличие от Большой Жмеринки, лежащей по другую сторону пути в трех верстах от станции.

Район станции Жмеринки также как и район Браилова изобилует печами для выжигания извести, которая поступает в продажу под именем браиловской. В 15 верстах, при сел. Носковцах находится Носковецко-Александровский свеклосахарный завод, а в самом м. Жмеринке заслуживает упоминания *механическое заведение С. Бросмана*, представляющее из себя с одной стороны переделочный завод для поправки земледельческих машин и орудий чужих фабрик, а с другой — самостоятельное механическое заведение, выделяющее свои собственные орудия. Оставляя вправо большое промышленное местечко *Станиславчик*, расположенное на берегу речки Мурафы, известное еще со времен войн

Богдана Хмельницкаго, а ныне ведущее большую торговлю известью, рельсовый путь продолжает идти на юг; местность здесь волнистая; поезд то идет по ровной площади, пересекая леса, поля и луга, то входит в выемки и тогда пред глазами пассажира высятся откосы, покрытые зеленеющею травою, то грохочет по мостикам, перекинутым чрез овраги.

На 269 вер. от Киева расположена станция

Ярошенка, район которой не представляет каких-либо выдающихся особенностей; местность, окружающая эту станцию, дает ряд обычных в Подольской губернии картин: холмистая равнина, покрытая полями и лесами, большия зажиточныя селения, старинныя барския дома среди вековых парков, из которых многие ныне запущены... Почва в районе станции, как и вообще в Подольской губернии, отличается своим плодородием.

За Ярошенкой рельсовый путь делает поворот на юго-восток и, пройдя мимо сел. *Бушинки*, направляется к лежащей в 289 верстах от Киева станции

Рахны, которая со всех сторон окружена землями, входящими в состав *Рахны-Шпиковскаго имения* Н. П. Балашева. Это имение принадлежит к числу выдающихся крупных земельных владений юга России; на протяжении 12 вер. рельсовый путь пролегает среди владений Н. П.

Балашева, Рахны-Шпиковское имение обнимает площадь в 13 тыс. дес. и тянется в прямолинейном направлении с севера на юг на протяжении 28 верст, а с севера на запад — 22 вер.; вся пограничная линия имеет в длину 192 вер. По левую сторону рельсоваго пути тянутся сплошною стеною леса Н. П. Балашева, занимающия площадь свыше 5.000 десятин; хозяйство как лесное, так и поленое ведется на строго научных началах и вообще Рахны-Шпиковское имение признается одним из лучших имений Юго-Западнаго края.

Среди деревьев, встречающихся в лесах Рахны-Шпиковскаго имения заслуживает особаго упоминания «берека». Дерево это лишь изредка встречается в лесах Подольской губернии и больше нигде в России. Оно замечательно своею крепостью, тяжестью и способностью принимать всевозможную политуру, так что оно продается за черное дерево. Берека принадлежит к исчезающим породам, ибо от корней она не разводится, а семенами разведение ея весьма затруднительно. Дело в том, что ствол ея, достигающий высоты 70 аршин, совершенно лишен сучьев и лишь верхушка венчается шапкой из листьев. На верхушке этой появляются цветы и ягоды в роде рябины. Ягоды очень сладки и еще надолго до полнаго созревания на них нападают птицы и объедают, так что получить семена

береки без искусственных приспособлений невозможно. В настоящее время управление лесами г. Балашева, путем постройки лесов около деревьев береки и защиты шапки ея сеткой, успело получить сбор ягод и, после посева их в питомник имеет уже до 100 штук маленьких деревцев береки. Берека продается дорого и служит для наиболее ценных столярных работ.

От станции Рахны до *м. Шпикова*, где находится сахарный завод Н. П. Балашева, проложено шоссе, продолжающееся на *м. Жабокрич*, раскинувшееся при речке Большой Лаз, и идущее далее до г. Брацлава..

Брацлав находится в 40 верстах от ст. Рахны; он расположен на правом берегу р. Буга при впадении в него речки Пуцывки. Ныне это уездный город Подольской губернии со смешанным русско-польско-еврейским населением, достигающим 8.000 душ обоего пола. Как уездный центр, Брацлав еще играет некоторую роль, но никакого торгового и промышленного значения он не имеет и едва-ли можно ожидать, чтобы в будущем он возродился. Основание Брацлава относится к XIV веку; в эпоху польского владычества он составлял центр особаго воеводства и назывался королевским городом; в состав Брацлавскаго воеводства входили восточная часть нынешней Подольской губернии и юго-западная часть Киевской. В прежнее время

город был укреплен земляными валами, следы которых видны и поныне; кроме того существовал замок, разрушенный Девлет-Гиреем в 1552 году.

В районе ст. Рахны, кроме помянутого выше Рахны-Шпиковскаго имения Н. П. Балашева, находятся еще следующие, останавливающие на себе внимание имения: *Деребчинское* имение барона А. А. Маса при селении Деревчине в 12 верстах от станции с большим сахарным заводом, *Печара* с винокурненным заводом графа Потоцкаго, *Сельница* — наследников Шушкевича, *Следы* — Э. Маньковскаго, *Рогозна* — Змунгило, *Звединовка* — Собанскаго и *Жабокрич* — Тарутина.

От Рахны рельсовый путь продолжает идти в юго-восточном направлении; направо из окон вагона виднеется *м. Юлиамполь*, бывшее в прошлом столетии большаю торговым пунктом, а ныне являющееся незначительным поселением с 600 жителей.

На 304 вер. от Киева расположена станция

Юрковка, не представляющая никаких выдающихся особенностей. Равно и район ея не останавливает внимания, представляя местность, носящую на себе все характерныя черты богатой и густо населенной Подолии.

Точно также не имеет особаго значения следующая станция

Журавлевка, которая представляет не более как промежуточный остановочный пункт для получения и отправки грузов соседними экономиями.

В 11 верстах от Журавлевки, между речками Сальницей и Тульчинкой, лежит большое промышленное местечко *Тульчин*, превосходящее по своим размерам и благоустройству большинство наших уездных городов. Ныне Тульчин принадлежит удельному ведомству, жителей в нем до 20.000 душ обоего пола. Время основания местечка относится к глубокой древности и полагают, что оно основано венграми, так как название предместья его — Нестервар — звучит по венгерски. Громкую известность приобрел Тульчин в XVII веке, когда начались войны Богдана Хмельницкаго с поляками и когда по всей Малороссии и

Украине стали образовываться шайки гайдамаков, ставившие задачей очищать русскую землю от поляков и евреев. Шляхта спешила укрыться в укрепленных замках. Между прочим, надежную защиту казался им Тульчин или собственно Нестервар, принадлежавший князю Яну Четвертинскому. Уманский полковник Ганжа осадил Тульчин, взял большой выкуп с шляхты и перерезал 3.000 евреев. Затем к Тульчину подступил Остап Павлюк, поджег пороховую башню, ворвался в замок и беспощадно вырезал всю шляхту;

князь Четвертинский был убит, а княгиня досталась Павлюку, который увез ее с собою и женился на ней. В XVIII веке Тульчин входил в состав имений графа Потоцкаго, которому в теперешнем Юго-Западном крае, частью в Северо-Западном крае и в Галиции принадлежало около 3 миллионов десятин земли. В Тульчине была резиденция Феликса Потоцкаго, одного из главных деятелей Торговицкой конфедерации.

На 327 вер. от Киева расположена станция

Вапнярка, которая имеет значение, как пункт соединения главной линии с Шполянскою ветвью (Вапнярка-Цветково) устанавливающей связь между линией Киев-Одесса и Фастовской ветвью.

В районе станции Вапнярки имеется три свеклосахарных завода, несколько винокуренных, значительное число мукомольных мельниц и, наконец, несколько крупных земельных владений. Вообще местность, входящая в сферу влияния станции Вапнярка, принадлежит к числу наиболее производительных частей Подольской губернии.

В 8 верстах от станции находится *м. Тимановка*, в котором ныне насчитывается до 2000 жителей. Тимановка с окрестными селами и деревнями было родовым имением князей Четвертинских, затем перешло к графу Протасову-Бахметьеву, а ныне принадлежит В. И. Толли. Тимановское имение занимает площадь в 5.100

десятин, в том числе 1800 дес. леса; система хозяйства смешанная: частью многопольная, а частью трехпольная; для переработки сырья существуют собственные винокуренный и ректификационный заводы, а также мукомольная мельница. Кроме того, предполагается постройка свеклоса-



Замок в м. Тимановке.

харного завода. Замок в Тимановке представляет здание, сооруженное в XVIII веке, но значительно подновленное в новейшее время; внутри замка особое внимание обращает на себя столовая, все стены которой украшены панно, работы известного художника Thedukin. В селении Дранках находится прекрасная каменная церковь во имя Преподобной Ксении, сооруженная графом Протасовым-Бахметьевым, а в сел. Липовке — двух-

классное министерское училище, содержимое на счет владельца.

Другим крупным земельным владением в районе Вапнярки является имение Ярошинских с сахарным заводом в сел. *Капустянах*.

От Вапнярки начинается проезжая дорога в уездный город Подольской губернии *Ямполь*. Путь пролегает по местности открытой, пересеченной частыми, но не глубокими оврагами и лощинами; навстречу несутся обычные картины Подольской губернии: леса сменяются полями, мелькают большие села и деревни, на горизонте вырисовываются колокольни церквей и попадаются помещичьи усадьбы. У селения Яланца дорога выходит на большую широкую дорогу, ведущую к г. Ямполью по степному открытому хребту. Не доезжая 3 верст до города начинается довольно крутой спуск, с которого открывается вид на г. Ямполь, р. Днестр и окружающую местность. Ямполь сам по себе не представляет особого интереса для туриста: это один из самых обыкновенных уездных городов, уступающий по своей внешности многим местечкам. Жителей в Ямполье считается до 7.000 душ обоого пола, среди которых очень заметное количество составляют евреи. О времени основания Ямполья нет сколько нибудь точных данных, но известно, что он существовал уже XVI столетии и считался тогда значительным торговым пунктом, вследствие

своего положения при конце днестровских порогов. В 1651 году на Ямполь неожиданно напал Брацлавский воевода Станислав Лянцкоронский, разграбил все товары, разрушил здания и истребил более 10т. жителей. В XVIII столетии Ямполь достался Потоцким,

которые возстановили город и устроили здесь пристань, сделавшуюся складочным местом для товаров, идущих с Черного моря.

Интерес Ямполью придает его местонахождение на берегу реки Днестра, который своими живописными видами, характерными берегами приобрел давно известность и вызывает восторженные отзывы истинных любителей природы. В. Дедлов говорит: «Если вас тянет на Рейн и на Эльбу, но Днестр от вас ближе, — поезжайте на Днестр. Это действительно прелесть, действительно рай». («Вокруг России»).

В полверсте ниже Ямполья близ м. Касауц находятся *Ямпольские пороги*. Здесь Днестр прорывает гряду камней, выдающихся из воды и оставляющих по середине проход не более 4 саж. шириною. Ниже порогов находится целая группа камней, называемая жителями «Чередую», т. е. стадом, для избежания которых приходится держаться сначала насколько возможно ближе к Подольскому берегу, а потом перейти к Бессарабскому.

О Днестре мы скажем несколько слов дальше, а здесь перейдем к уездному городу Бессарабской губернии *Сорокам*, до которых рукой подать от Ямполья.

Переправившись чрез Днестр, попадаешь на Сорокское шоссе; картина резко изменяется и принимает характерные черты Бессарабии; замечается преобладание молдаванского типа, встречаются цыгане и вообще местность как по внешности, так и по внутренним чертам быта населения оказывается иною, чем по левому берегу р. Днестра. На Сороки нужно взглянуть с подольского берега, где на огромной пахатной равнине раскинулось местечко Цекиновка. Город Сороки не велик, но очень живописен. Днестр, изогнувшись, вдаль здесь в бессарабскую сторону и служит подножием для гор, по которым среди садов и виноградников раскинулся амфитеатром город; по соседним горам разбросаны дачи, а над всем этим царит серая масса круглой пятибашенной генуэзской крепости, хмуро смотрящей в зеркальную гладь реки. Конечно, внутри Сороки не производят такого сильного впечатления, как издали. При пятнадцатитысячном населении половину составляет еврейский элемент, ютящийся в узких, кривых и грязных улицах, расположенных ближе к берегу р. Днестра. Другая часть города, где живут русские и молдаване, расположена выше по

скатам и уступам гор. На месте нынешнего небольшого городка в XII веке находилось генуэзское население, называемое Ольхиония и служившее складочным местом для произведений Подолии и Бессарабии. По завоевании Константинополя Магомедом II, в числе прочих генуэзских поселений пала и Ольхиония. В XV веке молдавский воевода Стефан IV, защищая свои границы от поляков, на месте бывшей Ольхионии воздвиг крепость Сороки. В конце XVII века Сороки попали временно в руки поляков, а затем были заняты турками. По Бухарестскому трактату, в 1812г. город Сороки достался России как владельческое местечко, а в 1833 году был куплен казною за 100.000 руб. и сделан уездным городом.

Возвратимся к рельсовому пути.

Железная дорога, проходя по южной Подолии, пересекает земли, входившая в состав

владений князей Любомирских и называвшиеся *Любомирщиной*. Любомирщина занимала половину Балтского уезда, значительная часть Ольгопольского, Ямпольского, Могилевского и Брацлавского уездов, всего до 1.700.000 десятин. Любомирщина составляла фактически независимое владение, только номинально и по мере желания своих владельцев была связана с тогдашней Польшей. Последняя не только не была в состоянии оказать на нея более солидное влияние, но, на-

оборот, Любомирские приобретали во многих случаях решающее влияние на ход политических событий в Польше. Пространства эти Любомирские приобрели за безценок, за 200.000 тынфов от наследников Конецпольских, в конце третьего десятилетия прошлого века. Правильнее, однако, будет сказать, что они приобрели от них все права на владение этими пространствами, которых нужно было отстаивать, в виду постоянных казацких и татарских набегов и гайдамацких смут. В конце прошлого столетия Любомирские настолько запутали свои дела, что принуждены были приступить к распродаже большинства своих громадных владений. Императрица Екатерина II купила у князя Александра Станиславовича Любомирского, каштеляна киевского за 8 миллионов серебряных рублей всю его наследственную долю, 425.000 дес., обнимавших пространство между Бугом и Днестром. Часть земель, входивших в состав Любомирщины, была пожалована разным лицам во временное пользование, часть в вотчинное владение, а часть осталась собственностью казны.

От Вапнярки рельсовый путь продолжает идти на юг, слегка уклоняясь к востоку; здесь по пути лежит целый ряд больших местечек и селений, как-то: Марковка, Крыжополь, Княжеполь и Чеботарка. На 347 версте находится большая станция

Крыжополь, в районе которой заслуживают упоминания два больших местечка: *Мястковка*, лежащая на берегу речки Шумиловки и *Жабокрич* при речке Дохне.

За Крыжополем лежит небольшая полустанция

Рудница, которая в ближайшем будущем превратится в самостоятельную станцию. К Руднице примыкает заканчивающийся ныне постройкою *Бершадо-Устьинский узкоколейный рельсовый путь*, принадлежащий первому Обществу подъездных железных путей в России. Бершадо-Устьинский подъездной путь проходит главным образом по Подольской, и частью по Херсонской губерниям и на своем протяжении встречает довольно населенные местечки, а именно: *Городище*, *Бандуровку* (в 10-ти верстах от последней находится Чечельникский свеклосахарный завод) и *Яланец*. На 50 версте пути построена ветвь к Бершадскому свеклосахарному заводу всего протяжением 5,83 версты. Далее путь проходит близ Устьинского свеклосахарного завода; на 70 версте пересекает р. Буг двумя деревянными мостами, из них один длиною 47 саж. построен на разливе, а другой длиною 77 с. — на самом русле. На 73 версте близ с. *Струнков* расположена станция *Гайворон*. Далее путь направляется к м. *Хоцеватому*, проходит в 3-х верстах от Могилянського свеклосахарного

завода, затем вблизи Грушковского свеклосахарного завода, и, оставляя в 5-ти верстах *м. Голованевск*, направляется к югу, пересекает на 164 версте р. Синюху (приток р. Буга) и примыкает к полустанции *Подгородной* Елисаветградской ветви Юго-Западных железных дорог. От этой станции построена ветвь, протяжением 6,19 верст к г. Ольвиополю, находящемуся близ станции Голты Юго-Западных железных дорог. Длина Бершадско-Устьинского подъездного пути, вместе с ветвями к Бершадскому свеклосахарному заводу и к г. Ольвиополю, составляет 188,50 версты.

Далее на 367 версте лежит станция

Попелюхи. С этой станции на юг начинается ярко выраженный степной характер края и станционные сооружения расположены среди обширной равнины. От Попелюх идет дорога в *курорт Каменку*, имение князя Витгенштейна, известное как климатическая станция и место пользования виноградным лечением. Широкий тракт, по которому катится фаэтон, то глинистый, то черноземный; по бокам виднеются поля озимей, в перемежку с полосами кукурузы. Дорога прорезывает большия, уютныя малороссийския села с веселенькими домами, прочно сколоченными хозяйственными постройками и садами. До Каменки от Попелюх 30 верст. Подходя

к Каменке, дорога по извилистому ущелью спускается в долину. В ущелье на версты две-три тянется село, облепившее своими домами и садами бока оврага. Внизу, в долине, белой лентой извивается Днестр. На левом берегу, у подножия скалистых, отвесных гор, уютится местечко Каменка. Правый берег, бессарабский — покатая равнина, покрытая полями. Длинная широкая аллея разделяет каменские парки на верхний и нижний. Верхний разстилается у подножия гор, покрытых сплошными клетками виноградных плантаций. В нем — «замок», старый кургауз, погреба и винодельня. В нижнем парке, раскинувшемся на ровной площади у берега Днестра высится двухэтажный кургауз с двухярусной верандой вдоль фасада; из зелени выступают крыши нескольких дач. Впереди видна длинная улица немецкой колонии.

Климатическая станция Каменка служит для пользования кумысом и виноградом местных плантаций. Кумысный сезон начинается с 25 мая и продолжается до 25 августа; виноградный сезон с 15 августа по 15 октября. Климат в Каменке ровный, здоровый, не слишком сухой, но и не сырой. Жизнь в Каменке совсем скромная и тихая. Изредка устраиваются танцевальные вечера, на которые обыкновенно наезжают подольские и бессарабские помещики. Цены невысо-

кия, вдвое, а то и втрое дешевле, чем в других курортах.

За Попелюхами на 385 версте от Киева находится станция

Кодыма, принадлежащая к числу менее значительных станций Юго-Западных железных дорог. В 1 ½ верстах лежит незначительное местечко *Кодыма*, имеющее до 2 ½ т. жителей. Местечко это не имеет выдающегося торгового значения, служа исключительно

местным хлебным рынком. Промышленного значения м. Кодыма не имеет. Оно принадлежит землевладельцам Хоментовским, которые владеют здесь 1500 десятинами земли, из коих 600 десятин леса. Впрочем, здесь есть и другие мелкопоместные владельцы. В 12 верстах от станции Кодыма по берегам реки Белочи раскинулось имение *Шершинцы*, принадлежащее графу Сумарокову-Эльстон; оно приобретено у князей Гика и включает в себе 3.100 десятин. В непосредственном соседстве со станцией, в 4 верстах, находится имение *Сербы* с 1275 дес. владельческой земли, принадлежащее г-же Софии Квист, урожденной графине Орловской. Село это образовалось из маленького поселения сербских выходцев времен князя Станислава Юрьевича Любомирского. Г-же Квист еще принадлежит находящееся за Сербями имение *Писаревка* с 3.500 десятин.

Имена г-жи Квист считаются наилучшими в этой местности.

Далее, на 400-й версте от Киева, находится станция Абамеликово еще несколько лет тому назад носившая название «Крутые» по имени соседнего местечка Крутые. Однако, в виду того, что на Московско-Киево-Воронежской дороге имеется тоже станция Круты, а подобное однообразие в наименованиях вызывает на практике нередко большие недоразумения, станция Крутые и была переименована в Абамеликово. М. *Крутые* лежит в 6 верстах от станции при речка Круте и Молокише. В прошлом столетии м. Круты принадлежало князьям Любомирским и вместе с селениями Семеновка; Стремба, Слободзея, Тымков, Бурштыны, Плоть и Будей составляло один ключ, приносивший средним числом 25.890 польских злотых, т. е. 3.884 сер. рублей. Ныне в м. Круты до 5.000 жителей и оно является одним из значительных местных рынков по торговле хлебом и скотом. Здесь находится прекрасное Крутянское имение в 5.800 десятин земли, принадлежащее князьям Абамеликам.

В соседстве с м. Круты несколько далее от станции находится сел. *Плоть*, принадлежащее князьям Трубецким, земли которых обнимают площадь в 4.700 десятин.

На 412 версте находится станция Слободка, от которой начинаются Новоселицкая ветвь, служащая кратчайшим путем из Одессы в Австрию. Район станции Слободка невелик; здесь в 3 верстах от станции лежит отличное имение наследников помещика М. К. Сулятыцкого сел. *Слободзея* с 4.100 дес. владельческой земли, перешедшее к нему от графов Комаров. В прошлом столетии Слободзея принадлежала Любомирским.

На 423 версте лежит небольшая станция Борщи, имеющая весьма ограниченное значение и названная по имени соседнего селения, находящегося в 6 верстах и принадлежащего графам Ледоховским; ныне оно принадлежит графине Софье Чацкой, урожденной Ледоховской. Имение это было куплено Ледоховскими в начале нынешнего столетия непосредственно от Любомирских. В ближайшем соседстве с с. Борщами находится имение *Гонората* с 2.460 десятинами владельческой земли, принадлежащее графине Роникер, урожденной графине Орловской.

За станцией Борщами линия железной дороги входит в пределы Херсонской губернии,

которая по преимуществу обнимает степные пространства. Читатель вероятно помнит поэтическое описание Новороссийской степи в повести Н. В. Гоголя «Тарас Бульба». «Тогда весь юг, все то пространство, которое составляет нынешнюю Но-

вороссию до самага Чернаго моря, было зеленою, девственною пустынею. Никогда плуг не проходил по неизмеримым волнам диких растений; одни только кони, скрывавшиеся в них, как в лесу, вытаптывали их. Ничего в природе не могло быть лучше; вся поверхность земли представлялась зелено-золотым океаном, по которому брызнули миллионы разных цветов. Сквозь тонкие, высокие стебли травы сквозили голубья, синия и лиловья волошки; желтый дрок выскакивает своею пирамидальною верхушкою; белая кашка зонтикообразными шапками пестрела на поверхности; занесенный, Бог знает откуда, колос пшеницы наливался в гуще. Под тонкими их корнями, шныряли куропатки, вытянув свои шеи. Воздух был наполнен тысячею разных птичьих свистов. В небе неподвижно стояли ястребы, распластав свои крылья и неподвижно устремив глаза свои в траву. Крик двигавшейся в стороне тучи диких гусей отдавался, Бог весть, в каком дальнем озере. Из травы подымалась мерными взмахами чайка и роскошно купалась в синих волнах воздуха. Вот она пропала в вышине и только мелькает одною черною точкою; вон она перевернулась крылами и блеснула перед солнцем... Чорт вас возьми, степи, как вы хороши».

Таковы были Новороссийския степи в прошлом столетии. Теперь далеко не то. Препней

роскошной травяной растительности, в которой пропадал конь с всадником, более нет; пахатныя поля покрыли степь, невозделанныя пространства сократились до минимальных размеров, край постепенно заселился. Старожилы еще и теперь помнят Новороссийския степи, покрытыми густым ковром роскошных высоких трав, о каких ныне нет и помину. В настоящее время почва херсонской губернии уже не в силах производить такую растительность, которую видели наши деды. Дело в том, что травяная растительность служила для южной степи тем, чем для севера служат леса; в прежнее время травы не скашивались, а засыхали на корню, не потребляя для своего роста той массы атмосферной и подпочвенной влаги, которая расходуется теперь хлебными растениями. Весь излишек атмосферной влаги поступал в почву и предохраняемый, затем, от испарения травяными покровами, пополнял в почве запас воды. Испарения трав насыщали воздух влагой и способствовали сгущению атмосферных паров, изливавшихся обильными дождями.

Между тем, по мере заселения херсонской губернии и увеличения населения, площадь травяной растительности все более и более суживалась; ее постепенно заменили пахатныя поля, которыя не только не могли сохранять запасов почвенной влаги, но быстро истощили запасы таковой.

Сухие северо-восточные ветры, не встречая в воздухе влаги, производили засуху, а растительность, не имея под собою резервуара для питания растений, т. е. подпочвенной влаги, вполне подвергалась губительному влиянию засухи и не развивалась или недоразвивалась.

Но и в настоящее время, при сравнительной бедности растительностью, Херсонския степи имеют свою прелесть; нельзя не подчеркнуть, что эта бедность растительности является бедностью только по отношению к прошлому южных степных пространств; если-же на них смотреть глазами жителя средней полосы России, не говоря уже о северянах, то, напротив, здесь замечается богатство и разнообразие травяной растительности. Здесь чувствуется близость юга, краски ярче, разнообразнее, аромат трав сильнее... Из окон вагона открывается необъятная ширь степей, частью распаханых, частью превращенных в виноградники, а частью покрытых травой. Время от времени поезд проносится мимо больших селений, мелькают немецкия колонии; вдали изредка покажется темная полоса леса; это результаты усиленных трудов по лесоразведению в имении какого-нибудь богатого помещика. При настоящем росписании движения, большинство пассажиров, едущих в Одессу, просыпаются уже подъезжая к цели своего путешествия, и потому не имеют возможности полюбо-

ваться херсонскими степями. Между тем, наши южные степи заслуживают того, чтобы на них остановить свое внимание. Хороши степи летом во время восхода солнца; все окутано какою-то дымкою, сквозь которую просвечивает необъятная даль; в открытое окно вагона врывается легкий прохладный ветерок, приносящий запах свежих трав; еще нет той удушающей жары, которая нередко свойственна нашему югу, но уже чувствуется, что подыметя солнце и будет лить свои жгучие лучи на землю. В такое утро приятно стать в коридоре вагона, у открытаго окна и вдыхая свежий, ароматный воздух, смотреть на проносящаяся пред глазами картины. Ландшафты здесь не отличаются разнообразием, но эта ширь, даль, как-то захватывают путника, навевают легкую грусть, действуют успокоительно на истомленные городскою сутолокою нервы, а южный ветерок в это время освежает голову, вздох становится глубже, дышется легче....

На 43 6 версте от Киева и в 176 верстах от Одессы находится станция Бирзула, к которой примыкает Елисаветградская ветвь, служащая соединительным звеном между главной линиею Юго-Западных и Харьково-Николаевскою железною дорогою. В железнодорожном отношении Бирзула далеко не из последних центров; здесь находится основное депо, имеется народное училище, содержимое на

средства Юго-Западных дорог; железнодорожная колония в Бирзуле насчитывает 2000 человек. Вокзал в Бирзуле, построенный еще во время существования Общества Одесской железной дороги, хотя с тех пор и подвергался некоторым исправлениям и перестройкам, но в последнее время оказался неудовлетворяющим условиям возросшаго пассажирскаго движения. Поэтому в 1897 году была предпринята капитальная перестройка и уширение станционных зданий и построек.

На станции Бирзула находится построенная на капитал собранный служащими на Юго-Западных железных дорогах церковь в честь Успения Пресвятыя Богородицы и в память чудесного спасения 17 октября 1888 года Государя Императора Александра III и Его Августейшаго Семейства. Церковь построена на участке земли, отведенной для этой цели удельным ведомством.

В 15 верстах от станции по речке Тростянце (приток Ягорлыка) расположено *имение Кульная*, принадлежащее помещикам Юрьевичам; почва здесь сравнительно гористая, с наклоном к юго-западу, родит отличную кукурузу, табак и даже хороший виноград; помещикам Юрьевичам принадлежат также соседния селения: Нестоите, Колбасная и Дубовая; все имения Юрьевича обнимают площадь в 19.200 де-

сятин и в прежнее время входили в состав Ягорлыцких имений князей Любомирских.

От Бирзулы рельсовый путь идет на юг с легким уклонением на восток, постепенно удаляясь от р. Ягорлыка, составляющей границу Подольской губернии, и все более и более вдаваясь в степныя пространства Херсонской губернии. Единственную растительность вдоль линии являются густыя насаждения акации, сделанныя железнодорожным управлением по обе стороны пути в пять, шесть и более рядов для защиты линии от снежных заносов. До устройства этих насаждений, снег, бывало, зимою заносил в небольших выемках путь до того, что прерывал движение на несколько дней.

В настоящее время, благодаря искусно разставленным зимою подвижным щитам и живым насаждениям, а также усовершенствованным снежным плугам — перерыв движения на Юго-Западных железных дорогах, вследствие заносов, является редкостью и то на непродолжительное время.

На 448 версте от Киева и в 165 верстах от Одессы расположена станция Чубовка, лежащая среди обширной равнины. Станция Чубовка, сама по себе, не останавливает внимания и является весьма ординарною станцією, каких весьма много на юге России. В 17 верстах от Чубовки при *местечке Окны*

находится имение князя Анат. Евг. Гагарина, занимающее пространство в 10.000 десятин. Местность типично степная с глубокими балками и свойственными ей жарам и засухам. Главный интерес имения представляют четыре сада; из них один помологический для опытов и наблюдений над фруктовыми деревьями, а остальные три — промышленные плодовые, виноградные и лесные. Обширный питомник, где деревца выращиваются без всякой форсировки, чтобы заблаговременно приучить их ко всем почвенным и климатическим невздам. Искусственно разведенный в имении лес занимает более 30 дес.

Далее, в 21 версте от Чубовки находится *сел. Черная*, принадлежащее ныне бессарабским помещикам Суручанам с 2.675 дес. владельческой земли. Сел. Черная входило в состав Любомирщины и куплено было в начале нынешняго столетия у Любомирских помещиком Собанским. В 1830 году оно вместе с другими соседними землями принадлежало владельцу Ольгопольскаго уезда Александру Собанскому, позднему графу Де-Кибургу, а также и

его брату Изидору. В 1831 году имение Черная и другие значительные имения были у Собанских конфискованы.

Наконец, в 41 версте от Чубовки при слиянии р. Ягорлыка с Днестром, расположено местечко *Ягорлык*. Входя в состав Любомир-

щины, Ягорлык, во время владения им князей Любомирских, с 27 поселениями составлял отдельный «ключ» и имел укрепленный замок, так как здесь проходила граница древней Польши, а потому окрестность постоянно подвергалась нападению татар и валахских разбойников. В XVI столетии Ягорлыцкий ключ принадлежал Замойским, от которых в качестве приданого перешел к Конецпольским. Ныне Ягорлык с 2550 дес. земли принадлежит одесским негоциантам Сикардам.

За Чубовкою рельсовый путь делает поворот на юго-восток и направляется к станции Мардаровке, лежащей в 464 верстах от Киева и в 148 верстах от Одессы. В соседстве с Мардаровкой, в 3 верстах, на берегу речки Кучургана раскинулось имение *Перешоры*, принадлежащее Евг. Харламп. Чикаленко. Имение это, заключающее в себе 2.000 дес., одно из лучших в Херсонской губернии в смысле применения интенсивной культуры; имеет завод лошадей рысистой породы и метисов клейдесдальско-рысистых, а также большой завод украинского серого скота. Кроме того, устроен питомник лесных пород: акации, ясеня, клена, ильма; ежегодно засеивается и засаживается 5 дес. леса.

Далее, на 476 версте от Киева и в 137 от Одессы лежит станция Перекрестово, не представляющая каких-

либо выдающихся особенностей. За нею в 488 верстах от Киева и 124 верстах от Одессы находится станция

Затишье. Здесь останавливает на себе внимание памятник в Бозе почившему Государю Императору Александру II Николаевичу, соору-



женный 1885 году крестьянами соседних селений Тираспольского уезда в воспоминание пребывания Его Величества в Затишье. Памятник поставлен при станционном здании среди садика, в котором прогуливался Александр II во время стоянки Императорского поезда в Затишье. На пригорке, покрытом летом клумбами ковровых расте-

ний, из которых составлен вензель Его Величества, на четырёхугольном пьедестале установлен бюст покойного Императора под сенью, увенчанной двуглавым орлом. С одной стороны памятника имеется следующая надпись: «В память пребывания в Бозе почившаго Царя мученика-освободителя Государя Императора Александра II в Затишье». С другой стороны выдержка из манифеста 19 февраля: «Осени себя крестным знаменем православный народ и призови с Нами Божие благословение на свой свободный труд, залог твоего домашнего благосостояния и блага общественного».

Район станции Затишье не представляет никаких характерных особенностей. Здесь нет выдающихся земельных владений и полное почти отсутствие памятников прошлого, если не считать доисторических курганов, являющихся остатками отдаленной седой старины. Кругом степь, широкая степь, перерезанная местами балками и оврагами. Впрочем, овраги не являются исключительно принадлежностью местности пересекаемой линией Бирзула-Одесса; они разсеяны по всему югу России и во многих местах обнаруживают наклонность к расширению, захватывая культурные земли и нередко нанося большой материальный ущерб землевладельцам. Для проезжающих по железным дорогам, балки и овраги только разнообразят ландшафты, сменяя временами утомительно однообразную гладь полей. Но

не таково положение для едущаго на лошадах: едешь по совершенно плоской, слегка холмистой равнине, которая тянется на необозримое расстояние; со всех сторон путника окружают мирные картинки, ни сколько не напоминающие горных ущелий и диких пропастей; до самого горизонта, извиваясь змеями, тянутся разноцветные полосы, цветущих и колосющихся пашен, перемежающиеся черными полосами незасеянного «пара» или небольшими рошицами; кое-где виднеются верхушки колоколен или стоят как часовые, ветряные мельницы. Дорога идет вдоль межей или по прямому направлению; впереди уже виднеется село — цель поездки; но вдруг дорога круто поворачивает в сторону, без всякой видимой причины и уходит куда-то вдаль; еще несколько минут — и неожиданно оказываешься на краю страшной бездны, глубокой пропасти (иногда сажен 20-25), пропасти с отвесными, дикорасщепленными стенами, на дне которой звонко журчит ручеек. До села, которое уютится по другую сторону оврага, рукой подать, но приходится, следуя дороге, сделать несколько верст крюку, чтобы объехать вершину встречного оврага, которая обыкновенно ограждена кольями, но в темную пору, да еще в мало знакомой местности, представляет для путника серьезную опасность сломать себе шею.

Таковыми балками и оврагами усеяны все наши южно-русские степи; вся разница только в

том, что в одних местах эти овраги более значительны, а в других наоборот. Происхождение оврагов объясняется механическим действием весенних вод. В последнее время в печати стали встречаться жалобы на вред причиняемый южной России оврагами и ныне изыскиваются рациональные способы борьбы с этим злом. А вред причиняемый оврагами весьма велик. Кроме нежелательного удлинения и искривления дорог, происходит превращение плодородных и удобных для земледелия участков в негодные ни к чему пустыри. Многие имения по Днестру обезценены, благодаря развитию и деятельности оврагов; точно также в иных местах крестьянские наделы как бы тают в глазах владельцев, превращаясь в непроходимые и недоступные дерби.

На 506 версте от Киева и в 106 верстах от Одессы расположена станция *Ивановка*, в районе которой находится несколько больших немецких колоний, как-то: *Гофнугсталь*, *Нейглюксталь*, *Цербикова*, *Новый-Берлин*, *Гильф* и др. Во всех этих колониях главным занятием населения является земледелие, но также не малое значение имеют садоводство, виноградарство и табаководство, а равно, благодаря близости Одессы, огородничество. Впрочем, огородничество в окрестностях Одессы более распространено среди болгар. В частности садо-

водство, виноградарство и табаководство находят более благоприятную почву для своего развития в местности по правую сторону рельсового пути от Киева, в соседстве с р. Днестром. В низовьях Днестра при с. Градинцы, Троицкое, Яски, Беляевка и др. расположены целые ряды садов, занимающие, по учету земской статистики, все вместе пространство около 1500 десятин. Все побережье Днестра теперь покрыто сплошными виноградниками, которые в этой местности, за исключением степных немецких колоний, нигде не существуют отдельно от садов, иногда-же бывают вместе с огородами. Здешние виноградники разделяются на плавневые и горвые; плавневый виноград значительно разнится от винограда выросшаго на высоком месте; первый дает большис гроздей, кисловатых на вкус; второй далеко менее урожаен, но ягоды его более сладки и вина получаемая из него лучшаго качества. Устройство виноградника на одной десятине требует одновременно затраты рублей от 36 до 50, потом в течении 4 лет, пока начнет приносить плоды, в среднем, по 40 руб. в год. Приднестровские виноградники своею богатою растительностью оказывают громадное влияние и на далекия степныя местности; крестьяне, побывав на Днестре, стараются и в своих селах разводить виноградники и сады, украшающия степныя села.

Далее на 515 версте от Киева и в 97 верстах от Одессы находится станция *Веселый Кут*, которая не оправдывает своего названия, будучи небольшою станциею, расположенною в довольно скучной и однообразной местности. Здесь тоже в окрестностях лежат болгарския и немецкия колонии, среди которых находятся селения малороссов и сербов; вообще во всем районе участка Бирзула-Одесса население смешанное, что объясняется условиями колонизации Новороссийскаго края и тем, что вся эта разноязычная толпа не успела еще окончательно слиться и переработаться в один

определенный тип. Впрочем, слияние отдельных славянских народностей, как-то: болгар, сербов, малороссов, идет довольно быстро, при чем надо отметить, что это слияние идет в пользу поглощения отдельных народностей великороссами; труднее всего поддаются руссификации немцы, поселенные отдельными большими колониями и живущие какою-то обособленною жизнью.

От Веселаго Кута рельсовый путь направляется прямо на юг. В 544 верстах от Киева и в 68 верстах от Одессы расположена станция

Раздельная, у которой примыкает к главной линии Юго-Западных железных дорог Бессарабская ветвь, служащая ближайшим сухопутным путем в придунайския государства. Вокзал в Раздельной, построенный еще во время

Станция Гниляково.

203

существования Общества Одесской железной дороги, при настоящих условиях пассажирского движения, уже крайне неудобен и тесен почему теперь на очереди капитальная перестройка и расширение его.

Далее, на 564 версте от Киева и в 48 верстах от Одессы расположена станция Колонтаевка, не представляющая ни каких выдающихся особенностей. Кругом местность степная, перерезанная оврагами и балками, немецкая колония, местами виноградники и кое-где табачные плантации.

На 579 версте от Киева и в 33 верстах от Одессы лежит станция Выгода, имеющая значение исключительно, как промежуточный остановочный пункт.

На 590 версте от Киева и в 22 верстах от Одессы находится станция Глиняково, расположенная в соседстве с *сел. Гниляковым*, за которым в 3 верстах от станции на берегу *Хаджибейческаго лимана* раскинулось *сел. Холодная Балка*. Местность эта очень живописна, защищена холмами от северных ветров, отличается чистым, здоровым воздухом и приобрела известность еще со времен пребывания в Одессе покойнаго Н. И. Пирогова, который назвал селение Холодную Балку «климатической станцією Одессы». Здесь на берегу лимана расположено *лимано-лечебное заведение доктора*

204

Херсонская земская грязелечебница.

Панаева, основанное М. Друтом в 1883 году; при заведении имеется тенистый парк, сад идет почти до самага берега лимана; расстояние от лечебнаго заведения до лимана всего несколько сажень по ровной дороге. При лечебнице имеется 34 жилых номера и ванное здание с грязевыми и рапными ваннами. Больные здесь не скучены и не стеснены близким соседством других дач: много простора, есть где погулять и главное — очень уж близко к лиману, что весьма удобно для больных. Цены на все в Холодной Балке значительно ниже, чем на других лиманах в Одессе; сообщение с городом весьма удобное, так как между Одессой и Гниляковым в течении летняго сезона ходит особый дачный поезд. Кроме того, при селении Холодной Балке находится *Херсонская земская грязелечебница*, открытая губернским земством в 1897 г.; сезон продолжается с 15 мая по 15 августа; больные принимаются по представлению губернской и уездных земских управ, по выбору земских врачей с платой от уездных земств по 60 коп. в день на обыкновенном содержании (в

общих бараках) и по 1 руб. в день на улучшенном (в отдельном номере). Комплект больных 200 человек, разделенных на 2 сезона; преобладающими формами болезней от которых пользуются больные, являются заболевания костей и суставов, разные эксудативные формы и застарелые невралгии.

Нет сомнения, что сел. Холодная Балка с каждым годом будет приобретать все больше и больше значения как курорт, лечебная станция и дачное место; последнее зависит с одной стороны от непомерного вздорожания дач в ближайших окрестностях Одессы, а с другой от улучшения и ускорения сообщения Гнилякова с городом, с какового целью и установлен особый дачный поезд.

Говоря о Холодной Балке, нельзя не остановиться на существующих в окрестностях этого селения *каменоломнях*; западный берег Хаджибейского лимана изобилует залежами известкового камня, дикаря и плитняка и здесь в широких размерах производится добытие камня, который находит постоянный спрос в Одессе, как строительный материал. Впрочем все окрестности Одессы отличаются изобилием известняка и весь город окружен целою сетью каменоломен. Где известняк близко залегает к поверхности и легко поддается обработке, жители по преимуществу занимаются добытием его не как подсобным промыслом земледелию, а скорее как главным. В тех местах где известняк обнажен в обрывах, каменоломы выламывают и выпиливают его, углубляясь в толщу скалы и прорывая таким образом в пласте известняка длинные подземные корридоры; там, где камень залегает на некоторой глубине, к нему роют

колодезь, от которого идут подземные ходы и галлерей. Такими подземными ходами изрыта громадная площадь окрестностей Одессы; галлерей идут на протяжении нескольких верст, извиваясь и переплетаясь в разные стороны. Жители селений, где производится добытие камня, с детства посещают каменоломни, помогают родителям, которые в свою очередь унаследовали это дело от отцов. Отсюда поразительное знакомство со всеми подземными входами и выходами. Каждый прекрасно знает все разветвления, быстро ориентируется в этих подземных ходах, и находясь под землею, безошибочно определяет под каким хутором или под какой усадьбой ему приходится быть в тот или иной момент.

От Гнилякова рельсовый путь направляется прямо к Одессе, на 9 версте от которой находится станция

Одесса-Застава, где внимание проезжающего останавливает на себе грандиозное здание элеватора Юго-Западных железных дорог.

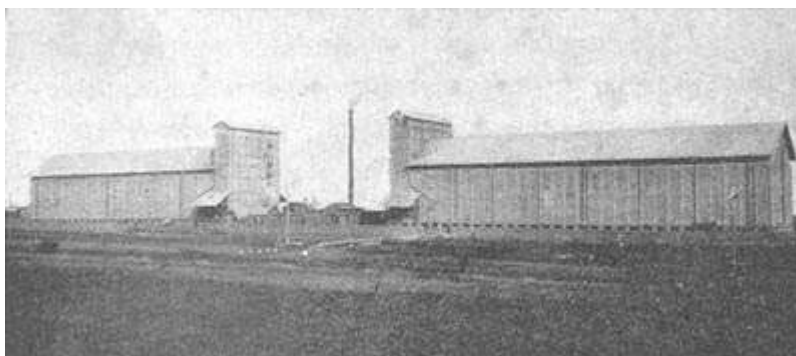
Одесский элеватор является первым сооружением подобного рода на юге России и представляет чрезвычайный интерес, как в техническом отношении, так и по тому коммерческому значению, какое должен иметь он для нашей хлебной торговли. Сооружение Юго-Западных дорог представляет собою собственно *зернохранилище*, с элеваторами для подъема зерна.

Оно состоит из двух совершенно отдельных друг от друга деревянных корпусов, расположенных на одной линии и устроенных на кирпичных поперечных стенах, проходящих под зданиями во всю длину, в 30 рядов. Стены эти перерезываются вдоль всего здания четырьмя корридорами. Во всю длину корридоров проходит безконечный пас, несущий зерно в элеватор. На кирпичном основании, высотой в 1 сажень, зиждется грандиозное деревянное строение, имеющее в длину 38,75 саж., в ширину 10 с. и высотой до 10 саж.; головная же часть, где находятся элеваторы, весы и проч., возвышается над остальной частью здания еще сажени на 4, так что высота главной части доходит до 14 с.

Оба корпуса совершенно одинаковы и имеют по 240 закромов, образующих собой как-бы улей; закромы идут вдоль здания, в 8 рядов, по 30 закромов в каждом. Высота средних четырех рядов закромов — 7 сажень, а боковых (по 2 с каждой стороны) 5 саж. Все закромы одной величины — 7-саженные в 391 четверть, и 5-саженные к 296 четвертей вместимости. Общая же вместимость всех 480 закромов в обоих корпусах — около 160 .тыс. четвертей. Закромы проходят через высоту всего здания до кирпичного основания и имеют в полу железные люки, чрез которые зерно из каждого закрома, по желанию, может быть во всякую данную минуту высыпано на находящиеся в нижней

части продольные пазы, проходящие чрез всю длину здания.

Здесь необходимо оговориться, что корпуса хотя и деревянные, но построены не так, как строятся обыкновенно подобная постройки. Наружные стены зернохранилищ сделаны так, что каждая доска в 8 дюймов ширины и 2 дюйма



Элеватор Ю.-3. жел. дор. в Одессе.

толщины накладывалась *плашмя* одна на другую и прибивалась гвоздями. Таким образом, получается прочная стена, состоящая из целого ряда досок, набитых одна на другую, толщиной внизу в 8 д.; кверху толщина стен постепенно уменьшается до 4 дюймов. Продольные стенки внутри, отделяющие один ряд закромов от другого, устроены также в 4 д. толщиной.

К головной части каждого корпуса, обращенных одна против другой, сделана небольшая пристройка из кирпича для помещения ма-

шин; посредине между этими машинными зданиями, в расстоянии нескольких саженей от них, находится кирпичное же здание больших размеров, передняя часть которого предназначена для конторы, а задняя занята котлами для машин. По обеим сторонам корпусов проложены рельсовые пути, по которым вагоны подходят к зернохранилищам: сторона, обращенная к городу, предназначена для приема зерна; здесь в каждом корпусе имеется по три приемных люка, а с противоположной стороны (к степи) в каждом корпусе находится в головной части по три отпусковых закрома. По прибытии вагонов с зерном, назначенный для хранения или очистки хлеб высыпается в приемные люки и поступает посредством поперечных пассивов на один из четырех продольных бесконечных пассивов (конвейеров), смотря по тому, в какой из закромов хлеб должен поступить (каждый пассив служит для двух рядов закромов). По этому каучуковому пассиву зерно передается к головной части, где поступает в элеватор, состоящий из бесконечного пассива с прикрепленными к нему небольшими черпаками, на подобие употребляемых в землечерпательной машине, и несется на самый верх, где высыпается в железный ящик, представляющий собою автоматические весы; таких весов в каждом корпусе по четыре. Когда количество зерна в ящике весов

достигает 10 пудов, ящик сам собою переворачивается отверстием вниз, причем автоматический счетчик отмечает количество единиц веса и зерно высыпается на веялки, в которых оно очищается от всех крупных и мелких примесей и от пыли, и затем поступает на бесконечный пассив, проходящий в четыре ряда в верхней части корпуса, над закромами, и высыпается в люк того или другого закрома. Во время двукратного прохождения (в нижней и верхней части корпуса) зерно совершенно охлаждается, а затем еще высушивается сильной тягой воздуха в веялке.

Таким образом, зерно попадает в закроем взвешенным и, по желанию владельца, высушенным и хранится там до продажи.

Когда же является необходимость хранящийся в известном закроме хлеб отправить в порт, то находящийся в нижней части закрома люк, дно которого устроено воронкообразно, открывается и зерно высыпается на пассив (конвейер) в нижней части здания и таким-же путем, как и по доставлении хлеба в зернохранилище, направляется к элеваторам (нориям), поднимается опять на самый верх чердачного этажа, снова взвешивается на автоматических весах и посредством особых деревянных труб высыпается в один из трех отпусковых закромов, имеющих покатоое дно, откуда зерно чрез бо-

ковое отверстие выходит наружу и попадает по труби; в эстокадный или другой вагон.

Выгрузка хлеба из вагона, если зерно находится в мешках, в приемный люк продолжается ½ часа, при перевозке же зерна насыпью на выгрузку вагона требуется до 20 минут.

Для предохранения от пожара вся деревянная постройка обита снаружи картоном, пропитанным несгораемым составом; сверху же картона набиты железные листы.

Постройка элеватора в Одессе произведена по проекту инженера Э. Г. Гарриса. Стоимость

постройки обоих элеваторов со всеми механическими приспособлениями 505.601 руб. Прием хлеба в элеватор открыт с 24 августа 1890 г.

Кроме того, около станции Одесса-Застава, находится «Хлебный городок», состоящий из рядов магазинов для ссыпки хлеба; в эти магазины поступает на хранение около 60 % всего прибывающего в Одессу по железной дороге хлеба, при чем доставка в магазины и перевозка в порт производится по специально проложенным для сего рельсовым путям от станции Одесса-Застава к магазинам и от магазинов к станции Одесса-Порт.

В соседстве с станцией Одессой-Заставой расположен *сахаро-рафинадный завод*, принадлежащий Александровскому товариществу сахарных заводов; завод этот устроен в 1879 году и

в начале вырабатывал до 800.000 пудов рафинада в год, но затем размеры производства из года в год стали увеличиваться и ныне выпускается до 3 миллионов пудов в год; таким образом одесский сахаро-рафинадный завод является в настоящее время самым крупным в России предприятием по рафинировке сахара. Обладая большими средствами, Александровское Товарищество поставило Одесский завод в наилучшие условия как в отношении производства и сбыта сахара-рафинада, так равно и в отношении благоустройства, с точки зрения интересов служащих и рабочих; при заводе имеется собственная больница, особые здания для квартир служащих, прекрасно обставленные казармы для рабочих, сберегательно-вспомогательная касса и пр. Впрочем, начав об Одесском сахарорафинадном заводе, нельзя не остановиться вообще на Александровском Товариществе, основанном в 1873 году И. М. Бродским; основной капитал Товарищества состоит из 1200 акций по 5000 руб. каждая, всего на сумму 6 миллионов; ныне Товариществу, кроме Одесского завода, принадлежат заводы: Лебединский песочный, Лебединский рафинадный, Старинский, Райгородский, Заливанщинский и Кагарлыкский песочные. Но кроме того, фактически Александровскому Товариществу еще принадлежат следующие заводы: Корюковские песочный и рафинадный, Махаринецкий, Томаш-

польский, Красноселковский и Воскресеновский песочные, так как во главе всех товариществ этих заводов стоят руководители делами Александровского Товарищества Лев и Лазарь Бродские. Основной капитал всех этих предприятий составляет сумму в 9.250.000 рублей. Интересны итоги, характеризующие значение Александровского Товарищества и других слитых с ним предприятий в общем развитии русской сахарной промышленности. На всех перечисленных выше заводах ежегодно вываривается до 2 ½ миллионов песка или 6 % всего количества песка, производимого в Империи, рафинада — 4 ½ миллиона пудов или 25 % всего рафинада, получаемого в Империи; для потребностей заводов засеивается свекловицею 18.000 дес. земли. Александровское Товарищество свеклосахарных и сахарорафинадных заводов, сосредоточившее в своих руках целый ряд заводов, имеет выдающееся значение и заслуживало-бы, чтобы ему был посвящен особый экономический очерк: можно быть сторонником или противником подобной концентрации промышленности, но самый факт возникновения и процветания такого грандиозного предприятия заслуживает внимания и изучения.

Далее около станции Одесса-Застава расположен *транзитный склад лесных материалов*, идущих из Австрии чрез Новоселицу в Одессу

и далее морем за границу. До проведения Новоселицких ветвей Юго-Западных железных дорог, вывозимый из Буковины и Галиции лес, за исключением идущего в Германию, направлялся главным образом чрез румынский порт Галац, в меньшем количестве чрез Браилов и в незначительном количестве шел в Одессу чрез пограничную станцию Унгени. Пунктами сбыта австрийского леса служат: Италия, Испания, Турция, Малая Азия, Северная Африка, Греция, острова Архипелага и Батум; в последний вывозятся главным образом дощечки для приготовления ящиков под керосин. В деле привлечения транспортов лесных материалов в Одессу транзитный склад имеет большое значение; работы по устройству склада были начаты в 1891 году и закончены в половине 1893 г.; открытие склада последовало 1 сентября 1893 г. В круг операций транзитного лесного склада входит: хранение леса на складе в течении 6 месяцев без взимания особого сбора, совершение таможенных обрядностей, выгрузка и перевеска и доставка таковых к пароходу для дальнейшей отправки их морем, страхование поступающего на склад транзитного леса и все операции, вызываемая отправкою лесных материалов из Одессы морем. Операции лесного транзитного склада весьма широки и в настоящее время чрез

него проходит ежегодно до 10.000 вагонов разных лесных грузов.

Наконец, близ станции Одесса-Застава расположен целый ряд больших фабрик и заводов, из которых отметим только важнейшие: *химический завод*, принадлежащий Товариществу Одесского химического завода с основным капиталом в 200.000 рублей; *завод шампанского*, принадлежащий Товариществу виноделия с основным капиталом в 800.000 рублей и изготовляющий столь распространенное в последние годы шампанское под маркою «Excelsior»; *фабрика джутовых мешков*, принадлежащая Товариществу бумаго-джутовой мануфактуры с капиталом в 100.000 фунтов стерлингов, *фабрика весов* инженера Каца, перешедшая ныне в собственность акционерного «Общества для производства металлических изделий» и др.

От станции Одесса-Застава идет ветвь, соединяющая главную линию Юго-Западных железных дорог с одесским портом, а также с предместьем Пересыпью. Об этой ветви будет сказано ниже.

За станцией Одессой-Заставой рельсовый путь делает поворот; налево из окон вагона видно предместье «Дальняя Мельница», а направо вдали виднеется обширное стрельбищное поле и лагери.

В 5 верстах от Одессы-Заставы находится станция

Одесса-Товарная, принадлежащая к числу самых больших товарных станций в России. По размерам приспособлений для хранения товаров станция Одесса-Товарная заслуживает особого внимания; так, крытые платформы занимают площадь в 3.000 кв. саж., открытые — 1.500 кв. саж., пакгаузы — 600 кв. саж., постоянные подстилы — 300 кв. с., имеются особые погреба для легковоспламеняющихся веществ и пр. Далее заслуживают упоминания склады материальной службы, занимающие площадь в 1.127 кв. саж.

Около самой станции расположены *Одесская Главная Мастерская* Юго-Западных железных дорог, занимающие площадь в 39.600 кв. саж. и, точно также как и Киевская мастерская, являющиеся самыми большими железнодорожными мастерскими в России. Время постройки Одесских мастерских относится с 1863-1865 гг., т. е. ко времени постройки Одесской железной дороги, состоявшей из линии от Одессы до Балты и от ст. Раздельная до ст. Страсбурга (ныне Кучурган). Одновременно с ростом сети рельсовых сообщений, входивших первоначально в состав Одесской железной дороги, а впоследствии в состав Юго-Западных железных дорог, увеличивались и мастерские. Ныне Одесская мастерская состоит из двух отделений: паровозного и вагонного. В паровозном отделении имеются цеха: токарный, кузнечный, котель-

ный, литейный и паровозосборный, а в вагонном: колесный, дерево-обделочный, вагоносборный, ревизионный и малярный. Что касается исполняемых мастерскими работ, то, кроме ремонта подвижного состава и изготовления запасных частей, мастерские строят быстроходные и товарные 8-ми колесные паровозы системы «Компаунд», товарные вагоны, тележки для вагонов Пульмана, новые котлы и предметы для оборудования мастерских, как-то: подъемные краны, станки, а также водопроводные принадлежности, части для централизации стрелок и сигнализации. Общая годовая производительность 1.500.000 рублей.

Наконец, на станции Одесса-Товарная имеются: техническое железнодорожное училище с общежитием, двухклассное народное училище и приемный покой.

От станции Одессы-Товарной рельсовый путь идет целиком среди построек; направо виднеется новое городское кладбище с небольшою, но весьма изящною церковью во имя Св. Димитрия Солунского, сооруженною в память покойного архиепископа херсонского и одесского Димитрия. На лево открывается вид на город, который, надо сознаться, с первого взгляда не оставляет сильного впечатления. Одесса расположена на обширной равнине и потому, подъезжая к ней, путник не видит панорамы города из-

дали; прежде появляются два-три церковных креста, затем колокольни, а далее сразу въезжаешь в средину городских предместий и проносишься мимо ряда фабрик и заводов. Поэтому приезжающему в Одессу впервые приходится испытывать какое-то разочарование: прославленная Одесса, царица Черного моря, из окна вагона представляется совсем не с казоваго конца, приезжающий видит далеко не благоустроенныя предместья и не может уловить общую физиономию города. Словом, Одесса в противоположность многим другим городам оказывается значительно лучше, чем

это кажется под впечатлением, выносимым из наблюдения окружающей местности из окна вагона.

Одесса имеет выдающийся интерес; с одной стороны наблюдателя поражает чисто сказочный рост города; в течении ста лет из незначительной деревушки с жалкою турецкою крепостцою он превратился в европейский город, с роскошными улицами, дачами, садами, с другой стороны — несомненно обращает на себя внимание сравнительно большая культурность населения; это, так сказать, интерес психологического свойства. Но, затем, Одесса имеет крупное выдающееся значение, как всемирно-известный торговый центр, и, наконец, как курорт и климатическая лечебная станция. Впрочем обо всем этом будет сказано несколько подробнее дальше.

В 3 верстах от Одессы-Товарной расположена конечная станция линии Киев-Одесса



Одесса-Главная. *Одесский вокзал* — один из лучших конечных вокзалов русской рельсовой сети; он построен архитектором А. О. Бернардацци по проекту профессора Шретера. Здание вокзала находится на Куликовом поле в черте города, в ближайшем соседстве с лучшими городскими улицами и выходит главным фасадом на Пушкинскую ул. Невысокая гранитная лестница со стороны главного фасада ведет в обширный вестибюль, где находятся пассажирская и багажная кассы I и II

класса; направо расположена зала I и II класса. Как вестибюль, так и зал прекрасно

отделаны; первый с мозаиковым полом и великолепными лепными работами и украшениями на потолке; второй с паркетным полом и массивною мебелью особого железнорожного стиля. Вторую часть пас-

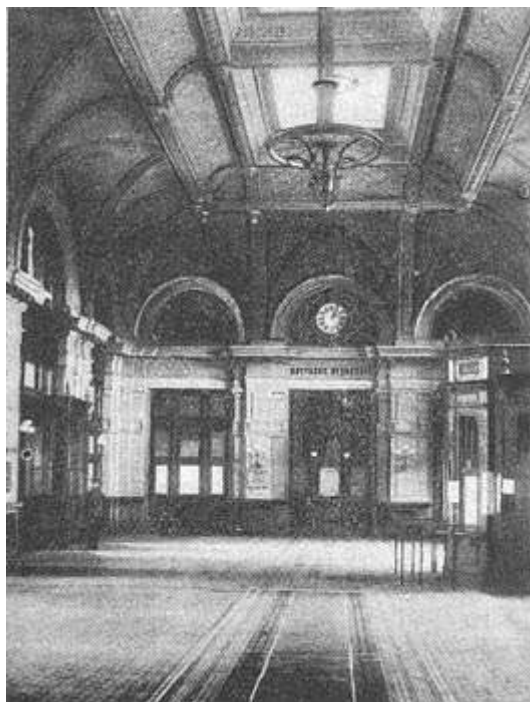


Вокзал на ст. Одесса-Главная.

сажирской залы (за аркой) занимает буфет; далее идет контора начальника станции и телеграф, а за ними — пассажирская зала III класса, подъезд к которой находится со стороны праваго боковаго фасада. Из пассажирских зал выход на широкий длинный перрон, прикрытый сверху легким железным очень красивым и оригинальным навесом, в виде зонтиков.

С противоположной стороны — такой-же перрон, у котораго оставливаются прибывающие поезда. Здесь, кроме комфортабельно устроенной залы для пассажиров I и II классов, находятся в самом конце здания, царские покои, велико-

лепно убранные, в которых останавливались и проживали некоторое время по прибытии в Одессу Особы Императорской Фамилии. Пред главным фасадом устроен сквер, окруженный изящной



Вестибюль в Одесском вокзале.

металлической решеткой, а по обеим сторонам здания — палисадники с деревьями и цветами.

В XIV в. на месте теперешней красавицы Одессы существовало татарское поселение Качибей

После покорения Крыма турками (в конце XV века) все северное черноморское побережье сделалось турецким владением и турки устроили в Качибее, который они переименовали в «Хаджибей», небольшую крепостцу. В ночь на 14 сентября 1789 г., во вторую турецкую войну, крепостца эта была взята русским отрядом под начальством ген.-майора I. М. де-Рибаса и была оставлена по Ясскому миру за Россией. По окончании войны, Императрица Екатерина II, чтобы обезопасить вновь присоединенные области, решила устроить в наиболее пригодном месте черноморского побережья военно-торговый порт. 27 мая 1794 г. императрица подписала два рескрипта: один на имя екатеринославского и таврического генерал-губернатора графа, а впоследствии князя П. А. Зубова, следующего содержания: «Желая распространить торговлю российскую на Черном море и уважая выгодное положение Гаджибея и сопряженные с оным многия пользы, признали мы нужным устроить там военную гавань купно с пристанью для купеческих судов. Устроение гавани сей возложили мы на вице-адмирала де-Рибаса и Всемилостивейше повелели быть ему главным начальником оной, где и гребной флот черноморский, в его команде состоящий, впредь иметь будет главное расположение; работы же производить под надзором генерала графа Суворова-Рымникского, коему препоручены от

нас все строения укреплений и военных в той стране заведений, придав ему в пособие инженер-полковника Деволана, коего план города и пристани утвердив, повелели приступить, не теряя времени, к возможному и постепенному произведению онаго в действие». В рескрипте на имя де-Рибаса между прочим было сказано: «Мы надеемся, что вы не токмо приведете в исполнение сие благое предположение наше, но что, ведая, колико процветающая торговля споспешествует благоденствию народному и обогащению государства потщитесь, дабы созидаемый вами город представлял торгующим не токмо безопасное от непогод пристанище, но защиту, ободрение, покровительство и, словом, все зависящая от вас в делах их пособия, чрез что, без сомнения, как торговля наша в тех местах процветет, так и город сей наполнится жителями в скором времени».

В том-же 1794 году, 22 августа, митрополит екатеринославский и Херсонеса-Таврического Гавриил, в сопровождении духовенства, в присутствии вице-адмирала де-Рибаса, морских и военных чинов, чиновников, присланных от губернатора Хорвата из Екатеринослава, и 2 или 3 турецких торговых кораблей, стоявших на рейде, положил первые основные камни для храмов во имя св. Николая, св. Екатерины и

др. и провел первую борозду для фундаментов городских строений.

До сих пор нигде не найдено указа о переименовании Хаджибея в Одессу. Существуют только об этом два исторических рассказа анекдотического характера. Первый из них таков: На одном из придворных балов кто-то из академиков сказал императрице что новая гавань, сооружаемая на берегу Черного моря, современем должна иметь такое-же значение, как Петербург для Балтийского моря, и сообщая затем сведения о древнейших исторических судьбах этой местности, утверждал, что в глубокой древности на месте Хаджибея находилась греческая колония «Одессос», что означает — «великий торговый путь», и что было-бы прилично удержать за новым городом его древнее название. Это мнение поддерживали граф Зубов и граф де-Рибас. Императрица улыбнулась и сказала: «Пусть-же Гаджибей носит древне-эллинское название, но в женском роде, — короче и яснее назвать его «Одесса». По другой версии происхождение названия Одессы было таково: «Когда герцог Ришелье порешил основать г. Одессу, то многие из приближенных к нему лиц, обсуждая с ним все выгоды такого предприятия, высказывали, между прочим, что главное затруднение при построении города в этой местности будет заключаться в недостатке

пресной воды. На предупреждения — разговор шел на французском языке — герцог энергично и неоднократно восклицал: «Assez d'eau!» и, наконец сказал, что город будет называться «Одесса». Когда окружавшие герцога спрашивали его, что означает это слово, он отвечал категорически: «Assez d'eau! — пари, что не отгадаете». Но, к удивлению герцога, среди присутствовавших нашелся один, который предложенную загадку отгадал и объяснил ему, что слово «Одесса» представляет собою ни что иное, как французския слова «assez d'eau», что значит в переводе «довольно воды», но если написать французския слова русскими буквами, получится слово — *assedo* и прочитав его справа налево — будет «Одесса». — Скоро Одесса стала заселяться греками, албанцами и беглыми из Новороссии, Великороссии, Польши и Турции; из греков и албанцев был сформирован особый военный отряд. Число жителей в 1795 году равнялось уже 2400 человек; Одесса успешно застраивалась; в конце года был открыт городской магистрат с судебной властью и окончена часть портовых сооружений; развивалась мало-по-малу и заграничная торговля. В следующем 1796 г. императрица Екатерина II скончалась и вступивший на престол император Павел I повелел остановить строение города и порта. По счастливой случайности только и усиленным ходатай-

ствам, император пожаловал городу герб и некоторыя льготы для жителей (в том числе порто-франко). В 1800 году магистрат отправил государю большой транспорт, состоящий из 3000 иностранных фруктов, за что магистрат удостоился собственноручнаго рескрипта императора с изъявлением всем жителям монаршаго «благоволения и благодарности» и вскоре-же разрешена была значительная ссуда на достройку гавани. Наступило царствование императора Александра I-го, обратившаго весьма серьезное внимание на развитие Одессы. В 1802 году подтверждены были прежния льготы городу и на строение гавани пожалована 1/10 часть таможенных доходов, Одесса сделана была особым градоначальством и первым градоначальником назначен был генерал-лейтенант, герцог

Эмануил Осипович дю-Плесси-Ришелье. Главнейшими заслугами Ришелье по отношению к Одессе были: заселение и благоустройство города, учреждение коммерческой гимназии и благородного института, сооружение храмов, устройство театра и садов, привлечение в Одессу крупных торговых фирм, учреждение городской типографии; особенно великая заботливость о здоровье населения выразилась у Ришелье во время чумы 1812 года, продолжавшейся 5 месяцев, причем погибло 2600 человек или 1/5 часть населения города. В 1815 г. Ришелье оставил службу и навсегда удалился из Одессы в Париж, где и скончался

в 1822 г. Преемником его был генерал-от-инфантерии граф Ланжерон. Он управлял городом и краем до 1823 года. Одесса им была принята от дюка де-Ришелье уже вполне благоустроенным городом с 25-тысячным населением. При Ланжероне Одессе даны были на 30 лет права порто-франко, учрежден в 1817 году «Ришельевский» лицей в честь первого градоначальника, учреждена контора государственного банка, появилась первая газета на французском языке. В 1823 году новороссийским генерал-губернатором назначен был граф Михаил Семенович Воронцов, при котором Одесса была вымощена и шоссирована, учреждены публичная библиотека, музей древностей, устроен Николаевский бульвар с прекрасною каменною лестницею к морю, в 200 ступеней, открыт памятник дюку де-Ришелье на названном бульваре, положено начало пароходству на Черном море, учреждены: одесский учебный округ, множество учебных и благотворительных заведений. — При графе Воронцове угрожала Одессе чума в 1829 и 1837 г. и сильнейшая холера в 1831 г., жертвою которой сделался предместник Воронцова граф Ланжерон. Население города возросло быстро и в начале 1850-х годов достигало уже 72 тысяч; торговые обороты были более, чем на 100 милл. руб. в год и заграничная торговля приняла обширные размеры. — В 1854 г. Одесса выдержала нападение англо-французского флота,

и произведенная им бомбандировка города принесла не мало вреда. Одно из ядер отбило край пьедестала Ришелье; оно вделано теперь в памятник. При последующих градоначальниках Одесса, благодаря энергии и деловитости своего общественного управления с Н. А. Новосельским во главе, приняла тот прекрасный, вид значительного благоустроенного европейского города, которым она справедливо может назваться теперь. Прекрасная мостовая, водопровод из Днестра, газовое освещение — все это сооружено в конце 60-х и начале 70-х годов. Учреждение Русского Общества пароходства и торговли, соединение железною дорогою Одессы с другими городами, устройство образцового порта, стоящего 12 1/2 миллион. рублей, с элеваторами и другими новейшими техническими приспособлениями для вывоза за границу пшеницы, что составляет главную статью отпускной одесской торговли, — высоко подняло ее торговые обороты. Учреждение Новороссийского университета (1865 г.) возвысило Одессу и как центр умственной деятельности всего края. Затем, в 20 лет Одесса весьма много выиграла в своем внешнем виде, покрывшись садами, скверами, парками и общественными зданиями (театр, городская публичная библиотека и проч.), при чем большая заслуга оказал в этом отношении городской голова Г. Г. Маразли.

Одесса раскинулась на обширной равнине, нигде не виднеется ни одного пригорка, на котором живописно расположились-бы дома, выделяясь над массами других зданий; сооружений оригинальных по стилю, по внешности мало; все ровно, вытянуто в линию, фасады почти везде тянутся сплошной стеною, не выделяясь из общей массы. Это казалось-бы должно придавать Одессе несколько монотонный вид, однако ширь и прямизна улиц, обрамленных рядами тенистых деревьев, роскошные магазины с зеркальными окнами нередко во весь этаж, непрерывный поток экипажей и пешеходов и над всем этим купол южного синяго неба, заставляют забывать несколько однообразный стиль одесских построек. Масса света, воздуха, развитая, как нигде в России, уличная жизнь; постоянно переполненные посетителями кофейни и кондиторския, разноязычная толпа придают Одессе много характерного, много такого, чего не встречается в других городах. А. С. Пушкин дал характеристику Одессы в начале настоящего столетия:

«Я жил тогда в Одессе пыльной...
Там долго ясны небеса,
Там хлопотливо торг обильный
Свои подъемлет паруса.
Там все Европой дышет, веет,
Все блещет югом и пестреет
Разнообразием живой.
Язык Италии златой

Звучит по улице веселой,
Где ходит гордый славянин,
Француз, испанец, армянин
И грек, и молдаван тяжелый...

Со времени пребывания А. С. Пушкина в Одессе прошло семьдесят пять лет, принесших много перемен: одесской пыли и знаменитой



Одесса. Николаевский бульвар.

грязи, которую тоже воспел наш поэт, нет и в помине, городские улицы покрылись «звонкой мостовой», но попрежнему «там долго ясны небеса», попрежнему «хлопотливо торг обильный свои подъемлет паруса» и по прежнему «все Европой дышет, веет, все блещет югом»....

Одесса, насчитывающая себе немного более ста лет, не имеет памятников старины, кото-

рые встречаются в других городах и напоминают далекое прошлое; но тем не менее здесь имеется не мало сооружений, которые заслуживают внимания. Мы приводим лишь общия данные, так как об Одессе имеется целая литература ¹⁾).

Преображенский Кафедральный собор — первая и старейшая церковь в Одессе. Начало постройки этого храма относится к 1794 г., когда было положено основание городу. Освящение последовало в мае 1808 г., причем главный престол освящен во имя Преображения Господня, правый придел — во имя св. Николая и левый — во имя Св. Спиридона. Храм был невелик. Иконы для него были писаны в академии художеств профессором исторической живописи академиком Угрюмовым. Колокольня построена уже впоследствии. Начата она была постройкою в 1827 г. и окончена чрез 10 лет — в 1837 г. На устройство ея, по ходатайству князя М. С. Воронцова, с Высочайшаго разрешения было отпущено 50 т. р. ассигнациями.

Высота колокольни 37 саж. 2 арш.; главный колокол, имеющий веса 1139 пудов, отлит из турецких пушек и подарен церкви Императором Николаем I.

¹⁾ Из очерков Одессы на первом плане должен быть поставлен «Исторический очерк и Путеводитель» Кохманского. Одесса 1894 г.

С учреждением в Одессе в 1837 году архиерейской кафедры, Преображенский Собор сделан кафедральным. В 1842 году преосвященным епископом Гавриилом заложена трапезная церковь, которою Собор был соединен с колокольнею и на постройку которой было отпущено 100 т. р. ассигнациями, при чем правый придел был освящен в 1848 г. во имя Св. Симеона Богоприимца, а левый — во имя преп. Сергия Радонежскаго. Таким образом Одесский Кафедральный Собор составил из трех частей, отчего должно быть понятно, почему он имеет такую форму. Затем в 1849-1852 г. трехпрестольный храм был перестроен и при обновлении правый придел был освящен преосвященным Иннокентием во имя прор. Моисея Боговидца, Апостола Андрея Первозванного и Николая Чудотворца, а престол леваго придела — во имя пророка Или и св. семи священномучеников херсонских. При высокопреосвященном архиепископе Димитрие в 1873 г. храм был снова возобновлен, на что городом было отпущено 31 т. р. и затем опять реставрирован в 1889 г. при высокопреосвященном Никаноре, при чем прежний деревянный иконостас был заменен иконостасом из белаго мрамора. В храме находится чудотворная икона Касперовской Божией Матери, доставляемая ежегодно в Одессу в конце сентября и остающаяся в Соборе до чет-

вертаго дня Пасхи, когда икона увозится обратно в Касперовку.

В Соборе между прочим погребены архиепископы: Иннокентий († 27 мая 1857 г.), Иоанникий († 1 марта 1877 г.), Никанор († 27 декабря 1890 г.) и Димитрий († 14 ноября 1883 г.). У противоположной стены, с правой стороны, погребены светлейший князь М. С. Воронцов (родился 19 мая 1789 года † 6 ноября 1856 года) и супруга его Е. К. Воронцова (род. 1792 года † 1880 года).

С правой же стороны, у могилы князя Воронцова находится турецкое знамя и под ним на медной доске Высочайший рескрипт на имя графа Воронцова следующего содержания:

«Граф Михаил Семенович! Сегодня получил Я донесение вице-адмирала Грейга от 13 минувшаго мая с рейда крепости Анапской, в коем он извещает о взятии снаряженными от флота нашего крейсерами четырех турецких судов с 940 рядовыми и офицерами, пльвшими из Трапезунта на подкрепление гарнизона Анапскаго. Их оружие и шесть знамен достались в добычу победителям. Получив сие известие во время пребывания моего в Одессе, Я жалую городу одно из взятых у неприятеля знамен для хранения его в здешнем Соборном храме. Да будет оно всегда воспоминанием о сем первом успехе нашего оружия в войне праведной, за

честь и истинныя пользы России предприятой. Пребываю к вам всегда благосклонный». «Николай».

Одесса, мая 18 дня 1838 года.

Городской театр, составляет безпорно одно из лучших украшений Одессы. Это грандиозное здание обращает на себя внимание как своей величиной, так и красотой и оригинальностью сво-



Одесский городской театр.

его внешнего вида. Городской театр построен на Театральной площади известными венскими архитекторами Фельнером и Гельмером на месте театра, сгоревшего в ночь с 1 на 2-е января 1873 г.

Театр обращен к Ришельевской улице главным портиком в два яруса, из которых нижний занимает крытый подъезд, а верхний — крытый балкон. К задней стороне этого пор-

тика примыкает полукруглое здание зрительная зала, с его фойе, лестницами и побочными помещениями. Посреди возвышается постройка сцены, требующая, как известно, наибольшей высоты во всем здании. Фасад театра выдержан в стиле итальянского возрождения. По высоте здания архитектурно имеются три главных яруса: нижний цокольный, заключающий в себе партер, второй, в котором помещается бель-этаж и первый ярус, и третий, заключающий в себе, второй ярус и галерею. Далее, по фасаду полукруга с обеих сторон устроены открытые балконы. Таких балконов во всем фасаде десять: восемь малых и два больших, с тремя просветами каждый. Кроме украшения и оживления фасада, балконы имеют целью доставление света и воздуха в фойе, с которыми они непосредственно соприкасаются. Имея несгораемый пол, эти балконы, на случай пожара, могут служить убежищем для посетителей театра, которые, попадая в них, до подачи помощи извне, имея свободный доступ наружного воздуха, находятся в полной безопасности.

Городской театр отличается обилием входов и выходов. К театру существуют три главных подъезда: один против Ришельевской улицы, для посетителей партера, с двумя входами, и два в боковых выступах, со стороны Пале-Рояля и Театральной площади, с тремя входами каждый, для посетителей лож,

бенуара, бель-этажа, первого и второго ярусов. Далее, по обе стороны, между подъездом со стороны Ришельевской улицы и боковыми подъездами, существует двенадцать входов для пешеходной публики и в частности для посетителей амфитеатра и галереи. Таким образом, театр имеет двадцать входов и выходов. Кроме того, для сцены и побочных помещений ее имеются три отдельных выхода: два с Театрального переулка и один с Театральной площади.

Наибольший интерес представляет зрительный зал, который составляет центр всего сооружения. Зрительный зал производит весьма приятное впечатление роскошью и красотой отделки лож. Во всем зале снизу до потолка включительно преобладают бархат, сатин, позолота. По середине партера от входа вплоть до самого оркестра идет широкий проход, по обеим сторонам которого расположены ряды кресел. Кресла широкие, откидные, с бархатными сидениями и спинками, весьма изящны и удобны. Двумя поперечными проходами между рядами кресел партер делится на три части. Первые пять рядов, по принятому в заграничных театрах делению, носят название оркестра; далее идут девять рядов паркета и наконец восемь рядов собственно партера. Ряды кресел не примыкают вплотную к ложам и под ложами оставлены широкие проходы. Вообще в партере много широты и простора, так что давки и тесноты не

может быть. Из партера имеется пять выходов в фойе бенуара. Всех мест в партере 474. Номерация кресел и вообще всех мест отличается тем, что №№ идут не по порядку, а весь театр делится на две половины, из которых в правой места (кресла и ложи) занумерованы четными числами, а в левой — нечетными.

Общая стоимость театрального здания с электрическим освещением определяется в 1.285.000 рублей.

Памятник Императору Александру II поставлен в Александровском парке, на том самом холме и месте, где 7 сентября 1875 г. в Бозе почивший Император рассмотрел и одобрил план парка и у подножья которого собственноручно посадил первое дерево. Самый памятник состоит из высокой лабрадоровой колонны с пьедесталом на площадке и гранитными ступенями. К подножью памятника ведет лестница из красного гранита, спускающаяся на все четыре стороны. В нижней части памятника, на 4 и 5 ряде камней, составляющих самый пьедестал, наложены с двух сторон очень красивые доски красного песчаника. На одной из них, на лицевой стороне памятника, медальон из белого мрамора, в золоченной раме, окаймленный снизу гирляндой из темной бронзы; под медальоном вызолоченная рельефная надпись: «Александру II благодарная Одесса». Под этой доской, на

нижней части — герб г. Одессы, сделанный из темной бронзы, окруженный венком из листьев дуба и лавра. Над карнизом — бронзовая корона на такой-же подушке, со скипетром, мечом и жезлом. На другой стороне, под выкружкой, такая же доска красного песчаника, с надписью: «На сем месте Царь-Освободитель 7-го сентября 1875 года соизволил быть парку Имени Его и посадил первое дерево». Плинт под колонну украшен со всех сторон 8 бронзовыми гирляндами. На эту часть установлена самая колонна, которая состоит из четырех частей. Последняя часть приходится под капитель колонны. Самая капитель из 3-х частей: нижняя, круглая, с 4 бронзовыми орлами, с распущенными крыльями; на верху положена бронзовая подушка, а на ней — шапка Мономаха. Шапка литая, а крест на ней точеный из темной бронзы. Как орлы, так и в особенности шапка Мономаха сделаны замечательно хорошо. Памятник построен по проекту почетного вольного общника академии художеств Н. И. Баринава.

Памятник Дюку-де-Ришелье помещается на Николаевском бульваре, против лестницы ведущей к морю. Монумент отлит из бронзы и представляет Ришелье в римской тоге, с непокрытой головой; правая рука протянута к морю; в левой он держит свиток. Статуя поставлена на гранитном пьедестале, в одном углу

которого, отбитом во время бомбандирования Одессы 10 апреля 1854 г. неприятельской бомбой, вставлено ядро; над ядром надпись: «Страстная суббота 1854 года». Памятник воздвигнут в 1828 году; на нем имеются следующие надписи: «Герцогу Еммануилу,

управлявшему с 1803 по 1814 год Новороссийским краем и положившему основание и благосостояние Одессы. Благодарные к незабвенным его трудам жители всех сословий сего города и губерний: Екатеринославской, Херсонской и Таврической воздвигли памятник сей в 1826 г. при новороссийском генерал-губернаторе графе Воронцове».

Памятник князю М. С. Воронцову, почти треть столетия, именно с 1823 по 1854 год, управлявшему в качестве новороссийского и бессарабского генерал-губернатора Одессой и всем новороссийским краем, возвышается на Соборной площади. Светлейший князь представлен облаченным в мантию, с фельдмаршальским жезлом в руке. Бронзовый монумент помещен на четырехугольном пьедестале, сделанном из крымского диорита. На передней стороне памятника имеется на пьедестале следующая надпись: «Светлейшему князю Михаилу Семеновичу Воронцову благодарные соотечественники. 1863»; сзади: «Генерал-Губернатору Новороссийского края и Бессарабии 1823-1854; на остальных двух сторонах помещены барельефы

изображения битвы при Краоне и взятие Варны, с надписями: «Краон 1814» и «Варна 1828». Памятник открыт в 1863 году.



Заслуги князя Воронцова, как перед государством, вообще, так и в частности перед новороссийским краем и Одессой в особенности, нашли себе надлежащую оценку в истории.

Князь Воронцов был последователем дюка-де-Ришелье в деле устройства Одессы, которая ему очень многим обязана.

Памятник Пушкину помещается на Николаевском бульваре, подле здания городской думы. Собственно говоря, это не памятник в том строгом смысле, в каком принято понимать подобного рода монументы; это бюст поэта с фонтаном. Бюст помещается на пьедестале, сделанном из гранита. В средней части пьеде-

Памятник А. С. Пушкину.

стала из углов его бюст струи воды, стекающей в гранитные резервуары, над которыми помещены большие бронзовые вазы. На лицевой стороне, обращенной к бульвару, надпись: «А. С. Пушкину граждане Одессы». Нужно однако заметить, что этот памятник далеко не соответствует ни памяти Пушкина, ни значению и красоте Одессы.

Императорский Новороссийский университет, преобразованный из бывшего Ришельевского лицея, открыт 1 мая 1865 г. Он состоит из четырех факультетов: историко-филологического, физико-математического, юридического и медицинского, Все аудитории, инспекция, правление, а также библиотека помещаются в главном здании, выходящем фасадом на Дворянскую улицу; все же кабинеты для практических занятий студентов размещены в другом здании, на Преображенской улице. При университете имеется ценная библиотека, которая при передаче ее университету Ришельевским лицеем 1 мая 1865 г. заключала в себе 12.400 названий в 28.505 том., оцененных в 33.500 р. В течение же 29

лет библиотека значительно увеличилась и теперь имеет до 66.000 названий, в числе более 131.000 томов и ценностью свыше 342 тыс. рублей, кроме оставленной университету покойным графом А. Г. Строгоновым, библиотеки в количестве 8-9 т. названий, в числе около 17.000 томов, по всем отраслям наук. Кроме этой основной библиотеки

существует еще студенческая библиотека, учрежденная бывшим попечителем одесского учебного округа Н. И. Пироговым, который, при оставлении им в 1858 г. должности попечителя, завещал свою библиотеку Ришельевскому лицу, специально для занятий в ней студентов. В то время в ней было 2786 названий книг, в 4930 томах. Теперь же в ней более 7000 названий, в 13.800 томах, ценностью до 15.000 рублей.

Торговое значение Одесса приобрела с первых дней своего существования и имеет репутацию города, в котором весь строй жизни обуславливается его коммерческим характером. По внешней торговле Одесса — важнейший пункт государства, особенно по вывозу; здесь она далеко вне конкуренции с остальными отпускными местами России; но и по ввозу Одесса уступает первенство лишь Петербургу, став значительнее в этом отношении таких городов, как Ревель и Рига, где привоз товаров из заграницы имеет уже многовековую историю и отнюдь не падает. Благодаря торговле, Одесса в течении ста лет из небольшой крепости сделалась большим городом и при том одним из наиболее благоустроенных в России. В торговле Одессы на первом плане стоит *вывоз зерновых продуктов*, которых отправляется отсюда заграницу от 90 до 125 миллионов пудов в год; по отпуску зерна Одесса первый город в России. В последние годы вывоз хлеба из Одессы

увеличивается, что объясняется усилением распашки земель на юге России вообще, а в одесском экономическом районе из частности. Поступает в Одессу хлеб следующими путями: железною дорогою он подвозится к северо-западной части Херсонской губернии, затем из Бессарабии, Подольской, Киевской и Волынской губерний; каботажем привозится в Одессу значительное количество хлебных грузов из южной Бессарабии, чрез Аккерман и с Приднестровья; доставка хлеба водою с Дуная и Прута, а также из Черноморских портов, незначительна; наконец, из окрестностей Одессы, а иногда из местностей, лежащих от нея на расстоянии 100-200 верст, хлеб идет на подводах. Хлебная торговля в Одессе питает массу людей и предприятий; многие старинные экспортные дома, ведущие заграничную торговлю хлебом, пользуются европейскою известностью и составляют солидные, прочно поставленные предприятия, таковы: Родоконаки, существующий с 1818 года, Вучина — с 1829 г., Тработти — с 1832 г., Арист Мас и К^о — с 1838 г. и др. Кроме зерновых, продуктов, Одесса издавна была местом значительного отпуска шерсти, сала и скота. Но теперь первой вывозится заграницы не много, так как на нее большой спрос со стороны внутренних фабрик; отпуск сала почти прекратился; но отпуск крупного рогатого скота стал развиваться в связи с устройством скотопригонных рын-

ков. Заметен также отпуск овец и птицы. Сахар долго составлял предмет привоза и только

с 70-х годов начинается значительный вывоз, доходящий до 3 миллионов, а в иные годы и даже до 5 миллионов пудов. Ценность всего экспорта Одессы, без транзита и вывоза в Восточную Сибирь, определяется приблизительно в 90 миллионов рублей в год, а с транзитом и Сибирским вывозом превосходит 110 миллионов.

Привозная торговля Одессы весьма разнообразна и в ней долго не было таких товаров, которые имели-бы исключительно важное значение; только в последнее время можно указать на провоз хлопка и чая, а по количеству довольно долго был очень крупным привоз каменного угля. Кроме того, в Одессу привозятся: фрукты, рис, маслины, оливки, орехи, кофе, табак, вино, рыба, оливковое масло и пр.

Привоз чая долго был незначителен и лишь с начала 60-х годов достиг 500.000 р.; тогда привозился он главным образом из Лондона. Ныне чай идет непосредственно из Китая на пароходах Добровольного флота и особыми поездами отправляется в Москву; всего проходит через Одессу до 1.000.000 пуд. чая.

Не вдаваясь в подробное изложение данных о торговле Одессы, отметим только, что по исчислению профессора Новороссийского уни-

верситета А. И. Маркевича близко изучившаго экономическое положение Одессы и в течении 15 лет печатающего ежегодно обзоры торговли и промышленности, торговые обороты Одессы по ввозу и вывозу составляют до 15 % общего итога оборотов внешней торговли России.

Фабрично-заводская промышленность стала сильно развиваться в последние двадцать лет. В настоящее время в Одессе и ее ближайших окрестностях имеется 432 промышленных заведения, относящихся к фабрикам и заводам, с 16.000 рабочими и суммой производства на 41 миллион рублей. О некоторых, более выдающихся фабрично-заводских предприятиях сказано выше, при описании станции Одесса-Застава. Здесь же отметим некоторые предприятия, расположенные в других частях города. *Паровых мукомольных мельниц* имеется 20 с производством на сумму до 5 миллионов рублей; самая крупная мукомольня принадлежит Эм. Вайнштейну и производит муки на 1.500.000 рублей; кроме того заслуживают упоминания: Дурьяна, с производством на 650.000 руб., Имбера — 60.000 руб. и братьев Анатра — на 500.000 руб. *Кожевенных заводов* — 16 с производством на 2 млн. рублей; важнейший принадлежит Товариществу южно-русского кожевенного производства с производством на 1 миллион рублей. *Маслобойных заводов* — 8 с производством на 1.700.000 рублей;

важнейший завод, принадлежащий Товариществу Одесского производства красок и лаков, вырабатывает товаров на сумму свыше 1 миллиона рублей. *Табачных фабрик* 12 с производством на 1.500.000 рублей. *Машиностроительных заводов* 11 с производством на 2 милл. рублей.

Ограничиваясь сказанным о фабрично-заводской промышленности Одессы, приведем некоторые данные о капиталах вложенных в промышленные предприятия г. Одессы, насколько это видно из операций акционерных обществ, имеющих промышленные

заведения в Одесском Градоначальстве. Таких акционерных предприятий в 1897 году насчитывалось 24, из них 15 русския, а 9 иностранныя, местопребывание правлений коих находится в Брюсселе, Париже и Лондоне. Русския общества следующие: Об-ство искусственных минеральных вод с капиталом 7.928 руб., Одесское общество газоваго освещения 800.000 руб., Товарищество Беллино-Фендерих — 600.000 р., Александровское Товарищество свеклосахарных и сахаро-рафинадных заводов — 6.000.000 рублей, Товарищество производства красок и лаков — 600.000 рублей, Товарищество одесскаго химическаго завода — 200.000 р., Товарищество южно-русскаго кожевеннаго производства — 300.000 руб., общество фабрикации гнутой мебели — 275.000 руб., Товарищество виноделия — 800.000 руб., Общество производства пищевых

продуктов — 300.000 руб., Южно-Русское общество печатнаго дела — 300.000 руб., Товарищество одесскаго сахаро-рафинаднаго завода — 500.000 р., Товарищество одесскаго пивовареннаго завода — 400.000 р., южно-русское общество пивоваренных заводов — 1.000.000 руб. и Общество электрическаго завода И. Романов — 500.000 р., всего 15 акционерных обществ с капиталом 12.582.928 руб. Иностранныя общества следующие: Генеральное общество французской ваксы с основным капиталом 8 мил. франк., Бельгийское общество одесских конно-железных дорог — 5.400.000 франков, Товарищество бумаго-джутовой мануфактуры — 100.000 фунт. стерл., Одесское металлургическое общество — 1.300.000 фр., Общество производства бутылок — 2.000.000 фр., Общество производства цемента — 2.000.000 фр., Общество одесскаго металлическаго завода — 1.250.000 фр., Общество кирпичнаго и черепичнаго производства 1.000.000 фр. и Общество производства химических продуктов — 4.000.000 франков. Таким образом основные капиталы иностранных акционерных обществ в общем итоге составляют сумму в 14.000.000 рублей.

Приведенныя цифры, показывая суммы затраченныя в промышленныя предприятия акционерными обществами, дают лишь весьма отдаленную характеристику итога сумм, вложенных в фабрично-заводския заведения Одессы, так как глав-

ная масса заводов и фабрик принадлежит отдельным лицам на правах собственников и стоимость трудно поддается учету.

Средняя годовая температура для Одессы равна $10,1^{\circ}$ С., т. е. Одесса имеет такую же среднюю годовую температуру, как Париж, Вена, Страсбург, Кельн, Кембридж, Симферополь и Георгиевск. Наибольшая средняя годовая температура в Одессе наблюдалась в 1877 г. — $11,3^{\circ}$, а наименьшая в 1886 г. — $8,7^{\circ}$. Наиболее холодный месяц в Одессе — январь ($-3,1^{\circ}$ С), а наиболее жаркий — июль ($+23,0^{\circ}$ С.). Следовательно, Одесса находится в той полосе России, которая не отличается особенно резкими переходами от летней жары к зимней стуже. Только три зимние месяца в году (декабрь, январь, февраль) имеют температуру ниже нуля. Годовая сумма осадков, в среднем, определяется в 426,8 мил. и оказывается значительно больше, чем на севере России и на берегах Каспийскаго моря, но гораздо меньше, чем на восточных берегах Чернаго моря. Дождливый период в Одессе непродолжителен; дождь редко идет несколько дней сряду, а по большей части в июне и июле дождь выпадает ливнем, необусловливая собою

ненастного времени. Бездождных дней в среднем 278 в год. Ветры в Одесе дуют по преимуществу северные и северо-восточные; в апреле и мае дуют ветры южные; в июле и

августе — северные. Вообще преобладание северных ветров совпадает с периодами наиболее высоких температур. Наиболее сильные ветры, средняя скорость которых более 7 метров, бывают чаще в холодное время, чем в теплое; в августе преобладает тихая погода.

В общем климат Одессы можно охарактеризовать следующим образом: непостоянный, стоит на переходе от континентального климата к морскому; зима наступает медленно, она непродолжительна и не сурова; снега выпадают спорадически; лето с непродолжительным периодом жары, но с сухим северным ветром; дождевая влага распределяется неравномерно, с периодами засух; ветренных дней в году 118.

Санитарное состояние города нельзя не признать прекрасным: канализация, строгий санитарный надзор за чистотой и порядком на улицах и во дворах, наблюдение за доброкачественностью съестных припасов и вообще принимаемая городским общественным управлением меры к поддержанию и развитию благоустройства города отражаются на числе смертных случаев, при чем средний коэффициент смертности равняется 25,4 на 1000; если же из общего числа умирающих исключить приезжих, то коэффициент понизится до 24,5; вероятность смерти для городских жителей определяется отношением 1:40,8. Коэффициенты смертности отво-

дят санитарному положению Одессы почетное место среди больших русских городов; относительная смертность населения здесь меньше, чем в Петербурге и Москве и только за последние годы к Одессе в этом отношении приблизилась Варшава. По сравнению с столичными городами Западной Европы, смертность населения почти совпадает с смертностью Вены. Показатели относительно смертности населения здесь выше, чем в Брюсселе, Лондоне, Париже и Берлине, но и среди западно-европейских городов насчитывается не мало крупных центров, санитарное положение которых, определяемое коэффициентами смертности, является худшим, чем в Одессе; из таких городов можно указать на Ливерпуль, Манчестер, Гавр, Кенигсберг, Данциг, Буда-Пешт, Бухарест и др.

При взгляде на план Одессы видно, что рельсовые пути почти окружили город, дают целую сеть ответвлений к фабрикам, заводам и хлебным магазинам и потому на территории Одессы имеется целый ряд железнодорожных станций, частью имеющих исключительно значение пунктов нагрузки и выгрузки товаров, а частью служащих и для пассажирского движения.

От станции Одессы-Товарной отделяется *Карантинная ветвь*, идущая первоначально параллельно главной линии, затем, за предместьем

«Ближняя Мельница» делающая поворот, входящая в связь с рельсовыми путями, проведенными по улицам «Хлебного городка» и направляющаяся к Одесскому Порту. Конечная станция Карантинной ветви

Одесса-Порт находится в 9 ½ верстах от Одессы-Товарной. Низкое, длинное здание станции Одесса-Порт расположено на берегу



Одесса-Порт.

моря внизу Николаевского бульвара, от которого устроена гигантская лестница, ведущая на Приморскую улицу. Станция Одесса-Порт с одной стороны имеет значение как товарная станция для передачи грузов с железной дороги на пароход и обратно, а с другой — как пассажирская станция, от которой отправляются поезда на Куяльницкий лиман.

Одесский порт заслуживает особого внимания: он составляет главную достопримечательность города. С Николаевского бульвара открывается общий вид одесского порта; вся портовая территория, гавани, рейд видны как на плане. Под бульваром находится здание станции Одесса-Порт, на право ряды пакгаузов, далее таможенные сооружения, лентой вьется эстокада, по которым передвигаются целые поезда груженых вагонов, внизу тоже ряды рельсовых путей, за ними виднеются гавани с рядами пароходов и судов, а дальше за брекватером голубая морская даль, на которой вырисовываются паруса приходящих и отходящих судов и дымок пароходов. Кипучая деятельность в одесском порте почти никогда не прекращается, за исключением тех редких случаев, когда зимою порт замерзает на непродолжительное время; но и тогда путем пропиливания и взрывания льда порохом устраиваются каналы для входа и выхода судов. Летом же и осенью, особенно в период отправки хлеба, не редко погрузка производится даже ночью при электрическом освещении. Интересно взглянуть на одесский порт с высоты Николаевского бульвара и кинуть взгляд на общую картину, развертывающуюся под ногами, но едва-ли не интереснее спуститься по лестнице, перейти Приморскую улицу и смешаться с вечно суетящеюся, спешащею и вол-

нующуюся толпою. Разноязычная, разноголосая толпа, ряды подвод с товарами, свистки паровозов и пароходов все это ошеломляет и оглушает непривычного человека. Здесь можно встретить представителей всех национальностей: греки, турки, болгары, румыны, французы, немцы, англичане все говорят и кричат на своих языках и наречиях, все спешат, торопятся; видны фустаньелы, красные фески, в толпе мелькают матросы русских и иностранных пароходов, попадаются негры, арабы и вдруг встречаешь Бог весть какими судьбами попавшего сюда финна, напоминающего петербургского «вейку» и переносящего наблюдателя мысленно в Петербург.

История Одесского порта есть история Одессы: рост Одессы шел параллельно усилению и расширению операций порта.

Прежде одесский порт имел две гавани: *Карантинную*, служившую исключительно для остановки судов, прибывающих из заграницы и *Практическую* — для остановок каботажных судов. Впоследствии, с постепенным расширением одесской торговли и увеличением порта, явилась необходимость для защиты гаваней от прибою волн с моря устроить брекватор, или волнолом, который, начинаясь у самого входа в Практическую гавань, доходит почти до конца Карантинного мола. Устройство брекватора, благодаря которому получила защиту от волн об-

ширная водная площадь между Карантинною и Практическою гаванями, дало возможность устроить еще один — Новый мол, который разделил эту водную площадь на две части и таким образом образовались здесь две самостоятельные гавани.

Водная территория «Практической» или Каботажной гавани занимает пространство до 70 тысяч кв. сажень. Глубина всей гавани доведена до 16 футов. В этой гавани, при переезде чрез рельсы, находятся с правой стороны — Корабельная контора и небольшое хорошенькое здание приемного покоя Общества спасения на водах, построенное на средства почетного члена общества А. А. Аватра, а с левой — управление капитана над портами (каботажный отдел) и агентство Русского Общества Пароходства и Торговли. Отсюда отходят и здесь же останавливаются николаевские и херсонские пароходы. Эта часть гавани носит название Военного мола. Посредине Военного мола расположены контора и пакгауз общества Черноморско-Дунайского пароходства, откуда (с внешней стороны мола) отходят пароходы означенного общества, содержащие сообщение между Одессой и русскими портами на Дунае. Здесь же рядом — стоянка парохода, совершающего рейсы в Аккерман. За пакгаузом Черноморско-Дунайского Пароходства находится пакгауз из волнистаго железа, принадлежащий Русскому Общ. Пас. и Торг., в ко-

тором продаются билеты и принимается багаж на крымские пароходы, имеющие здесь стоянку. С внешней стороны оконечности этого мола останавливаются срочные пассажирско-грузовые пароходы Русского Общества.

Параллельно Военному молу, с противоположной стороны Практической гавани идет Андросовский мол, заканчивающийся Потаповским молотом, образующим четырехугольную гавань; у этих двух молотков останавливаются мелкие каботажные суда. Между оконечностью

Потаповского и Военного молв — вход в гавань. С внешней стороны Андросовского мола устроена еще одна маленькая гавань, служащая специально для судов и караванов (по очистке порта) министерства путей сообщения.

Новая гавань, находящаяся рядом с Практической, имеет Новый мол и особую набережную, на которой находятся большие пакгаузы Юго-Западных железных дорог.

Обращенная к Практической гавани левая половина Нового мола служит для остановки срочно-грузовых пароходов Русского Общества, а также пароходов Российского Общества пароходства и транспортирования кладей, Южно-русского общества и угольных транспортов, имеющих здесь свои пакгаузы и др. Правая сторона Нового мола, обращенная к Платоновскому молу, служит для остановок иностранных и уголь-

ных судов. Головная же часть мола предназначена главным образом для керосиналивных судов Русского Общества; здесь устроены насосы для выкачивания с пароходов керосина, который идет по трубе на Наливную станцию.

Водная площадь Карантинной гавани и аванпорта, т. е. всей территории между брекватором и Новым и Платоновским молами, составляет 136 т. кв. сажень; глубина воды доходит здесь от 24 до 26 футов.

На Платоновском моле, находится пакгауз Общества Черноморско-Дунайского пароходства, где останавливаются пароходы этого общества, совершающие рейсы в румынские, сербские и болгарские порты на Дунае; в конце же Платоновского мола стоянка пароходов Добровольного флота. Вблизи этого места, между эстокадой и набережной Новой гавани, находятся здание конторы и мастерския Добровольного флота и здание электрической станции, служащей для освещения порта.

С внутренней стороны Платоновского мола находится небольшое пассажирское здание Русск. Общ. Пар. и Торг., где производится досмотр вещей пассажиров, прибывающих из заграницы. В этом углу оставляются пароходы Рус. Общ., прибывающие из александрийского и румелийско-анатолийского рейсов. За пассажирским зданием к выходу из гавани, находится железный пакгауз Юго-Западных дорог и здесь же место

стоянки пароходов Русского Общества, отходящих за границу, а несколько далее, в конце мола — стоянка пароходов французской компании «*Messageries Maritimes*». Направо от здания пассажирского вокзала находится Карантинное агентство, во дворе которого устроены литейно-механические мастерския для необходимых починок и ремонта судов; на самой же набережной — большой железный пакгауз для склада прибывающих и отправляемых товаров; за этим пакгаузом, во дворе агентства, каменный двух-этажный пакгауз, устроенный на рельсах, специально для хранения экспортируемого за границу спирта. Набережная Русского Общества Пароходства заканчивается угольным складом, служащим для надобностей Общества.

За набережную Р. О. П. и Т. начинается, так называемая «бакалейная набережная», против которой расположены старые таможенные склады. Самое же здание таможни

находится приезде в карантинную территорию со стороны города, Бакалейная набережная почти на всем протяжении пересекается идущими от эстакадного пути до самой воды конвейерами, посредством которых зерно грузится прямо из вагонов в трюмы пароходов. Несколько далее здание канцелярии управления над портом и опросный пункт.

Водная площадь одесского порта включает

258

Эстакада.

в себе: аванпорт — около 136 т. кв. с., Карантинная гавань — 51 т. к. с., Новая гавань — 39 900 кв. с., Практическая 380.250 саж., элинги и казенная гавань — 12.300 с., а всего 306.900 кв. с. Протяжение набережных составляет: Карантинного мола — 498,55 погон. с., Бакалейной — 354,5, Платоновского — 305,8, Новой гав. — 175,5, Нового мола — 362, Военного мола — 383,3, набережной Рус. Общ. Пар. и Торг. (в Практической гавани) — 106, Арбузная — 180, Андросовского — 171, Потаповского мола 300 и гавани минист. путей сообщения (казенной) 84,5 всего же 2.921 п. с. Портовая же территория, прилегающая непосредственно к порту, обнимает пространство в 115.488 кв. саж.

Из отдельных сооружений в Одесском порте нельзя не остановиться на эстакаде и конвейерах.

Эстакада устроена в 1872 г., когда бывшая одесская железная дорога была соединена с предприятием Рус. Общ. Пар. и Торг. До устройства эстакады все хлебные грузы доставлялись в порт по нижним рельсовым путям, проложенным от ст. Одесса-Застава вдоль всей гавани до Карантина. Но такая доставка зерна вт. порт, затрудняя в сильной степени движение в порте вообще, имела еще то важное неудобство, что, по прибытии вагонов с хлебом в порт, приходилось переносить в ручную мешки с хле-

Эстакада.

259



бом на борт парохода, иногда на протяжении нескольких десятков саж. Для устранения этого важного неудобства и была устроена деревянная эстакадная железная дорога, которая, начинаясь от конца земляной насыпи против Андросовского мола, идет параллельно набережной на высоте 3 саж. и, огибая собою весь порт, доходит до конца Карантинного мола.

Для постройки эстакадной дороги было составлено несколько вариантов, причем имелось в виду устроить ее на высоком уровне, чтобы с одной стороны допустить под нею свободное движение в порте подвод, а с другой, — чтобы вагоны, наполненные хлебным грузом, могли высыпать

Эстакада.

260

Эстакада.

зерно прямо в трюмы пароходов. В виду значительной стоимости железных и каменных сооружений и во избежание больших затрат, пришлось остановиться на постройке деревянной (дубовой) эстакады, которая оказалась вполне пригодной для той цели, для которой она назначена.

Эстакада состоит из ряда трехсаженных пролетов на прямых частях пути: при кривых же устроены двухсаженные пролеты, для придания большей устойчивости сооружению. Каждый бык основан на 4 дубовых сваях, забитых на глубине 5 сажен. На расстоянии каждых 100 сажен устроены каменные брандмауэры, которые, кроме придания большей устойчивости постройке, могут служить на случай пожара для изоляции одной части эстакады от другой; в то же время в каждом брандмауэре устроено помещение для сторожа. Общее протяжение эстакады более 4 верст. Начинаясь на Пересыпи, около газового завода, эстакада идет сперва на протяжении 250 сажен по насыпи, а затем, от переезда на Андросовскую гавань, на протяжении 3 верст 400 саж., идет деревянное сооружение; последние 125 сажен в конце Карантинного мола, эстакада проходит по самому краю набережной на высоте 3,7 саж., образуя место, избранное первоначально для загрузки судов насыпью. В то время экспорт хлеба из Одессы не достиг еще такого большого развития, суда

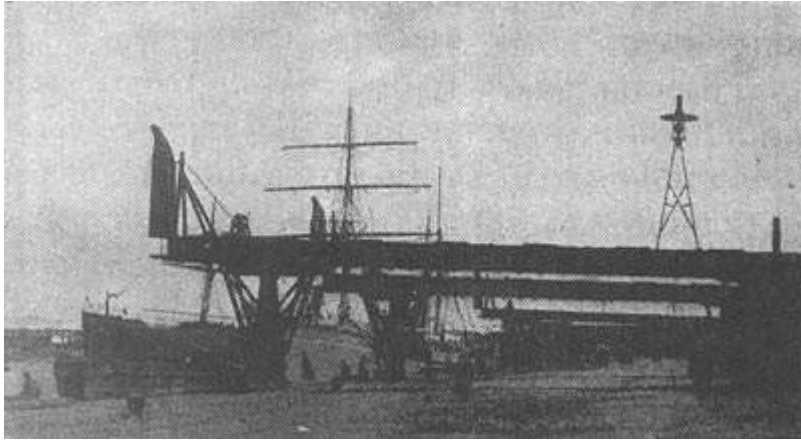
не были так велики, как теперь, и расчет был сделан для одновременной погрузки трех стоящих лагом у берега пароходов.

Хлеб для погрузки с эстакады возится в специальных эстакадных вагонах, имеющих воронкообразное дно с люком. Для загрузки на пароходы люки вагонов открываются и зерно высыпается в особые люки между рельсами, откуда идет посредством особых передвижных желобов в трюмы пароходов.

Впоследствии, с развитием экспорта, оказалось, что назначенного для загрузки с эстакады места для трех пароходов недостаточно, в виду чего в 1877 г. возникла мысль устроить какая-либо особая механическая приспособления, при посредстве которых можно было бы передавать зерно с эстакады на пароходы на более дальнем расстоянии.

С этою целью в 1878 году инженером Э. Г. Гаррисом было приступлено к устройству *конвейеров*. Основная идея конвейера заключается в передаче зерна из вагона в судно посредством бесконечного полотна, приводимаго в быстрое вращательное движение паровою машиною. Самый конвейер представляет собою длинный желоб или широкий рукав, идущий в горизонтальном направлении от уровня верхней части эстакады к набережной, где останавливаются пароходы, предназначенные для погрузки при помощи конвейеров. Манипу-

ляция перегрузки зерна происходит следующим образом: к причалившему к пристани пароходу подается конвейер четырьмя рабочими; при приближении к снастям парохода приподымается посредством лебедки и края носовая часть конвейера; затем опускаются в пароходный люк подвижные желоба, с одной стороны соединенные с фермою конвейера, а с другой — подве-



Конвейера в Одессе.

шиваемые цепью к крану парохода. Передаточному полотну конвейера дается посредством подвижного чугунного барабана, расположенного над первой от эстакады тележкой, должное натяжение, а посредством пускаемой в ход паровой машины — вращательное движение. В это время в эстакадных вагонах с наклонным дном, опускают клапан и зерно через приемную воронку

поступает на бесконечное полотно; вследствие совершенно спокойного, хотя и быстрого (9 футов в секунду) движения полотна, зерно, не разбрасываясь и не ссыпаясь, ложится на нем слоем шириною в 22 дюйма, толщиной в 2 ½ дюйма и падает по подвижным желобам носовой части конвейера в трюм парохода. Таким путем конвейер может выгрузить в час 10 вагонов, в 600 пудов зерна каждый.

В настоящее время таких конвейеров четыре и одна эстакада может грузить 5-6 и даже 7 пароходов в день. Конвейера освещаются электричеством, так что грузка может производиться и ночью.

От станции Одесса-Порт начинается *Куяльницкая ветвь*, служащая для сообщения города с Куяльницким лиманом. Во время сезона лиманных купаний поезда на Куяльницкий лиман отходят каждый час. Первоначально рельсовый путь идет по портовой территории, затем, не доходя до предместья Пересыпи, делает поворот и направляется в сторону противоположную от морского берега. На 6-ой версте находится полустанция

Одесса-Пересыпь, более известная под именем *Московского переезда*; с одной стороны этой полустанции открывается вид вдоль Московской улицы, главной артерии предместья Пересыпи, весьма оживленной вследствие сосредоточения на

ней целого ряда фабрик и заводов, а с другой — видны *Херсонский* и *Нарышкинский* спуски, служащие для сообщения города с Пересыпью.

Далее, рельсовый путь проходит вдоль предместья Пересыпи прямо к берегу Куяльницкого лимана, не доходя которой путь разветвляется и здесь находится станция

Старый Куяльник, от которой идет ветвь к соляным промыслам.

Наконец, на 11 версте от станции Одесса-Порт находится станция Новый Куяльник, станция исключительно бальнеологическая, расположенная на берегу Куяльницкаго лимана.

Лиманами по всему побережью Черного моря называются водные пространства с горько-соленой водою, отделенные от моря песчаными пересыпями, или неотделенные и составляющие устья рек. В окрестностях Одессы находятся три лимана: на северо-восток — Куяльницкий и Хаджибейский, а на юго-запад — Сухой лиман. Наибольшей известностью пользуется Куяльницкий лиман, но и два другие лимана тоже ежегодно привлекают значительное количество больных. По содержанию солей одесские лиманы следует причислить к соляным разсолам средней крепости; в ряду целебных разсолов по крепости их можно поставить возле Julius Hall, т. е. они представляют наиболее крепкие раз-

соли из разсолов средней концентрации; они гораздо богаче содержанием солей, нежели разсолы Пирмонта (40 на 1000), Крейцнаха (36,9 на 1000) и Киссингена (15,8 на 1000). Разсолы, которые сгущаются в бассейнах для добывания соли, придется поставить на ряду с самыми концентрированными целебными разсолами. Так, разсол, сгущенный до 25° Бомé, содержит в 1000 частях 256 частей растворимых солей и может быть поставлен на ряду с целебными разсолами Jaxstfeld, Hall, Salzungen, Jschl; а разсол сгущенный до 32° Бомé, подходит по содержанию растворенных частей к наиболее крепкому целебному разсолу Рейнфельзена в Швейцарии. Кроме главной составной части — поваренной соли, в рапе Куяльницкаго лимана, по исследованию профессора Вериги, содержится иод, которому приписывается целебное действие многих вод. Количество иода в лиманной воде составляет 0,0000483; оно превышает в 11 раз количество иода, содержащееся в морской воде. При сгущении рапы до 1/30 объема количество иода достигает 0,001587 на 1000 частей ея, т. е. оно становится равным содержанию иодистаго магния в источниках Кранкенгейль в Баварии. Более значительно содержание брома в воде Куяльницкаго лимана; в 1000 частях рапы этого лимана, содержавшей 220 частей растворенной соляной массы, найдено 0,58 частей бромистаго магния, что

довольно близко подходит к тому количеству, которым обладала-бы морская вода, сгущенная до густоты этой рапы. Содержание бромистаго магния в рапе Куяльницкаго лимана такой густоты приближается к самому богатому по содержанию брома источнику Эльмен, в котором на 1000 частей воды находится 0,589 частей бромистаго магния, при чем на это количество бромистаго магния приходится 53,7 растворенных твердых веществ, тогда как в рапе Куяльницкаго лимана на такое же почти количество бромистаго магния приходилось 220 частей растворенной соляной массы. Кроме того, сгущением рапы количество брома может быть еще более увеличено — до 3,49 на 1000 частей, т. е. содержание брома становится тогда в 6 раз более того, какое находится в источнике Эльмен. При таком значительном содержании брома в маточном разсоле увеличивается и соляная масса до 319 на 1000 частей. Такое богатое содержание солей иода и брома, которое при том можно еще увеличивать до громадных размеров, составляет важное

преимущество наших лиманов перед другими лечебными источниками.

На основании физиологических наблюдений и практического опыта, лиманное лечение назначается в тех случаях, когда желательно вызвать более обильное кровенаполнение кожи, возбудить усиленную ее деятельность, освободить внутренние

органы от переполняющей их крови путем отвлечения ее к периферии, поднять и усилить обмен веществ в теле, вызвать всасывание патологических отложений и повлиять рефлекторно, как на центральную нервную систему, так и на двигательные и чувствительные нервы.

В частности следующие болезненные формы пользуются лиманом с наибольшим успехом: все виды хронического ревматизма, золотуха и страдание лимфатической системы вообще, английская болезнь, хронические экссудативные процессы, последствия травматических и воспалительных заболеваний, хронические страдания костей, мышц и суставов, невралгия, нефриты, периферические параличи, некоторые хронические болезни кожи, катарры, поздняя форма сифилиса.

Систематическое пользование лиманным лечением требует различного времени в зависимости от сущности страдания, стадии его развития, возраста больного, его общего состояния и многих других условий. Способы применения лиманного лечения различны. Лиманом пользуются в виде купаний в открытом озере в течении летних месяцев по одному или по два раза в день от 5 до 20 минут с промежутком между двумя купаниями не менее 5 часов. Кроме того, лиманная вода (рапа) применяется в форме: компрессов, душ, обтираний всего тела или отдельных его частей и других гидротерапевтических

приемов. Лиманная вода до того солонa и плотна, что купающиеся в лимане чувствуют род покалывания в коже, тело легко держится на поверхности, так что в лиманах легко выучиваются плавать неумеющие.

Куяльницкий лиман раньше других одесских лиманов стал применяться к лечению больных. Некоторые отдельные врачи еще в первые годы существования Одессы пользовали своих больных лиманным купанием. Более прочно дело лечения лиманом было поставлено в 1833 году, когда доктор Андреевский основал на берегу лимана маленькое заведение для согревания лиманной воды и грязи. С тех пор слава одесских лиманов стала расти, с каждым годом увеличивалось число приезжающих, а параллельно с этим улучшались условия жизни на лимане. Кроме доктора Андреевского, делу изучения свойств лиманов и их лечебного значения оказали большие услуги доктор Б. Я. Абрагамсон, который в начале пятидесятих годов много работал научно по вопросу лиманного лечения и много содействовал упорядочению одесских лимано-лечебных заведений, далее доктора А. В. Бертензон и Брусиловский.

В настоящее время все жилыя помещения на Куяльницком лимане расположены полукругом по склону Жеваховой горы в, виде длинного ряда дач; почти в центре этого полукруга находится здание городского лимано-

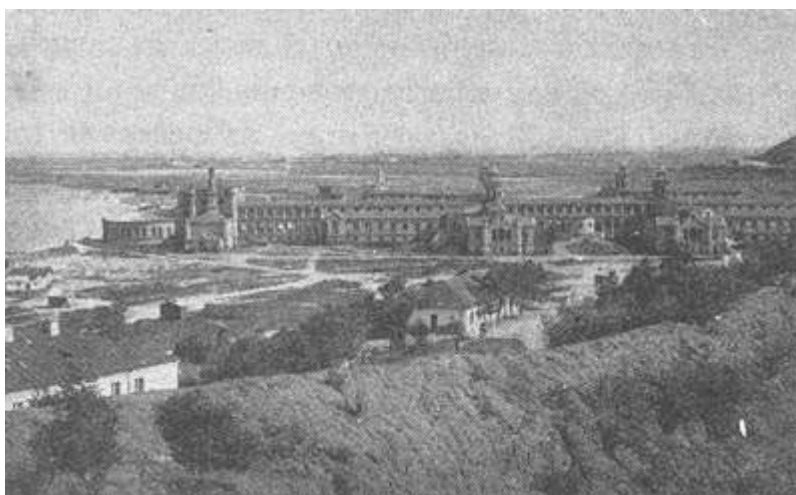
лечебного заведения. Вдоль дач тянется еще молодой бульвар, оканчивающийся у лечебницы. Здание железнодорожной станции расположено против дач в пятидесяти саженях от лечебного заведения. В течение сезона поезда ежедневно доставляют публику на лиман как для купанья, так и для прогулок. Комнаты на дачах — все меблированные, сдаются обыкновенно помесечно и посезонно. Цены на них устанавливаются по соглашению и колеблются в зависимости от спроса, местоположения дачи и требуемой обстановки: чем ближе к центру и к разгару сезона, тем все становится дороже. В общем цены приблизительно следующие: по месячно — от 25 до 75 руб.; на ½ сезона (с 15 мая по 15 июля и с 15 июля до первых чисел сентября) — от 30 до 125 рубл. и на весь летний сезон (с мая по сентябрь) — от 50 до 200 руб. за комнату. Для продовольствия живущих на лимане, кроме домашних обедов и кухмистерских, существующих почти на каждой даче, имеется еще при самом городском лимано-лечебном заведении хороший ресторан, в котором можно пользоваться столом помесечно и по карте. Цены на кушанья и напитки утверждаются Городскою Управою. Надзор за свежестью и доброкачественностью продуктов и чистотою приготовления лежит на обязанности администрации лечебного заведения. Живущие на лимане могут пользоваться там же различными

270

Городское лимано-лечебное заведение.

вспомогательными лечебными средствами, как например: минеральными водами, кумысом, кефиром, стерилизованным молоком и пр. Все это имеется на месте в существующей на лимане аптеке или же регулярно доставляется по требованию из города.

Отсутствие гостиницы в поселке Куяльницкаго лимана и недостаточное количество квар-



Одесское городское лимано-лечебное заведение.

тир, предоставляемых местными дачевладельцами для приезжей лечашейся публики, побуждает многих селиться в городе и пользоваться лечением амбулаторно. Этому весьма благоприятствует удобство и дешевизна проезда по железной дороге из города на лиман и обратно.

Городское лимано-лечебное заведение воздвигнуто на берегу Куяльницкаго лимана; оно устроено

по павильонной системе. Центральный сад окружен крытыми, соединительными галереями, связывающими четыре группы павильонов. Из этого сада, как из центра, расходятся на все стороны оси для отдельных павильонов; соединительная галерея образует кратчайший путь между павильонами. В нижних этажах — корридоры для распределения магистральных труб, проводящих воду и грязь в номера с ваннами. На площади, между заведением и лиманом, разведен сад с цветником и дорожками для прогулок. Сады разведены посреди центральной, соединительной галереи, между павильонами с отдельными ходами и террасами, и при входах в залы каждой группы павильонов. Со стороны лимана расположены павильоны I-го класса, с противоположной — II-го; со стороны станции железной дороги расположены рапные ванны, с противоположной — на одной оси с машинным зданием — грязевые. Все отделения имеют совершенно отделенные входы и выходы. Все группы павильонов соединяются и разъединяются крытыми, соединительными галереями. Цены на ванны следующие: I класса — грязевая 1 р. 50 к., рапная 75 к., пресной воды — 3 руб., II класса — грязевая 1 р., рапная — 5 коп.

Купальни на Куяльницком лимане расположены вблизи лечебного заведения, представляя с ним в административном и лечебном отношениях одно целое. Все купальни с отделе-

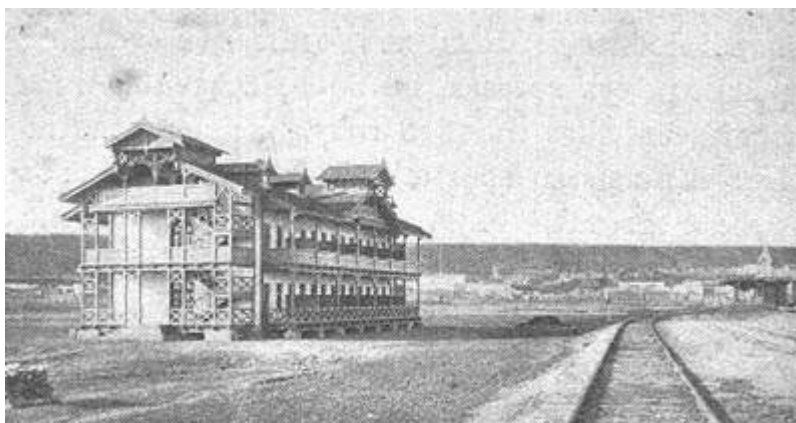
нием для мужчин и женщин. В каждом отделении имеются кабинеты для раздевания, души для лиманной воды и места защищенные от ветра для смазыванья тела грязью. В 3-м классе купален, кроме отдельных мест для раздеванья, имеется еще и общее помещение под навесом; раздеваются на скамьях. Цены билетам для купанья в лимане следующие: I класса — 15 к., II кл. — 10 к., III кл. — в кабинете 5 коп., под навесом 3 к., простыня 3 коп.

В двух верстах от городского лечебного заведения и от станции Нового Куяльника расположено *лимано-лечебное заведение доктора Ф. И. Якимовича*, к которому проведена линия конно-железнодорожной дороги. Заведение построено у самого берега лимана, на высокой террасе с видом на лиман, соляные промыслы и на море. Оно пользуется безукоризненно чистым воздухом, чистой водой широко растилающагося в этом месте лимана, хорошим качеством лечебной грязи, добываемой со дна лимана против самого заведения; имея в своем распоряжении целую версту берега, оно изолировано от лиманного городка. Больные живут на полном содержании лечебницы (*en pension*), помещаются в 60 жилых номерах; отдельные павильоны расположены в обширном саду. В заведении живут постоянно два врача.

Наконец, в непосредственном соседстве со станцией находится *санатория Юго-Западных*

железных дорог, предназначенная для служащих на дорогах и их семейств, нуждающихся в лиманном лечении. Мысль о постройке санатории возникла в Управлении еще в начале восьмидесятых годов, но только в 1889 году, благодаря особым об этом заботам

Председателя Правления Общества Юго-Западных дорог Д. А. Андриевского, оказалось возможным



Санатория Юго-Западных жел. дор.

приступить к осуществлению этой мысли. Здание санатории двухэтажное, построенное по образцу домов Закавказской железной дороги на сквозном фундаменте, дающем воздуху проходить под зданием. Правом помещения в санатории пользуются служащие на Юго-Западных железных дорогах, получающие не более 1000 руб. жалованья в год по решению особого комитета; таким образом санатория существует исклю-

чительно для менее обеспеченных в материальном отношении лиц; каждому помещенному в санаторию отводится меблированная комната с особым крытым балконом. При санатории имеется столовая и дежурный фельдшер.

Говоря о Куяльницком лимане нельзя не упомянуть о *Куяльницком соляном промысле*, к которому, как уже сказано выше, проведена железнодорожная ветвь от станции Старый Куяльник. Добывание соли из одесских лиманов производилось издавна, но более правильно было поставлено дело в 1858 году, когда эксплуатация Куяльницкаго промысла была предоставлена с разными льготами Н. А. Новосельскому, который после нескольких неудачных опытов, устроил на лимане в период времени с 1860 по 1863 год ряд искусственных бассейнов, из которых ежегодно добывал от 3 до 4 миллионов пудов соли. Тем не менее, в 1866 году он возвратил лиман Министерству Финансов, которое, по проведении к лиману железнодорожной ветви, в 1867 году разделило его на 7 участков, и отдало в аренду частным лицам. Затем, лиман был передан в аренду акционерному обществу, эксплуатирующему его и ныне и добывающему соли до 2 миллионов пудов. Одесская соль отличается своими качествами, и долго имела значительный сбыт в западной половине России; за последнее время сбыт одесской соли сократился: одни ея рынки завоевывает

дешевле добываемая крымская озерная соль, а другие — еще более дешевая каменная соль Бахмутских и Деконских копей.

Наконец, от Одессы-Заставы отделяется *Транзитная ветвь*; ветвь эта первоначально

проходит между сооружениями Хлебного Городка и усадьбой сахаро-рафинадного завода Алексанровского товарищества, далее направляется параллельно Карантинной ветви, не доходя до предместья Пересыпи, сворачивает в сторону и, пересекая городские улицы, входит в названное предместье. Конечной станцией транзитной ветви служит станция Одесса-Пересыпь, в соседстве с которой расположены скотопригонный рынок, городские скотобойни и нефтяные склады. Одесса издавна вела и ведет значительную торговлю скотом и животными продуктами; скот частью подвозится по железной дороге, а частью доставляется гоним. На сколько значительна торговля скотом в Одессе можно судить уже потому, что обороты скотопригонного рынка колеблются от 6 ½ до 7 миллионов рублей в год. *Городские скотобойни* расположены на Пересыпи у самого берега моря; здания скотобоев составляют целый городок и все вместе составляют грандиозное заведение, сооруженное по типу фабричных построек; здания скотобоев выстроены из местного камня и кирпича, фасады

неотштукатурены, а крыши с большими спусками на выступающих стропилах устроены из листового железа; внутренность зданий отличается большой простотой и везде, где того требуют санитарные правила, полы и разные специальные приспособления устроены из лавы, бетона, асфальта и мрамора.

Нефтяные склады соединены нефтепроводом с головной частью Нового мола, где останавливаются наливные пароходы Русского Общества Пароходства и Торговли. На набережной устроены насосы двойного действия, действующие паром котлов самого парохода. Всасывающие трубы, идущие от парохода к насосам, 12-ти дюймовые, шарнирные. Насосы в состоянии перекачивать 10 тыс. пуд. в час. От насосов к складам, находящимся на Пересыпи, керосин идет по железным нагнетательным трубам, имеющим 7 дюйм. внутреннего диаметра. Сперва трубы идут по Новому молу под уровнем земли и, дойдя до проходящего мимо мола эстакадного пути, поднимаются до уровня верхнего пути и проходят, таким образом, с небольшим падением, до Пересыпи, где опускаются до уровня нижних путей железной дороги и следуют вдоль Куяльницкой ветви до складов. Падение это дает возможность опоражнивать трубы после каждого накачивания, чтобы керосин не оставался в трубах. Общее протяжение нефтепровода 3 версты 260 саж.

На станции находятся 6 железных резервуаров для приема керосина, вместимостью каждый по 120 т. пудов, и два больших размеров по 200 т. пудов. В виду сырости и солонцеватости здесь грунта, резервуары устроены на песчаной насыпи, покрытой асфальтовым слоем, и окружены каменной подпорной стенкой. Все резервуары круглые и снабжены громоотводами.

Для отпуски по железной дороге керосин накачивается помощью паровой помпы в напорную башню. Предназначенный для наполнения вагон-цистерна, имеющий цилиндрическую форму, ставится на весы, после чего керосин наливается в вагон помощью гидравлического крана и при достижении 750 пудов кран закрывается.

Для отпуски-же в город керосин передается из резервуаров при посредстве особых труб в отдельную часть склада, где только допущено движение подвод, и помощью

автоматических кранов бочки наполняются керосином, взвешиваются на весах, после чего выпускаются.

Здесь на Пересыпи устроена в последнее время *нефтяная гавань* для стоянки судов с нефтяными продуктами. К гавани в ближайшем будущем предстоит постройка особой железнодорожной ветви, которая даст возможность перегружать нефтяные продукты из наливных судов непосредственно в вагоны.

Перейдем к окрестностям Одессы не связанным с сетью Юго-Западных железных дорог.

Прежде всего следует остановиться на *Хаджибейском лимане*, который в жизни Одессы имеет такое-же значение, как и лиман Куяльницкий. Хаджибейский лиман находится в 7 верстах от города, с которым связан линией трамвая.

В расстоянии 1 $\frac{1}{4}$ версты от юго-западного берега лимана у подножия и на склоне горы расположена *городская дача с грязелечебным заведением*. Территория дачи в 12 десятин земли ограждена со всех сторон каменной стеною и почти сплошь занята тенистым столетним парком с весьма разнообразною растительностью. Обладая, помимо целебных свойств грязи и рапы, исключительно благоприятными условиями (столетний парк), находясь в расстоянии получасовой езды от города на паровом трамвае, грязелечебное заведение на Хаджибейском лимане имеет все данные, чтобы превратиться в видный южно-русский курорт. В северо-восточном углу парка помещается одноэтажное ванное здание, соединенное телефоном с конторою и обеими гостинницами; оно состоит из двух флигелей, расположенных друг к другу под прямым углом. Каждый из флигелей широким корридором разделяется на два отделения:

рапное и грязевое; в отделениях этих имеется по 12 ванн номеров. В центре парка расположен большой двухэтажный дом с двумя широкими крытыми верандами на южной и северной стороне; он приспособлен для гостинницы и имеет 27 комнат для жилья большой публики. Кроме этого «центрального здания» имеется другая гостинница, так называемое «верхнее здание», расположенное в юго-западном углу городской дачи на более возвышенном месте и состоящее из 48 комнат. Кроме этих двух гостинниц, в различных частях парка разбросаны домики — особняки и отдельные квартиры. Все помещения для публики состоят из 90 комнат, в которых в течение лета проживает около 200 лиц. Все номера меблированы, снабжены электрическими звонками и отдаются в наймы с городской прислугой посезонно и полусезонно.

Кроме городского грязелечебного заведения на Хаджибейском лимане находится *лиманное отделение городской еврейской больницы*, в котором ежегодно пользуется свыше 200 лиц.

В 1 $\frac{1}{2}$ вер. от городского Хаджибейского лечебного заведения расположена *детская санитарная станция*, устроенная в 1888 году Обществом попечения о больных детях и в которой ежегодно пользуется до 200 человек детей.

Далее, в 10 верстах от города на правом берегу Хаджибейского лимана, в живо-

писной местности лежит *лиманолечебное заведение с детской санитарной станцией доктора В. В. Филиповича*. Лечебница построена у самого берега лимана на высокой террасе с видом на лиман, пользуется безукоризненно чистым воздухом, чистой водой лимана и хорошим качеством лечебной грязи.

Прежде чем перейти к описанию местности, расположенной по берегу моря в направлении противоположном Куяльницкому и Хаджибейскому лиманам, необходимо сказать несколько слов о купаниях в открытом море. Несмотря на непосредственную близость берега и довольно удобные спуски к морю, Одесса, тем не менее, оставляет много желать в отношении удобств *морских купаний*. Близость города к морю, ка-залось-бы на первый взгляд, должна обеспечить беспрепятственное пользование купаньями, но отчасти искусственно, а отчасти самой природой, для пользования купаньем в море, омывающем Одесский берег, создались неблагоприятные условия. Ближайшее к городу и самое доступное для купанья место — порт, но загрязнение его, как и во всяком портовом городе, делает купанье здесь далеко непривлекательным. Несколько далее, в глубь одесской бухты, но также в черт города — на Пересыпи, на совершенно отлогом берегу есть место для купанья с пре-

красным песчаным и покатым дном; к сожалению, ближе к городу море и здесь загрязняется отбросами с расположенных на Пересыпи заводов и скотобоен, а несколько далее берег совершенно лишен удобных сообщений с городом. Купальни на Ланжероне привлекают ежедневно, как ближайшия к городу, тысячи посетителей; в последнее время очистка морского дна, предпринятая в этих купальнях, значительно улучшила их качества. Купанья на Малом, Среднем и Большом Фонтанах страдают все в большей или меньшей степени неудобствами морского дна. По берегу между городом и Фонтанами встречаются более удобные места для купанья, до сих пор мало утилизируемые с этою целью. Линия конно-железной дороги, проведенная в 1896 году к береговой полосе местности, называемой Аркадией (между Малым и Средним Фонтанами) и обладающей всеми удобствами для устройства хороших морских купаний, дала уже возможность воспользоваться этой местностью и в настоящее время это одно из лучших мест для морских купаний, обещающее превратиться в хорошо обставленный морской курорт.

Дачными местами под Одессою по преимуществу являются *Ланжерон, Малый, Средний и Большой Фонтаны*. До проведения трамвая вся дачная жизнь концентрировалась на Ланже-

роне, а Фонтаны вообще не были благоустроены и составляли летнее местопребывание одесских богатых людей, дачи которых являлись какими-то оазисами среди бесплодных пустырей. Ныне весь берег моря от Одессы до Большаго Фонтана, на протяжении более 20 верст, покрыт роскошной растительностью, среди которой разбросаны самая

разнообразныя по архитектуре и системе постройке дачи. Здесь летом кипит дачная жизнь; все, кто только имеет мало-мальски возможность оставить на лето город, переселяются на дачу. Ближайшим дачным пунктом является *Ланжерон*, принадлежавший во время оно Графу Ланжерону и перебивавший затем во многих руках; здесь имеются купальни, летний театр и ресторан. Морской берег за Ланжероном и далее к Фонтанам очень красив и живописен; между Ланжероном и Малым Фонтаном не вдалеке от берега виднеется отдельная скала, известная под именем «Монаха»; этот пункт берега особенно живописен и здесь, на обрыве всегда можно встретить любителей природы, наслаждающихся видом на необъятную даль Черного моря и прислушивающихся к мерным ударам волн о гряды камней.

На *Малом Фонтане* сосредоточены наиболее роскошные дачи одесских богачей, как-то: Маразли, Мавро-Кордато, Мавро-Биази, Папудовой и Дунина.

На *Среднем и Большом Фонтанах* дачи значительно проще, много дач отдаваемых в наймы и там селятся на лето одесситы с средним достатком.

За сел. Большой Фонтан находится немецкая колония *Люстдорф*, которая тоже могла бы



Вид на Малом Фонтане.

служить для одесситов дачным местом, но некоторый недостаток в удобствах сообщения с городом, мешает здесь развиваться дачной жизни.

Наконец, в 15 верстах от Одессы находится *Клейнлибентальский или Сухой лиман*; он имеет 9 аршин в глубину; концентрация

его обыкновенно от 2 до 5 градусов по Бомй; вследствие мелкости своей он скорее нагревается, чем другие лиманы. По своему положению он защищен от ветров, волнения на нем не бывает и поверхность его отличается своим постоянно спокойным состоянием. Купанье в Клейнлибентальском лимане действует более успокоительно на нервную

систему и поэтому им пользуются преимущественно при болезнях детского и старческого возраста. Грязи Клейнлибентальского лимана, на оборот, содержат более аминов, чем грязи других лиманов; вследствие этого они более раздражают, чем и ускоряется всасывание выпотов и усиливается обмен веществ.

На берегу лимана находится *колония Клейнлибенталь*, в которой устроено *грязелиманное и гидропатическое заведение д-ров Мейера и Вагнера*, существующее с 1854 года. В заведении имеется около 40 меблированных комнат с платою от 1 до 3 руб. в сутки, с прислугою и постельным бельем; при номерах ресторан под наблюдением врача; цены в общем умеренны. Сообщение с городом поддерживают частные дилижансы. В заведении ежегодно пользуется до 100 человек больных и кроме того живут на квартирах, отдаваемых колонистами, до 300 человек. Лечебный сезон продолжается с 15 мая по 1 сентября.