

XXXVII СЪѢЗДЪ ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ ЮГА РОССІИ.

25 ноября—4 декабря 1912 г.

**О СОВРЕМЕННОМЪ ПОЛОЖЕНІИ КАМЕННОУГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
ДОНЕЦКАГО БАССЕЙНА.**



ДОКЛАДЪ КОМИССІИ

**XXXVII Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи,
по 2^а вопросу программы:**

**О современномъ положеніи каменноугольной промышленности
Донецкаго бассейна.**



Предсѣдатель Комиссіи Н. С. АВДАКОВЪ.

ЖАРЬКОВЪ.

Типографія П. Д. Молугина, Екатеринославскій пер. домъ № 8.

1912.

ДОКЛАДЪ КОМИССІИ

XXXVII Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи по 2а вопросу программы:

„О современномъ положеніи каменноугольной промышленности Донецкаго бассейна“.

Предсѣдатель Комиссіи **Н. С. Авдаковъ.**

Въ комиссіи принимали участіе, кромѣ членовъ Совѣта Съѣзда и многочисленныхъ представителей горной и горнозаводской промышленности, также слѣдующія лица: представители горнаго вѣдомства: Предсѣдатель XXXVII-го Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, представитель Учебнаго Отдѣла Министерства Торговли и Промышленности, начальникъ Горнаго Управленія Южной Россіи, д. с. с. С. Н. Сучковъ; членъ Горнаго Совѣта д. с. с. Я. И. Хованскій; начальникъ Юго-Восточн. Горнаго Управленія с. с. Л. П. Семяниковъ; вице-директоръ Горнаго Департамента ст. с. Н. И. Разумовъ, представители Отдѣла Торговли—д. с. с. Н. П. Чернышевъ и с. с. Н. Н. Бѣлелюбскій; представитель Харьковскаго Порайоннаго и Горнозаводскаго Комитета предсѣдатель комитетовъ д. с. с. В. А. Гаевскій; представители желѣзныхъ дорогъ: начальникъ Южныхъ ж. д. д. с. с. В. И. Стульгинскій, представитель Управленія жел. дор. А. И. Мюнцеръ, директоръ Правленія Сѣв.-Дон. ж. д. Ф. Е. Енакіевъ, директоръ Сѣверо-Донецкой ж. д. М. Л. Семковъ-Савойскій; начальникъ матеріальной службы Южн. ж. д. А. П. Лугохинъ, ревизоръ службы тяги Южн. ж. д. В. Г. Синековъ-Андреевскій; представители Министерства Финансовъ: членъ Тарифнаго Комитета д. с. с. Г. И. Шапошиниковъ, Управляющій Харьковской Конторой Государственнаго Банка Н. Х. Орда; представители Министерства Внутреннихъ Дѣлъ: непремѣнный членъ Совѣта по дѣламъ мѣстнаго хозяйства д. с. с. Н. В. Иславинъ, управляющій канцеляріей Харьковскаго Губернатора А. Е. Зеленинъ; представитель Одесскаго биржевого комитета Е. А. Могиленскій; членъ Славяносербской земской управы Л. П. Савельевъ; представитель города Славянска П. И. Успенскій и города Ростова н. д.—гласный городской Думы И. С. Кошкинъ; представитель Вольнаго Экономическаго О-ва вице-президентъ О-ва Л. И. Лутугинъ; представитель Совѣта Съѣзда представителей промышленности и торговли В. И. Шарый; представитель Варшавскаго биржевого комитета Г. Г. Мейеръ.

Обзоръ современнаго состоянія Донецкой каменноугольной промышленности въ 1912 г. и предположенія на 1913 годъ пріобрѣтають на настоящемъ XXXVII Съѣздѣ особенный интересъ, въ виду обнаружившагося на рынкѣ нѣкотораго недостатка минеральнаго топлива, каковое явленіе получило названіе „угольнаго голода“ и обратило на себя вниманіе правительства, прессы и общества. Это явленіе истолковано разными учрежденіями и орга-

нами печати различно: одни считаютъ его результатомъ усиленнаго экономического подъема, охватившаго многія отрасли промышленности; другіе истолковываютъ это явленіе какъ искусственное ослабленіе добычи минеральнаго топлива, для поднятія продажныхъ цѣнъ; третьи—объясняютъ его непринятіемъ владѣльцами копей своевременныхъ мѣръ для усиленія добычи до размѣровъ возросшаго спроса. Правительственныя учрежденія, какъ Управление казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, выступили въ печати съ прямымъ обвиненіемъ владѣльцевъ копей въ созданіи угольнаго кризиса и т. д.

Въ виду изложенныхъ соображеній, настоящему XXXVII Съѣзду надлежитъ обсудить вопросъ о современномъ положеніи Донецкой каменноугольной промышленности всесторонне и строго объективно, опираясь на статистическія данныя, которыми такъ широко обладаетъ Съѣздъ, и дать правительству и обществу свое мнѣніе объ истинномъ положеніи этой чрезвычайно важной для государственнаго и народнаго хозяйства отрасли промышленности. Съѣздъ, конечно, отнесется съ строгой критикой къ этому докладу.

Настоящій докладъ и сужденіе Съѣзда пріобрѣтаетъ особенно важное значеніе потому, что послѣ Съѣзда предстоитъ разсмотрѣніе этого вопроса въ особомъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Г. Министра Торговли и Промышленности. Въ этомъ совѣщаніи предложено обсудить результаты работъ Съѣзда и выяснить желательныя мѣропріятія правительства по разсматриваемому вопросу, въ виду жалобъ потребителей на недостатокъ минеральнаго топлива на рынкѣ.

Комиссія XXXVII Съѣзда признала необходимымъ все изложенное принять во вниманіе и, представляя свой докладъ Общему Собранію Съѣзда, добавляетъ, что лишь правильное и ясное объясненіе разсѣтъ всякаго рода предубѣжденія и превратныя толкованія возникшаго кризиса („угольнаго голода“), тормозящаго правильное и спокойное развитіе отечественной каменноугольной промышленности.

Прежде всего комиссія Съѣзда признала необходимымъ цифровыми данными освѣтить положеніе Донецкой каменноугольной промышленности въ 1912 году и за послѣдніе 10 лѣтъ, и затѣмъ перейти къ предположеніямъ на предстоящій 1913 годъ, какъ о размѣрахъ добычи минеральнаго топлива, такъ и о спросѣ потребительскаго рынка и, исходя изъ сопоставленія данныхъ, сдѣлать соотвѣтствующіе выводы.

Добывная способность Донецкой каменноугольной промышленности (т. е. техническая подготовленность копей для добычи ископаемаго) всегда значительно превышала размѣры дѣйствительной добычи, что видно изъ слѣдующихъ цифръ (для 1912 г. цифра добычи вычислена предположительно):

Г О Д Ы	Добывная способность копей	Добыто угля и антрацита
	М и л л і о н ы п у д о в ѣ	
1903.	1.102	810
1904.	1.245	839
1905.	1.256	952
1906.	1.264	955
1907.	1.318	1.060
1908.	1.507	1.115
1909.	1.497	1.089
1910.	1.567	1.018
1911.	1.643	1.217
1912.	1.630	1.300

Такимъ образомъ, Донецкая промышленность по своей технической подготовленности всегда съ большимъ избыткомъ могла покрыть весь предъявлявшійся спросъ на минеральное топливо.

Разсмотримъ теперь, чѣмъ обуславливались колебанія добычи, являлись ли они результатомъ экономической неприспособленности промышленности, или же они только отражали колебанія спроса.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставлены цифры добычи за 10-лѣтіе съ общимъ размѣромъ вывоза для всѣхъ потребителей вмѣстѣ и въ отдѣльности для желѣзныхъ дорогъ и всѣхъ прочихъ потребителей:

Г О Д Ы	Добыто угля и антрацита	Вывезено по желѣзнымъ дорогамъ		
		Всего	ВЪ ТОМЪ Ч И С Л Ъ	
			Для жел. дорогъ	Для всѣхъ прочихъ потребител.
1903.	810	554,2	175,8	378,4
1904.	839	583,1	178,9	404,2
1905.	952	553,9	163,9	390,0
1906.	955	703,1	247,1	456,0
1907.	1.060	825,1	319,7	505,5
1908.	1.114	855,4	318,2	537,2
1909.	1.089	830,7	291,4	539,3
1910.	1.018	787,3	220,7	566,6
1911.	1.217	940,4	262,0	678,4
1912.	1.300	1030,0	280,0	750,0

Изъ этихъ цифръ видно, что колебанія добычи, въ общемъ, слѣдовали за колебаніями общаго вывоза. Разсматривая вывозъ по двумъ большимъ группамъ потребителей—желѣзнымъ дорогамъ и всѣмъ прочимъ потребителямъ (включая сюда и металлург. заводы), мы видимъ, что въ то время какъ вывозъ для всѣхъ прочихъ потребителей за весь обозрѣваемый періодъ непрерывно возрасталъ, хотя и не равномерно, вывозъ для жел. дорогъ подвергался значительнымъ колебаніямъ. Съ 1902 по 1907 г. вывозъ для жел. дорогъ возрасталъ, достигнувъ maximum'a въ 1907—319,7 милл. пудовъ, далѣе съ 1908 г., началъ падать, сначала медленно, затѣмъ быстрее, а въ 1910 г. сразу упалъ на 70 милл. пудовъ. Съ 1911 г. начинается новое увеличеніе вывоза для жел. дорогъ, сразу на 42 милл. пудовъ противъ 1910 г., въ 1912 г. на 18 милл. пудовъ противъ 1911 г. На 1913 г. заявлено требованій на 140 милл. пудовъ болѣе противъ 1912 г.

Такъ какъ въ предыдущіе годы не наблюдалось на рынкѣ сколько-нибудь замѣтнаго недостатка въ углѣ, то можно сказать, что Донецкая промышленность, до настоящаго времени, въ общемъ, удовлетворяла весь предъявляемый къ ней спросъ.

Колебанія добычи обусловливались именно колебаніями спроса, причемъ ростъ добычи обусловливался общимъ ростомъ вывоза, а рѣзкія колебанія ея въ ту и другую сторону зависѣли, главнымъ образомъ, отъ колебаній спроса на топливо со стороны желѣзныхъ дорогъ.

Чѣмъ же вызывались такія колебанія спроса со стороны жел. дорогъ?—Главное значеніе здѣсь имѣла замѣна нефти углемъ, вызванная извѣстнымъ кризисомъ нефтяной промышленности. Такъ, взамѣнъ нефти было вывезено для жел. дорогъ милл. пуд. угля:

	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Для жел. дор. . . .	40,0	47,0	50,0	36,5	26,0	20,0	35,5

Колебанія вывоза угля, взамѣнъ нефти, наблюдались и въ отношеніи другихъ потребителей, но менѣе рѣзкія.

Но даже и тѣ дороги, которыя пользуются почти исключительно донецкимъ топливомъ, измѣняли свой спросъ, то повышая его, то понижая. Такъ, полученіе Донецкаго минеральнаго топлива тремя южными дорогами составляло:

	М и л л и о н ы п у д о в ъ						
	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Екатери н	37,4	47,7	55,8	55,9	53,8	43,8	51,1
Южны ми	33,9	50,2	51,8	56,2	50,5	37,5	50,7
Юго-Западны ми . .	26,0	34,1	47,9	39,5	42,0	23,3	38,1
	97,3	132,0	155,5	151,6	146,3	104,6	139,9

Спросъ на уголь трехъ названныхъ дорогъ съ 97,3 милл. въ 1905 г. въ два года увеличился на 58 милл. пудовъ, достигнувъ въ 1907—155,5 милл. Съ 1908 г. начинается уменьшеніе вывоза для этихъ трехъ дорогъ и въ 1910 г. доходитъ до 104,6. Съ 1911 года вывозъ снова возрастаетъ.

Разумѣется, такое явленіе, какъ рѣзкія колебанія спроса въ теченіе короткаго періода времени, не можетъ не создавать затрудненій для донецкой промышленности, лишая ее необходимой устойчивости и увѣренности на будущее.

Переходимъ къ обзору текущаго года.

Изъ цифръ, приведенныхъ выше, видно, что добыча въ 1912 году возрасла на 83 милл. пудовъ по сравненію съ 1911 г., а вывозъ возросъ на 90 милл. пудовъ; вывозъ для желѣзныхъ дорогъ увеличился на 18 милл. пудовъ, а вывозъ для всѣхъ прочихъ потребителей на 72 милл. пудовъ. Возрастаніе добычи и вывоза въ настоящемъ году значительно, но меньше увеличенія прошлаго года, когда добыча противъ предыдущаго года увеличилась на 200 милл. пудовъ, а вывозъ на 153 милл. пудовъ. Послѣ столь значительнаго роста добычи и вывоза въ 1911 году, въ 1912 г. оказалось уже затруднительнымъ быстро расширить производство въ полномъ соотвѣтствіи со спросомъ, который продолжалъ быстро возрастать. Но это затрудненіе замѣтно обнаружилось только во второмъ полугодіи, когда вслѣдствіе значительнаго отлива рабочихъ и поздняго возвращенія ихъ съ поле-

выхъ работъ (запозданіе на мѣсяцъ) на рудникахъ въ теченіе осеннихъ мѣсяцевъ не оказалось потребнаго количества рабочихъ. Это видно изъ цифръ добычи и вывоза по мѣсяцамъ настоящаго года въ сопоставленіи съ цифрами предыдущаго года.

Такъ, за первые 10 мѣсяцевъ добыча минер. топлива (угля и антрацита) составляла:

	М и л л і о н ы п у д о в ъ.									
	янв.	февр.	мартъ	апр.	май	іюнь	іюль	авг.	сен.	окт.
1911 г.	108,68	97,72	126,00	60,92	90,49	95,65	91,43	87,38	101,02	112,8
1912 „	117,08	109,09	95,26	106,52	110,57	109,35	96,96	91,91	96,32	115,0

Въ 1912 болѣе

+ менѣе—чѣмъ

въ 1911 г. +8,40 +11,37 —30,74 +45,60 +20,08 +13,70 +5,53 +4,53 —4,7 +2,2

За исключеніемъ марта, когда вслѣдствіе Пасхи добыча сократилась, до сентября 1912 г. добыча превышаетъ соотвѣтствующія величины за 1911 г. Съ іюля вслѣдствіе ухода части рабочихъ на полевые работы добыча сократилась по сравненію съ предыдущими мѣсяцами. Позднее возвращеніе рабочихъ, обусловленное запоздалой уборкой хлѣба, замедлило увеличеніе добычи въ сентябрѣ, а по позднѣйшимъ свѣдѣніямъ даже въ октябрѣ, такъ какъ ожидаемый обратный приливъ рабочихъ въ октябрѣ еще не достигъ желаемыхъ размѣровъ.

Вывозъ минеральнаго топлива за 10 мѣс. прошлаго и нынѣшняго года составлялъ:

	М и л л і о н ы п у д о в ъ									
	янв.	фев.	мартъ	апр.	май	іюнь	іюль	авг.	сен.	окт.
1911 г.	76,1	73,9	89,0	57,7	74,0	75,7	71,6	69,3	77,6	93,3
1912 „	82,2	84,2	88,4	94,2	91,5	90,2	78,5	70,9	77,8	86,1

Въ 1912 болѣе

+ менѣе—чѣмъ

1911 г. +6,1 +10,3 —0,6 +36,5 +17,5 +14,5 +6,9 +1,6 +0,2 —7,2

За первые 5 мѣсяцевъ увеличеніе добычи противъ прошлаго года составляло 54,7 милл. пудовъ, а увеличеніе вывоза 69,8 милл. пуд., т. е. менѣе всего на 15 милл. пудовъ. Эта разница легко могла бы быть покрыта въ слѣдующіе мѣсяцы, если бы не произошло сильнаго сокращенія числа рабочихъ. Въ лѣтніе мѣсяцы вслѣдствіе ухода рабочихъ добыча 1912 г. лишь немного превышала добычу 1911 г., а въ сентябрѣ оказалась даже меньше. Между тѣмъ вывозъ продолжалъ увеличиваться. Вслѣдствіе этого запасы на рудникахъ стали уменьшаться. Сюда присоединилось еще вліяніе поздняго возвращенія рабочихъ, и въ результатъ оказалось, что рудники были не въ состояніи удовлетворить всѣ требованія жел. дорогъ.

Но здѣсь сыграла извѣстную роль и недостаточная предусмотрительность самихъ дорогъ, не позаботившихся своевременно о накопленіи достаточныхъ запасовъ топлива. Это видно изъ цифръ ежемѣсячнаго вывоза для желѣзныхъ дорогъ и запасовъ на жел. дорогахъ.

Движеніе вывоза для жел. дор. и запасовъ Донецк. минер. топлива на жел. дорогахъ по мѣсяцамъ текущаго года представляется въ слѣдующемъ видѣ (въ миллионѣхъ пудовъ):

Вывезено для жел. дорогъ.									
	Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	Іюль	Августъ	Сентяб.
Для казенныхъ	21,2	23,2	24,6	18,8	16,2	16,4	12,8	10,1	9,8
„ частныхъ	7,0	6,8	8,2	7,4	7,4	7,1	6,5	5,3	5,2
	28,2	30,0	32,8	26,2	23,6	23,5	19,3	15,4	15,0

Запасы на желѣзныхъ дорогахъ.									
	На 1-е Февраля	На 1-е Марта	На 1-е Апрѣля	На 1-е Мая	На 1-е Іюня	На 1-е Іюля	На 1-е Августа	На 1-е Сентяб.	На 1-е Октября
На казенныхъ	46,5	48,9	59,1	63,8	65,2	67,0	65,0	60,8	53,1
„ частныхъ	19,6	19,6	21,1	21,7	22,1	23,1	24,0	23,0	20,5
	66,1	68,5	80,2	85,5	87,3	90,1	89,0	83,8	73,6

Въ октябрѣ отправлено для всѣхъ жел. дорогъ 16,7 милл. пудовъ минеральнаго топлива.

Запасы всего минеральнаго топлива на желѣзныхъ дорогахъ еще понизились и составляли на 1 ноября 60,2 милл. пуд. при требованіи отправителями на ноябрь для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ минеральнаго топлива 20,4 милл. пуд., запасы къ 1 декабря должны были бы понизиться еще на 10 милл. пуд., но за ноябрь было вывезено 30,4 милл. пудовъ, т. е. на 10 милл. пуд. болѣе.

Изъ этихъ цифръ видно, что казенныя желѣзныя дороги, доведя свои запасы до 60 милл. пудовъ на 1 апрѣля, стали сокращать полученіе еще тогда, когда о недостаткѣ угля не было и рѣчи; запасы, правда, продолжали увеличиваться, но незначительно, достигнувъ максимума на 1 іюля—67 милл. пудовъ. На 1 августа и на 1 сентября запасы еще достигали той величины, какая была достигнута на 1 апрѣля, и только на 1 октября обнаружилось замѣтное уменьшеніе запаса, хотя оставалось всетаки больше, чѣмъ въ началѣ года. Поэтому, съ одной стороны, можно констатировать, что казенныя дороги могли сдѣлать большіе запасы въ предвидѣніи обычнаго уменьшенія вывоза въ періодъ полевыхъ работъ, а съ другой стороны, ихъ запасы на 1 октября были всетаки больше запасовъ въ началѣ года, хотя въ началѣ года мѣсячный расходъ ихъ былъ и больше. Частныя дороги лучше обеспечили себя топливомъ, и запасы ихъ на 1 октября оказались лишь немного меньше весеннихъ.

Съ ноября стало примѣняться распоряженіе о передачѣ жел. дорогамъ угля, назначаемаго частнымъ потребителемъ. Такъ, по даннымъ Харьковскаго Горнозаводскаго Комитета было заявлено и назначено для жел. дорогъ (милліон. пуд.):

	Заявлено отправит.	Назначено Харьк. Горноз. Комит.	Назначено больше заяв- леннаго
На ноябрь	20,4	29,3	8,9
„ декабрь	21,3	28,1	6,8

Недостающее для жел. дор. количество покрывалось за счет частных потребителей и притомъ ж. д. удовлетворялись въ первую очередь. Послѣдствія принятой мѣры (реквизиціи угля, назначеннаго частнымъ потребителямъ) не замедлили обнаружиться. Со стороны цѣлаго ряда потребителей стали поступать жалобы. Эти жалобы Харьковскій Комитетъ сообщаетъ Управленію жел. дор., которое, въ зависимости отъ степени нужды въ топливѣ каждого заявителя, разрѣшаетъ предоставить имъ извѣстное количество изъ назначеннаго имъ отправителями.

Эта мѣра тѣмъ болѣе чувствительно отражалась на другихъ потребителяхъ, что многіе изъ нихъ не имѣли достаточныхъ запасовъ. Нѣкоторые заводы были даже вынуждены временно приостанавливать и сокращать ходъ нѣкоторыхъ отдѣловъ производства.

Переходимъ къ краткой характеристикѣ отдѣльных видовъ каменноугольной промышленности въ текущемъ году въ сравненіи съ прошлымъ годомъ.

Добыча, расходъ и запасы въ отдѣльности **угля и антрацита** за первые 9 мѣсяцевъ текущаго года представляются въ слѣдующемъ видѣ по сравненію съ прошлымъ годомъ:

	Первые 9 мѣсяцевъ					
	М и л л и о н ы п у д о в ъ					
	Каменный уголь		Антрацитъ		Всего ископаемаго угля	
	1912 г.	1911 г.	1912 г.	1911 г.	1912 г.	1911 г.
Запасы къ началу періода . .	27,75	16,50	16,85	23,36	44,60	39,86
Добыто за періодъ	784,69	732,12	148,37	127,17	933,06	859,29
Израсходовано за періодъ . .	800,44	736,22	152,22	128,65	952,66	864,87
Остатокъ къ концу періода .	12,00	12,40	13,00	21,88	25,00	34,28
На собствен. надобности рудниковъ	59,54	53,82	8,03	9,79	67,57	63,61
На коксованіе и брикетированіе	151,86	141,25	0,60	0,13	152,46	141,38
Отпущено на рынокъ	589,04	541,15	143,59	118,73	732,63	659,88
Въ томъ числѣ						
Вывезено по жел. дор. . . .	516,18	467,73	137,78	113,48	653,96	581,21
Вывезено по подъѣзднымъ путямъ	71,32	71,91	3,78	2,66	75,10	74,57
Вывезено гужомъ	1,54	1,51	2,03	2,59	3,57	4,10

Въ общемъ, за отчетный періодъ расходъ донецкаго ископаемаго угля превысилъ его добычу, вслѣдствіе чего запасы этого угля за первые девять мѣсяцевъ сократились на 19,60 милл., или на 53,95%. Въ частности запасы каменнаго угля за отчетный періодъ сократились на 15,75 милл. пуд., или въ 2,3 раза, а запасы антрацита—на 3,85 милл. пуд., или на 21,85%.

Въ настоящее время, по предварительнымъ телеграфнымъ даннымъ Статистическаго Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, выяснилось, что добыча въ октябрѣ текущаго года возросла не только противъ сентябрьской добычи того же года, но и противъ октябрьской добычи минувшаго года. Всего за октябрь нынѣшняго года добыто приблизительно 115 милл. пуд.—на 2,2 м. пудовъ больше, чѣмъ въ октябрѣ минувшаго года, въ томъ числѣ каменнаго угля добыто около 95 милл. пудовъ—почти на 0,6 милл. пуд. больше противъ октябрьской добычи минувшаго года, и около 20 милл. пудовъ антрацита—на 1,6 милл. пудовъ больше, чѣмъ въ октябрѣ прошлаго года. Рабочихъ въ концѣ октября на кояхъ Донецкаго бассейна задолжалось около 144 тыс. человѣкъ, т. е. приблизительно столько же, сколько ихъ числилось къ концу октября минувшаго года. Изъ указанныхъ 144 тыс. человѣкъ около 118 тыс. задолжалось на каменноугольныхъ, а около 26 тыс. человѣкъ на антрацитовыхъ. Въ ноябрѣ число рабочихъ продолжаетъ возрастать. Вѣроятная добыча въ ноябрѣ можетъ быть опредѣлена, судя по телеграфнымъ свѣдѣніямъ за первую треть ноября, не менѣе 140 милл. пудовъ, въ томъ числѣ около 115 милл. пуд. каменнаго угля и около 26 мил. пудовъ антрацита.

Производство, расходъ и запасы **кокса** на югѣ Россіи за первые 9 мѣсяцевъ текущаго года выразились въ слѣдующихъ цифрахъ (въ милл. пуд.).

	1912 г.	1911 г.
На кояхъ Донецкаго бассейна.		
Запасы къ началу періода	1,55	1,22
Приготовлено за періодъ	121,67	106,49
Израсходовано за періодъ	121,20	105,86
Остатокъ къ концу періода	2,05	1,85
На заводахъ юга Россіи		
Приготовлено за періодъ	48,39	41,95
Всего на кояхъ и заводахъ		
Приготовлено за періодъ	170,06	148,44

Таблица эта показываетъ, что производство кокса на югѣ Россіи продолжаетъ возрастать. За отчетный періодъ производство кокса, въ общемъ, и на кояхъ и на заводахъ возросло противъ производства его за тотъ же періодъ минувшаго года на 21,62 милл. пудовъ или на 14,56%. Сентябрьскій выжигъ кокса, однако, превзошелъ сентябрьское производство его въ минувшемъ году на 1,50 милл. пудовъ, или на 8,84%. Такимъ образомъ, и для коксоваго производства въ сентябрѣ наблюдается значительное уменьшеніе относительной величины возрастанія противъ минувшаго года. Такое замедленіе наблюдается уже съ августа, когда превышеніе производства надъ августовскимъ минувшаго года выразилось всего 10,23%.

По предварительнымъ свѣдѣніямъ Харьковскаго Горнозаводскаго Комитета, запасы кокса на металлургическихъ заводахъ юга Россіи, получающихъ коксъ по желѣзнымъ дорогамъ общаго пользованія (не считая, слѣдовательно, такихъ огромныхъ заводовъ, какъ Юзовскій, Петровскій), на 1-е ноября текущаго года равнялись приблизительно 3,5 милл.

пудовъ, т. е. остались на томъ же уровнѣ, на которомъ они стояли на 1-е октября текущаго года. Достигнувъ максимума (6,44 милл. пуд.) на 1-е декабря 1911 г., запасы эти въ конечномъ результатѣ понизились на 1-е ноября почти на 3 м. пудовъ.

На коксованіе за первые девять мѣсяцевъ текущаго года употреблено было и на копяхъ и на заводахъ 228,47 милл. пуд.—на 26,54 милл. пудовъ, или на 13,14% больше, чѣмъ за тотъ же періодъ минувшаго года. На приготовленіе одного пуда кокса шло, слѣдовательно, около 1,34 пудовъ каменнаго угля.

Число наличныхъ печей на югѣ Россіи на 1-е октября текущаго года составляло 5194 печей, изъ коихъ 3720 печей находятся на копяхъ, а 1474 печей на заводахъ; работало въ сентябрѣ 4823 печи, въ томъ числѣ 3632 печи на копяхъ и 1191 печь на заводахъ.

Производство **брикетовъ** въ Донецкомъ бассейнѣ за первые 9 мѣсяцевъ текущаго года равнялось 5164,1 тыс. пудовъ и на 2653,0 т. п., или почти вдвое превысило соотвѣствующую цифру минувшаго года. Изъ этого количества 952,2 тыс. пудовъ, или 18,4% всего производства донецкихъ брикетовъ, составляютъ антрацитовые брикеты. Отпускъ брикетовъ на рынокъ за отчетный періодъ составилъ 5010,9 тыс. пудовъ—на 3403,5 тыс. пудовъ, или въ 3,1 раза больше, чѣмъ за первые 9 мѣсяцевъ минувшаго года. Несмотря на значительное оживленіе въ текущемъ году спроса на брикеты, запасы ихъ на мѣстахъ производства все еще превышаютъ три милліона пудовъ (=3.233,1 тыс. пудовъ, въ томъ числѣ антрацитовыхъ брикетовъ около 2,5 тыс. пудовъ):

Что касается **цѣнъ** на донецкое минеральное топливо, то послѣ повышенія, имѣвшаго мѣсто въ октябрѣ, цѣны согласно котировкамъ Харьк. Камен. и жел. Биржи, не измѣнились. Вообще за послѣднее время положеніе угольнаго рынка не измѣнилось, и настроеніе по прежнему остается чрезвычайно твердымъ. Съ коксомъ безъ переменъ. Съ антрацитомъ устойчиво.

Вывозъ по желѣзнымъ дорогамъ Донецкаго минеральнаго топлива за 10 мѣсяцевъ 1912 года и предположительно за весь 1912 годъ по сравненію съ 1911 годомъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Родъ груза	Фактический вывозъ	За 10 мѣс.	Вѣроятный вы-	Вѣроятный вывозъ 1912 года	
	За 1911 годъ	1912 г.	возъ	болѣе 1911 года	
		М и л л и о н о в ъ	п у д о в ъ		0/0
Кам. уголь	657,2	570,8	694,2	37,0	5,6
Коксъ	113,7	111,1	130,0	16,0	14,3
Брикеты	2,3	5,0	5,8	3,5	152,1
Антрацитъ	167,2	157,5	200,0	32,8	19,5
Итого . . .	940,4	844,4	1030,0	89,6	9,5

Изъ этой таблицы видно, что вывозъ каменнаго угля въ 1912 г. по сравненію съ 1911 г. увеличился лишь незначительно, на 5,6%; вывозъ кокса возросъ на 14,3%; болѣе всего (не считая брикетовъ) увеличился вывозъ антрацита, на 19,5%. Для всего минеральнаго топлива увеличеніе вывоза составитъ предположительно 89,6 мил. пуд. или 9,5% вывоза прошлаго года.

Распределе́ніе всего вывоза между главными категориями потребителей выражается въ 1912 г. слѣдующими цифрами:

		Каменнаго угля	Кокса	Брикетовъ	Антрацита	Всего мине- рального топ- лива
		М и л л і о н ы п у д о в ъ				
Для казен. ж. дор.	1911 г. . . .	191,7	1,0	0,9	4,9	196,6
	1912 „ . . .	183,7	1,0	3,4	6,0	194,0
Для частн. ж. дор.	1911 „ . . .	57,5	0,2	0,3	5,5	63,5
	1912 „ . . .	77,8	1,2	1,0	7,0	86,0
Для металл. зав.	1911 „ . . .	103,7	94,3	—	4,8	202,9
	1912 „ . . .	111,7	110,0	—	3,3	225,0
Для сахарн. зав.	1911 „ . . .	60,4	2,7	—	3,0	66,1
	1912 „ . . .	58,4	3,0	—	3,6	65,0
Для газов. завод.	1911 „ . . .	5,5	—	—	0,1	5,6
	1912 „ . . .	5,0	—	—	—	5,0
Для солян. завод.	1911 „ . . .	5,8	—	—	0,3	6,1
	1912 „ . . .	5,7	—	—	0,3	6,0
Для пароходствъ	1911 „ . . .	33,4	0,1	0,9	5,6	40,0
	1912 „ . . .	34,2	0,1	1,2	6,5	40,2
Для проч. потреб.	1911 „ . . .	198,2	15,4	0,2	142,2	356,0
	1912 „ . . .	211,8	15,7	0,2	172,3	400,0
Заграницу	1911 „ . . .	1,0	—	—	0,8	1,8
	1912 „ . . .	6,0	—	—	1,0	7,0
Всего	1911 „ . . .	657,2	113,7	2,3	167,2	940,4
	1912 „ . . .	694,2	130,0	5,8	200,0	1030,0

Какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, вывозъ угля для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ немного уменьшился противъ прошлаго года (на 8 мил.), вывозъ антрацита увеличился (на 1 мил.). Для частныхъ желѣзныхъ дорогъ вывозъ угля увеличился на 20 мил. пуд., антрацита на 1,5 мил. пудовъ. Для металлургическихъ заводовъ вывозъ угля увеличился на 8 мил., кокса—на 16 мил. Для прочихъ потребителей, въ каковую группу входятъ фабрики и заводы, а также вывозъ для домашняго потребленія, для угля увеличился на 13 мил., для антрацита на 30 мил. пудовъ.

Такова общая картина добычи и вывоза донецкаго минеральнаго топлива.

Послѣ этого общаго обзора современнаго положенія донецкой промышленности, можно перейти къ предположеніямъ на будущій годъ.

Комиссія сначала разсмотрѣла имѣющіяся предположенія о добычѣ угля, антрацита и о производствѣ кокса.

Совѣтомъ Съѣзда были запрошены всѣ каменноугольныя и антрацитовыя предпріятія о предполагаемой ими добычѣ на 1913 годъ. Отвѣты были получены, но не отъ всѣхъ предпріятій, а отъ нѣкоторыхъ были сообщены въ самомъ засѣданіи комисіи.

На основаніи всѣхъ имѣвшихся предположеній и данныхъ о фактической подготовленности рудниковъ и о добычѣ ихъ за предыдущее время. комиссіей были установлены цифры вѣроятной добычи на 1913 годъ. При этомъ комиссія руководилась слѣдующими соображеніями. По отношенію къ тѣмъ рудникамъ, отъ которыхъ никакихъ предположеаій не поступило, но было извѣстно, что они продолжаютъ работать, комиссія опредѣляла ихъ вѣроятную добычу по удвоенному размѣру добычи за первое полугодіе 1912 года. Принимая во вниманіе, что въ будущемъ году предполагается вообще увеличеніе выработки, такой пріемъ во всякомъ случаѣ не преувеличиваетъ возможную добычу. Далѣе, въ тѣхъ случаяхъ, когда предположенія самихъ углепромышленниковъ оказывались близкими къ удвоенному размѣру добычи за первое полугодіе 1912 года, комиссія принимала эти предположенія безъ всякихъ поправокъ, какъ вполне оправдываемыя современнымъ ходомъ дѣла въ данныхъ предпріятіяхъ. Наконецъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда предположенія владѣльцевъ копей были значительно больше удвоенной добычи за полугодіе 1912 г., комиссія входила въ разсмотрѣніе каждаго такого случая. Если по имѣвшимся въ распоряженіи комисіи указаніямъ можно было установить, что предположеніе о значительномъ увеличеніи добычи подтверждается данными о подготовленности рудниковъ и о совершенныхъ ими запородахъ на будущій годъ, комиссія также принимала цифры владѣльцевъ рудниковъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда такіа увеличенія представлялись не достаточно обоснованными, комиссія сокращала цифры, указанныя рудниками, въ соотвѣтствіи съ имѣвшимися свѣдѣніями. Кромѣ того, комиссіей была установлена въ согласіи съ указаніями представителей горнаго надзора приблизительная цифра добычи мелкихъ крестьянскихъ шахтъ. (Цифры предполагаемой добычи по отдѣльнымъ рудникамъ помѣщены въ приложеніи къ настоящему докладу).

По нѣкоторымъ отдѣльнымъ предпріятіямъ изъ числа крупныхъ (не крестьянскихъ) представители горнаго надзора заявили особое мнѣніе, находя, что предположенія комисіи нѣсколько преувеличены.

Ниже приведены отдѣльно: 1) цифры, установленныя совмѣстно каменноугольной и антрацитовой комиссіями и 2) принимаемыя представителями горнаго надзора.

Предполагаемая добыча 1913 г.	Милліоны пудовъ	
	По заключенію комисіи	По мнѣнію представит. горн. надзора
каменнаго угля	1336	1266
антрацита	276	256
Итого ископаемаго	1612	1522
кокса на кояхъ	191	191
„ „ заодохъ	91	91
Итого кокса	282	282

Далѣе комиссія разсмотрѣла предположенія о вывозѣ минеральнаго топлива.

Предсѣдателемъ Харьковскаго горнозаводскаго комитета (по перевозкѣ минеральнаго топлива) былъ представленъ докладъ, который приводится здѣсь полностью.

Докладъ Предсѣдателя Харьковскаго горнозаводскаго Комитета о предстоящихъ перевозкахъ минеральнаго топлива въ 1913 г.

Комитетъ ежегодно опредѣляетъ размѣръ перевозокъ минеральнаго топлива, руды, флюсовъ, чугуна и соли изъ горнозаводскаго района Юга-Россіи.

Опредѣленіе размѣра этихъ перевозокъ основано съ одной стороны на данныхъ, сообщенныхъ Комитету самими получателями, а съ другой стороны на данныхъ вывоза за рядъ предшествующихъ лѣтъ.

Прошломu XXXVI Съѣзду горнопромышленниковъ былъ представленъ докладъ о размѣрахъ ожидаемыхъ перевозокъ горнозаводскихъ грузовъ на текущій 1912 годъ на 1567 м. пуд., изъ нихъ 1 миллиардъ пудовъ минеральнаго топлива.

Но, какъ это будетъ доложено ниже, вѣроятный вывозъ 1912 года составитъ всѣхъ горнозаводскихъ грузовъ 1548 мил. пуд., изъ нихъ минеральнаго топлива 1.030 мил. пуд., но фактическая потребность въ минеральномъ топливѣ на текущій 1912 годъ должна быть 1080 мил. пудовъ, противъ вывоза 1911 года 940 мил. пудовъ. Причинами роста вывоза и потребности горнозаводскихъ грузовъ въ 1912 году служатъ:

1. необычайный ростъ металлургической желѣзодѣлательной, цементной и другихъ отраслей промышленности,
2. замѣна нефти въ виду ея недостатка,
3. замѣна дровъ, вслѣдствіе вздорожанія цѣны на этотъ родъ топлива на 40—50%,
4. вслѣдствіе англійской забастовки горнорабочихъ, частичная замѣна англійскаго угля для Петербургскаго района,
5. вывозъ государствамъ Ближняго Востока.

По примѣру прежнихъ лѣтъ представляется настоящему XXXVII Съѣзду горнопромышленниковъ докладъ о размѣрахъ перевозокъ горнозаводскихъ грузовъ въ 1913 году по роду груза и по категоріямъ потребителей.

I. Желѣзные дороги.

При опредѣленіи размѣра вывоза минеральнаго топлива является необходимость выяснитъ не только потребность, но вывозъ и запасы минеральнаго топлива на дорогахъ.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ приводятся данныя потребленія Донецкаго минеральнаго топлива для желѣзныхъ дорогъ за послѣдніе 6 лѣтъ, вывоза и запасовъ по жел. дор.

Годы	ПОТРЕБЛЕНИЕ						Вывозъ Донецкаго минерал. топлива			Изъ нихъ взаимѣнъ нефти	Запаса Донецкаго минеральнаго топлива на 1 Января					
	Казен.		Частн.		ИТОГО		Для каз.		Для частн.		ИТОГО		Казен.	Частн.	ИТОГО	
	М	И	Л	Л	І	О	Н	О	В	Ъ	П	У				Д
1907	200,1		94,0		294,1	219,9		99,8		319,7	47	27,9		8,9		36,8
1908	210,2		93,6		303,8	214,1		104,1		318,2	50	46,7		14,3		61,0
1909	200,7		81,8		282,5	211,2		80,2		291,4	36,5	50,6		29,3		79,9
1910	186,8		69,9		256,7	159,7		61,0		220,7	26	62,3		29,1		91,4
1911	196,5		67,7		264,2	198,6		63,4		262,0	20	45,3		23,9		69,2
											На 1-е Января 1912 г.					
											47,5		21,9		69,4	
											Запасъ на 1-е Ноября 1912 г.					
За 10 мѣс. 1912 г.	173,1		70,5		243,6	164,3		68,4		232,7		42,3		17,9		60,2
Вѣроятный расход. за 2 мѣс. 1912 г.	38,9		19,5		58,4	29,7		17,6		47,3		Вѣроятный запасъ на 1-е Января 1912 года				
Итого за 1912 г.	212,0		90,0		302,0	194,0		86,0		280,0	40	31,0		16,0		47,0

Изъ этой таблицы видно, что между вывозомъ и потребленіемъ Донецкаго минеральнаго топлива за каждый годъ имѣется разница, а именно:

Максимальный вывозъ въ 1907 году = 319,7 мил. пуд., что превышаетъ потребность на 25,6 мил. пуд. Эта разница объясняется необходимостью пополнить запасы истощившіеся въ періодъ войны.

Въ теченіе двухъ послѣдующихъ лѣтъ 1908 и 1909 г.г. вывозъ также превышаетъ расходъ, почему запасы повышаются и концу 1909 года достигаютъ максимальнаго размѣра 91,4 мил. пуд., за три года въ запасъ было отправлено 75 мил. пуд.

Въ 1910 году, вслѣдствіе сокращенія добычи въ періодъ холерной эпидеміи, дороги не могли получить даже своей годовой потребности которая, какъ это будетъ доложено ниже, въ свою очередь, по разнымъ причинамъ также сократилась.

Вслѣдствіе недопоставки запасы сократились въ теченіе 1910 года на 22,2 мил. пуд.

Въ теченіе 1911 года вывозъ былъ почти въ предѣлахъ годового расхода и запасы остались къ концу 1911 года безъ измѣненія, но значительно ниже нормы.

Въ 1912 году расходы повышаются, но вывозъ ниже потребности на 22 мил. пуд. вслѣдствіе недопоставокъ во второмъ полугодіи, что объясняется недостаткомъ рабочихъ, почему запасы рѣзко падаютъ и къ концу 1912 года ссоставятъ 47 мил. пуд., что ниже нормы почти вдвое.

Изъ приведенной выше таблицы видно слѣдующее:

Расходъ жел. дор. въ 1908 году.

Максимальный расходъ Донецкаго минеральнаго топлива былъ въ 1908 г. 303,8 м. п.

Въ послѣдующіе два года расходъ понижается и въ 1910 г. составляетъ 256 мил. п., пониженіе расхода за два года составляетъ 47,1 мил. пуд. или 16%.

Причинами этого пониженія являются: 1) улучшение со второй половины 1909 года составовъ поѣздовъ,

2) увеличеніе средней нагрузки вагона,

3) введеніе мощныхъ паровозовъ,

4) вліяніе мягкихъ зимъ и отсутствіе значительныхъ снѣжныхъ заносовъ.

По указаннымъ причинамъ расходъ сократился на—23,1 мил. пуд. (Кромѣ перечисленныхъ причинъ на сокращеніе расхода оказалъ вліяніе частный возвратъ съ Донецкаго минеральнаго топлива на нефть Р.-Уральской, Ю.-Восточныхъ, М.-Казанской и М.-Курской дор. Этотъ возвратъ на нефть отразился на уменьшеніи расхода Донецкаго минеральнаго топлива въ размѣрѣ 24 мил. пуд.) изъ нихъ на казен. дор. М.-Курской (1 мил. пуд.).

Расходъ жел. дор. въ 1911 году.

Въ 1911 г. расходъ Донецкаго минеральнаго топлива въ суммѣ повысился противъ расхода 1910 года на 7,5 мил. пуд., причемъ на казенныхъ дорогахъ повышеніе расхода составляло 9,7 мил. пуд., вслѣдствіе увеличенія движенія. На частныхъ дорогахъ расходъ понизился на 2,2 мил. пуд., вслѣдствіе обратнаго перехода съ угля на нефть. Р.-Уральской, Ю.-Восточныхъ, М.-Казанской, причемъ необходимо отмѣтить, что къ концу 1911 года вновь эти дороги начинаютъ переходить на уголь взамѣнъ нефти.

Съ сентября 1911 года открылось движеніе въ прямомъ сообщеніи по С.-Донецкой и съ іюля на Ейской, которыя израсходовали донецкаго минеральнаго топлива 3,2 мил. пуд.

Управленіе М.-К.-Воронежской увеличило потребленіе на 1,8 мил. пуд. вслѣдствіе увеличенія движенія.

Расходъ жел. дор. въ 1912 году.

Расходъ Донецкаго минеральнаго топлива въ теченіе 1912 году на казенныхъ дорогахъ достигнетъ 212 мил. пуд., превышая максимальный расходъ 1908 года всего на 1,8 мил. п. Но противъ расхода 1911 года болѣе на 15,5 мил. пуд. или на 8%, что объясняется:

1) Ростомъ перевозокъ, что потребовало увеличенія расхода топлива на 7,5 мил. пуд. противъ 1911 года.

2) Замятой нефти на М.-Курской, что потребовало лишняго расхода угля 1,5 м. пуд. противъ 1911 года.

3) Замятой дровъ на Р.-Орловской и Полѣскихъ, что потребовало лишняго расхода угля противъ 1911 года 7 мил. пуд.

На частныхъ дорогахъ расходъ въ 1912 году достигнетъ 90 мил. пуд., что менѣе максимальнаго расхода 1907 года на 4 мил. пуд., но болѣе расхода 1911 года на 22,3 м. пуд. или на 33%.

Увеличеніе объясняется:

1) Замятой нефти каменнымъ углемъ на Ю.-Восточныхъ, Р.-Уральской, М.-Казанской, что потребовало лишняго расхода угля противъ 1911 года на 14 мил. пуд.

2) увеличеніемъ движенія на М. К. Воронежской.

3) открытіемъ движенія на С. Донецкой и Ейской въ теченіе всего года, что въ совокупности дало увеличеніе расхода противъ 1911 года на 8,0 мил. пуд.

Всѣми же дорогами въ теченіе 1912 года будетъ израсходовано Донецкаго минеральнаго топлива 302 мил. пуд., что приближается къ расходу 1908 года (303,8 мил. пуд.). *)

Въ 1912 году, вслѣдствіе необычайнаго роста промышленности, а съ другой стороны, недостатка и дороговизны нефти и дровъ, многіе потребители перешли на Донецкое минеральное топливо.

Въ первомъ полугодіи 1912 года Донецкій бассейнъ не только удовлетворялъ спросъ въ смыслѣ текущей потребности, но даже явилась возможность значительно повысить запасы у такихъ потребителей, какъ желѣзныя дороги, гдѣ запасы на 1 іюля достигли 90,1 мил. пуд., повысившись за полгода почти на 21 м. п.

Но во второмъ полугодіи въ теченіе 4 мѣсяцевъ Іюля—октября вслѣдствіе опозданія уборки хлѣбовъ, неожиданно наступившихъ холодовъ и другихъ неблагоприятныхъ обстоятельствъ, пришлые рабочіе не возвратились къ октябрю, почему добыча минеральнаго топлива была значительно ниже потребности рынка, отчего запасы начали падать на желѣзныхъ дорогахъ.

По указаннымъ причинамъ въ связи съ общимъ недостаткомъ на рынкѣ топлива, вредно отражающимся на ходѣ промышленности, потребляющей это топливо, вывозъ Донецкаго минеральнаго топлива для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ за весь 1912 годъ достигнетъ не болѣе 280 мил. пуд., т. е. менѣе потребности на 22 мил. пуд., что естественно должно отразиться, какъ было доложено выше, на пониженіи запасовъ, которые къ 1-му января 1913 года составятъ не болѣе 47 мил. пуд. при мѣсячномъ расходѣ въ 30 мил. пуд.

*) На прошломъ XXXVI Съѣздѣ горнопромышленниковъ была опредѣлена потребность желѣзныхъ дорогъ въ 278 м. п., изъ нихъ казенныхъ—200 и частн. 78 м. п. Это количество менѣе фактической потребности (302 м. п.) на 24 м. п. Разница объясняется увеличеніемъ потребности главнымъ образомъ въ замятой нефти на Р. Уральской, М. Казанской, Ю. Восточной, М. Кур. дор. и дровъ на Полѣск. и Ряз.-Уральск. Но если принять во вниманіе, что при переходѣ съ одного рода топлива на другое необходимо предварительно образовать нѣкоторый запасъ, то потребность къ вывозу должна была быть нѣсколько выше.

Ожидаемый расходъ жел. дор. въ 1913 году.

На предстоящій 1913 годъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ желѣзныхъ дорогъ, расходъ Донецкаго минеральнаго топлива предполагается въ слѣдующемъ размѣрѣ.

Для казенныхъ дорогъ	258
„ частныхъ „	109
ИТОГО	367

Увеличеніе расхода Донецкаго минеральнаго топлива на **казенныхъ дорогахъ** въ 1913 году выше расхода 1912 года на 46 мил. пудовъ, что объясняется:

1) Замяной нефти Донецкимъ углемъ на М.-Курской и С.-Златоуст.

М.-Курская предполагаетъ расходовать въ 1912 году, взамянъ нефти, 8 мил. пуд., противъ 3 мил. пуд. въ 1911 году. Сам.-Златоуст.—23 мил. пуд., вслѣдствіе предполагаемаго перехода всей линіи на Донецкій уголь съ нефти.

2) Замяной дровъ углемъ на С.-Западныхъ, Л.-Роменской, Р.-Орловской, увеличеніе на 16 мил. пудовъ.

Увеличеніе расхода Донецкаго минеральнаго топлива въ 1913-мъ году на **частныхъ дорогахъ** противъ 1912 года на 19 мил. пуд. что объясняется, главнымъ образомъ замяной нефти углемъ на Р. Уральской, Владикавказской, М. Казанской Ю. Восточныхъ и частичной замяной дровъ Р, Уральской.

Расходъ Донецкаго минеральнаго топлива на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1913 году превыситъ расходъ въ 1912 году на 65 милл. пудовъ или на 22⁰/₀.

Но кромѣ потребности необходимо принять во вниманіе также и отправки Донецкаго минеральнаго топлива на пополненіе запасовъ.

Запасы на дорогахъ.

Какъ доложено выше, запасы на желѣзныхъ дорогахъ на 1-е января 1913 года, вслѣдствіе недовывоза во второй половинѣ 1912 года будутъ не болѣе 47 милл. пуд., что составляетъ всего 16⁰/₀ отъ годовой потребности 1912 года.

Запасы же на дорогахъ должны быть въ среднемъ около 28⁰/₀ годовой потребности. Если въ 1913 году потребность всѣхъ дорогъ опредѣляется въ 367 милл. пуд., то запасы на дорогахъ должны быть нормальные въ размѣрѣ 100 милл. пуд.

На 1-е января 1913 года будутъ	47 милл. пуд.
Недостаётъ до нормы	53 „ „

Въроятный вывозъ для жел. дор. въ 1913 году.

Поэтому къ вывозу Донецкаго минеральнаго топлива въ 1913 году подлежитъ для желѣзныхъ дорогъ (367+53)=420. Это количество болѣе вывоза 1912 года (280 м. п.) на 140 милл. пуд. или на 50,0⁰/₀, и болѣе максимальнаго вывоза 1907 года (319,7 милл. пуд.) на 100 милл. пуд. или на 32⁰/₀.

Изъ указаннаго количества въ 420 милл. пуд. предъявляется къ вывозу: 1) взамянъ нефти М.-Кур., Р.-Уральской, Ю.-Восточныхъ, М.-Казанской, С.-Зап., С.-Злат. 89 милл. пуд., противъ 40 мил. пуд. въ 1912 году и противъ 20 милл. пуд. въ 1911 году, 2) взамянъ дровъ Полѣсск., Р.-Орлов., С.-Запад., Р.-Уральск., Л. Роменской 26 милл. пуд. въ 1913 году, противъ 10 мил. въ 1912 году.

Такимъ образомъ только замѣнъ нефти и дровъ жел. дороги въ 1913 году должны получить 115 милл. пуд., противъ 1912 года болѣе на 65 милл. пуд.

По роду топлива вывозъ для желѣзныхъ дорогъ распределяется:

Р О Д Ъ Т О П Л И В А	въ 1913 г.	въ 1912 г.	Увеличеніе—или уменьше- ніе—вывоза въ 1913 г. противъ 1912 года	
	милліоновъ пудовъ		о/о	
Каменнаго угля	399,0	261,4	+147,6	+51,0
Антрацита	16,0	13,0	+3,0	+23,1
Брикетовъ	3,8	4,4	—0,6	—13,6
Кокса	1,2	1,2	—	—
ИТОГО	420,0	280,0	+140,0	+50,0
изъ нихъ:				
Для казен.	300,0	194,0	+106,0	+54,0
Для частн.	120,0	86,0	+34,0	+40,0

Представляя подсчетъ потребности въ минеральномъ топливѣ для желѣзныхъ дорогъ, необходимо указать слѣдующее:

1) Управленіе желѣзныхъ дорогъ ввиду большого пониженія запасовъ, вынуждено было исходатайствовать передъ Совѣтомъ Министровъ разрѣшеніе на покупку угля заграницей; сколько будетъ приобрѣтено неизвѣстно, но все то количество, которое будетъ приобрѣтено, должно быть вычтено изъ приведенныхъ выше подсчетовъ ожидаемыхъ перевозокъ Донецкаго минеральнаго топлива.

2. Разрабатывается вопросъ о замѣнѣ отопленія паровозовъ антрацитомъ—или лучше сказать смѣшаннаго отопленія: угля съ антрацитомъ, въ зависимости отъ этого нѣсколько измѣнится предположеніе вывоза по сортамъ топлива.

2. Металлургическіе заводы.

Вывозъ Донецкаго минеральнаго топлива для нуждъ металлургическихъ заводовъ за послѣдніе 6 лѣтъ приводится въ слѣдующей таблицѣ:

Г О Д Ы	Каменный уголь	Коксъ	Антрацитъ	ИТОГО	Изъ нихъ для заводовъ Юга Россіи	Въ томъ числѣ въ Юга Россіи	Въ томъ числѣ вза-мѣнъ нефти
	м и л л і о н о в ъ п у д о в ъ						
1907	84,9	67,3	1,1	153,3	147,2	6,1	3,0
1908	83,4	72,6	0,7	156,7	151,1	5,6	3,0
1909	84,0	71,5	1,2	156,7	151,5	5,2	2,5
1910	91,2	72,1	3,1	166,4	161,6	4,8	2,0
1911	103,7	94,3	4,8	202,8	195,2	7,6	2,5
Вѣротятн. вы-возъ за 1912 г.	111,7	110,0	3,3	225,0	214,0	11,0	3,0

Изъ этой таблицы видно, что въ теченіе трехъ лѣтъ 1907—1909 г. г. вывозъ донецкаго минеральнаго топлива для нуждъ металлургическихъ заводовъ остается почти на одномъ уровнѣ, но уже въ концѣ 1910 г. началось оживленіе въ металлургической промышленности, и, несмотря на сокращеніе добычи въ Донецкомъ бассейнѣ лѣтомъ 1910 года, вывозъ минеральнаго топлива въ 1910 году противъ 1909 г. возросъ на 10,3 милл. пуд., но потребленіе было нѣсколько больше, такъ какъ запасы на заводахъ, вслѣдствіе недовывоза въ періодъ холерной эпидеміи сократились.

Въ слѣдующемъ 1911 году вывозъ достигъ 202,8 милл. пуд., что превышаетъ вывозъ 1910 г. на 36,4 милл., пуд. или на 22%, причемъ къ концу 1911 года на металлургическихъ заводахъ образовались запасы 13,3 милл. пуд. противъ запасовъ конца 1910 г. и 6,1 милл. пуд., повысились на 7,2 милл. пуд.,

Въ 1912 году для всѣхъ металлургическихъ заводовъ будетъ отправлено донецкаго минеральнаго топлива 225 милл. пуд., что болѣе вывоза 1911 года на 22,2 милл. пуд.

Увеличеніе вывоза донецкаго минеральнаго топлива въ 1911 г. и продолжающееся увеличеніе въ 1912 году объясняется ростомъ металлургической промышленности. На 1 Января 1911 г. число дѣйствующихъ доменныхъ печей на Югѣ Россіи, работающих на донецкомъ топливѣ, было 36, а къ началу 1911 года было 45 печей. Въ октябрѣ 1912 года была пущена еще одна печь. Нѣкоторыя печи были передѣланы для большей производительностью.

Изъ заводовъ внѣ Юга Россіи въ концѣ 1911 г. пущена въ дѣйствіе одна доменная печь Тамбовскаго О-ва при ст. Чугунъ Юго-Восточныхъ жел. дор.

Вслѣдствіе недостаточной добычи каменнаго угля и недостатка кокса, металлургическіе заводы не могли получить всего потребнаго количества угля и кокса, что прежде всего отразилось на сокращеніи запасовъ на металлургическихъ заводахъ Юга Россіи. На 1 ноября запасовъ имѣется: каменнаго угля 2,3 милл. пудовъ и кокса 3,5 милл. пуд., итого 5,8 милл. пуд. Такъ какъ рудники не даютъ всего потребнаго количества топлива, вслѣдствіе недостаточной добычи по недостатку рабочихъ, то запасы къ концу 1912 года могутъ понизиться еще по крайней мѣрѣ на 4 милл. пуд. и составятъ около 2 милл. пуд., противъ 13,3 милл. пуд. конца 1911 года, т. е. за годъ запасы понизятся на 11 милл. пуд. Кромѣ того, необходимо имѣть въ виду, что металлургическіе заводы Судаковскій въ Козловой, Засѣкъ и Мышегскій въ Алексинѣ Тульскаго Об-ва не могутъ открыть дѣйствія по недостатку какъ каменнаго угля, такъ и кокса.

Такимъ образомъ вся годовая потребность въ донецкомъ минеральномъ топливѣ на 1912 годъ опредѣляется минимально въ 236 милл. пуд., а вывезено 225 милл. пуд. Недостатокъ 11 милл. пуд., за счетъ сокращенія запасовъ.

На XXXVI Съѣздѣ горнопромышленниковъ къ вывозу было опредѣлено 226 милл. п.

На 1913 годъ заявлено къ вывозу по желѣзнымъ дорогамъ донецкаго минеральнаго топлива для нуждъ металлургическихъ заводовъ слѣдующее количество, по сравненію съ вывозомъ въ 1912 году:

Родъ груза	Предполаг. вывозъ въ 1913 г. для металлургическихъ заводовъ			Вѣроятн. вывозъ для металлургическихъ заводовъ въ 1912 г.			Предпол. вывозъ 1913 г. болѣе вѣроятн. вывоза 1912 г.	
	Ю. Рос.	Внѣ Ю. Рос.	Итого	Ю. Рос.	Внѣ Ю. Рос.	Итого	мил. пуд.	%
М и л л і о н о в ъ п у д о в ъ								
Кам. угля . .	127,0	12,5	139,5	106,0	5,7	111,7	+27,8	+19,9
Кокса	125,0	18,5	143,5	105,0	5,0	110,0	+33,5	+33,0
Антрац. . . .	3,0	1,0	4,0	3,0	0,3	3,3	+0,7	+21,2
Итого . . .	255	32,0	287,0	214,0	11,0	225,0	+62,0	+26,8

Изъ этой таблицы видно, что металлургическіе заводы предполагаютъ получить донецкаго минеральнаго топлива въ 1913 году 280 милл. пудовъ, включая для пополненія запасовъ 10 милл. пуд. Увеличеніе вывоза 55 милл. пуд. или 24 %. Это увеличеніе объясняется предполагаемымъ пускомъ еще трехъ доменныхъ печей на Днѣпровскомъ-Александровскомъ и Новороссійскомъ, открытіемъ съ іюля 1913 года Керченскаго металлургическаго завода, для коего исчисляется потребность въ каменномъ углѣ на выжигъ кокса 7 милл. пуд., открытіемъ дѣйствія Судаковскаго и Мышегскаго заводовъ, потребность коихъ опредѣляется самими заводами въ 8 милліоновъ пудовъ кокса и 1 милл. пуд. угля, во вторыхъ, открыті-

емъ второй доменной печи Тамбовскаго металлургическаго завода, для чего потребуется кокса до 4 миллион. пудовъ; въ 3-хъ, предполагають увеличить производство нѣкоторые металлургическіе заводы.

3. Сахарные заводы.

Вывозъ минеральнаго топлива для сахарныхъ заводовъ за послѣдніе 6 лѣтъ приводится въ слѣдующей таблицѣ:

въ 1907 году	52,8 мил, пуд.
„ 1908 „	40,1 „ „
„ 1909 „	42,2 „ „
„ 1910 „	54,9 „ „
„ 1911 „	66,1 „ „
Вѣроятный вывозъ въ 1912 году	65,0 „ „

Изъ этой таблицы видно, что въ 1911 году вывозъ Донецкаго минеральнаго топлива для сахарныхъ заводовъ является максимальнымъ, превышая вывозъ 1910 года на 11,2 милл. пуд. или на 20%.

Причинами увеличенія вывоза Донецкаго минеральнаго топлива для нуждъ сахарныхъ заводовъ служатъ:

1-е, увеличеніе производства,

2-е, замѣна дровъ нѣкоторыми сахарными заводами въ районѣ Ю.-Западныхъ, М.-К.-Воронежской и Южныхъ дорогъ, что объясняется дороговизной дровъ.

Въ 1912-мъ году замѣна дровъ нѣкоторыми сахарными заводами продолжается.

Обычно, всѣ сахарные заводы получаютъ значительное количество минеральнаго топлива до начала свекловичной кампаніи.

До 1-го октября 1912 года для нуждъ сахарныхъ заводовъ было отправлено 53,5 милл. пуд., противъ вывоза за тотъ же періодъ 1911 года болѣе на 1,7 милл. пудовъ.

Неожиданно наступившіе морозы оказали неблагопріятное вліяніе на урожай свеклы, часть ея замерзла, копка была задержана, почему нѣкоторые сахарные заводы рѣшили, что сборъ свеклы будетъ очень плохой, въ зависимости отъ этого и производство сахара должно сократиться, а это въ свою очередь повлечетъ за собой уменьшеніе расхода топлива.

Но наступившая оттепель дала возможность продолжать копку свеклы и вывозить ее на заводы, почему количество не выкопанной свеклы можетъ быть очень незначительнымъ. Быть можетъ, это отразится на сахаристости самой свеклы и вызоветъ нѣкоторое уменьшеніе полученія сахарнаго песка, но такъ какъ сборъ свеклы, по сравненію съ прошлымъ 1911 годомъ, не меньшій, въ виду увеличенія площади посѣва свеклы, то расходъ топлива въ 1912 году будетъ почти въ томъ же размѣрѣ, какъ и въ 1911 году.

По приведеннымъ соображеніямъ къ вывозу минеральнаго топлива за послѣдніе три мѣсяца въ 1912 году опредѣлено 11,5 милл., а за весь годъ округлено 65 милл. пуд., менѣе вывоза 1911 года на 1,1 милл. пуд.

На XXXVI Съѣздѣ было предположено къ вывозу минеральнаго топлива 60 миллионѣ пудовъ, т. е. менѣе фактическаго вывоза 1912 года на 5 милл. пуд.

На 1913 годъ потребность сахарныхъ заводовъ какъ по даннымъ, полученнымъ отъ многихъ сахарныхъ заводовъ, такъ и по даннымъ вывоза за послѣдніе годы, учитывая также и замѣну дровъ углемъ нѣкоторыми заводами, опредѣляется какъ минимумъ въ 65 милл. пудовъ, т. е. въ томъ же размѣрѣ какъ и на 1912 годъ.

4. Газовые заводы.

Донецкое минеральное топливо отправляется для слѣдующихъ газовыхъ заводовъ: Московскаго, Варшавскаго, Харьковскаго, Ростовскаго, Таганрогскаго, Одесскаго и Кіевскаго.

Потребленіе Донецкаго минеральнаго топлива этими заводами максимумъ было въ 1911 году 5,6 милл. пудовъ, изъ нихъ Московскій и Варшавскій получили 4,7 милл. пудовъ.

Вѣроятная отправка за весь 1912 годъ составитъ 5 милл. пудовъ. На XXXVI Съѣздѣ предполагалось къ отправкѣ 5,5 милл. пуд.

Полученіе въ 1913 году опредѣляется въ 6 милл. пудовъ.

5. Соляные заводы.

Вывозъ минеральнаго топлива для соляныхъ заводовъ составляетъ въ 1910 году 6,2 милліоновъ пудовъ, въ 1911 году 6,1 милл. пудовъ. Вѣроятный вывозъ 1912 года будетъ 6,0 милл. пудовъ.

6. Пароходства.

Отправка Донецкаго минеральнаго топлива для нуждъ пароходствъ Чернаго и Азовскаго морей, по рѣкамъ: Днѣпру, Кубани, Волгѣ, и для Морского Вѣдомства въ порты Балтійскаго моря производится какъ непосредственно сухимъ путемъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ и черезъ Мариуполь портъ, Ростовъ пристань.

Отправка для пароходства за послѣдніе 6 лѣтъ приводится въ слѣдующей таблицѣ:

въ 1907 году	34,2 мил. пуд.
въ 1908 „	41,5 „ „
въ 1909 „	43,7 „ „
въ 1910 „	40,8 „ „
въ 1911 „	40,0 „ „

Значительно отправка увлчивается съ 1908 года (41,5 м. п.) и достигаетъ максимальнаго размѣра 43,7 мил. пуд. въ слѣдующемъ 1909 году, что—объясняется полученіемъ Балтійскимъ флотомъ Донецкаго минеральнаго топлива, но въ 1910 въ виду уменьшенія полученія флотомъ, вывозъ падаетъ.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ приводятся данныя отправки Донецкаго минеральнаго топлива для нуждъ Балтійскаго флота:

въ 1907 году	2 милл. пуд.
въ 1908 „	5,5 „ „
въ 1909 „	7,7 „ „
въ 1910 „	2,0 „ „
въ 1911 „	— „ „

Вѣроятный вывозъ минеральнаго топлива для пароходствъ въ 1912 году составитъ 42 милл. пуд.

Въ 1913 году предполагается къ вывозу 45 милліоновъ пудовъ.

7. Прочіе потребители.

Въ эту обширную группу потребителей входятъ передѣльные заводы, промышленныя заведенія, фабрики, общественныя учрежденія и населеніе городовъ. Въ виду того, что очень много мелкихъ потребителей получаютъ уголь на предъявителя дубликата или черезъ комиссіонеровъ, не представляется возможнымъ путемъ анкеты опредѣлить предстоящій размѣръ потребленія минеральнаго топлива этой категоріи потребителей. Однако, отъ крупныхъ получателей и отъ многихъ мелкихъ предпріятій получены Комитетомъ отвѣты о предполагаемой потребности.

Но эти данныя только отчасти могутъ служить характеристикой для опредѣленія предстоящаго полученія минеральнаго топлива, почему для сужденія объ этомъ полученіи необходимо обратиться къ вывозу для этой группы за послѣдніе годы, что приводится въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Г О Д Ы	Вывозъ всего минер. топлива	И з ъ н и х ъ				
		Кам. уг.	Кокса	Антрац.	Брикет.	Въ части, вза-мѣнъ нефти всего мин топ.
		м и л л и о н о в ъ п у д о в ъ				
1907	253,7	158,5	10,1	85,0	0,1	40
1908	287,7	164,9	12,8	110,0	—	42
1909	285,6	164,1	10,9	110,5	0,1	32
1910	292,0	172,3	11,8	107,9	—	26
1911	366,0	190,2	15,4	142,2	0,2	30
Вѣроятный вывозъ за 1912 г.	400,0	211,8	15,7	172,3	0,2	55
Увеличеніе въ 1912 г. противъ 1911 г.	44,0	13,6	0,3	30,1	—	25

Вѣроятный вывозъ минеральнаго топлива въ 1912 году для указанной обширной группы потребителей достигаетъ небывалаго размѣра 400,0 милл. пуд., что превышаетъ вывозъ 1911 года (356 м. п.) на 44,0 милл. пуд. или на 12,0%, а противъ вывоза 1907 года (253,7) болѣе на 146,3 милл. пуд. или на 57%. За пять лѣтъ, въ среднемъ за годъ приростъ 11,5%. Столь значительный ростъ вывоза объясняется въ 1-хъ, замѣной нефти въ Московскомъ и Приволжскомъ районахъ, во 2-хъ, ростомъ потребленія машиностроительныхъ заводовъ, фабрикъ, промышленныхъ заведеній, въ 3-хъ, замѣной дровъ, кизяка, соломы, преимущественно въ районѣ Екатерининской, Южн., Ю.-Восточныхъ, Владикавказской, Ю.-Западныхъ, М.-К.-Воронежской ж. д. Замѣна соломы и кизяка происходитъ въ степныхъ мѣстахъ, гдѣ дрова уже значительно поднимаются въ цѣнѣ и выгоднѣе уже переходить на уголь и антрацитъ. Въ 4-хъ, вслѣдствіе роста домостроительства въ городахъ увеличивается потребленіе минеральнаго топлива для населенія, въ 5-хъ, вслѣдствіе замѣны англійскаго угля 7 милл. пудовъ, въ 6-хъ, увеличеніемъ производства кокса для нѣкоторыхъ коксовыхъ печей въ

раіонѣ добычи угля производится отправка по желѣзнымъ дорогамъ коксоваго угля въ размѣрѣ 12 милл. пуд.

Несмотря на указанное увеличеніе (44 милл. пуд.) вывоза въ 1912 году противъ вывоза 1911 года, все же, какъ выясняется на основаніи отдѣльныхъ фактовъ, этого количества минеральнаго топлива, и главнымъ образомъ каменнаго угля, для этой обширной группы потребителей недостаточно.

Нѣкоторые заводы израсходовали имѣющіеся запасы и близки къ остановкѣ или сокращенію производствъ за неполученіемъ топлива.

Это указываетъ, что нужда въ минеральномъ топливѣ имѣется тѣмъ болѣе, что нѣкоторые потребители вслѣдствіе недостатка и дороговизны дровъ замѣняютъ дрова минеральнымъ топливомъ.

Принимая во вниманіе, что запасы у многихъ потребителей истощились только на 50% и опредѣляя таковыя, какъ нормальные, въ размѣрѣ мѣсячной потребности, что составляетъ 35 милл. пуд., возможно признать, что частное потребленіе не получило 17 милл. пуд., а всего должно было бы получить 417 милл. пуд.

На XXXVI Съѣздѣ горнопромышленниковъ было опредѣлено къ вывозу для этой группы получателей 379 милл. пуд., а вывезено 400 милл. пуд., слѣдуетъ же вывезти 417 милл. пуд.

Разница между предварительнымъ опредѣленіемъ вывоза и фактической потребностью объясняется тѣмъ, что не было учтено вліянія недостатка нефти и дровъ и замѣны англійскаго угля въ Петербургскомъ раіонѣ вслѣдствіе забастовки горнорабочихъ въ Англій.

Между тѣмъ взамѣнъ нефти въ 1912 году противъ вывоза 1911 года отправлено болѣе на 25 милл. пуд., взамѣнъ англійскаго 7 милліоновъ пудовъ, итого 32 милл. пуд. Слѣдовательно, на ростъ для другихъ промышленныхъ предпріятій, для нуждъ населенія, а также на замѣну дровъ остается всего 12 милл. пуд. $= (44 - 32)$ или 4% противъ вывоза 1911 года, что крайне незначительно.

Если изъ вывоза 1912 года 400 милл. пуд. исключить отправку взамѣнъ нефти и взамѣнъ англійскаго угля $(55 + 7) = 62$ м. п., и изъ вывоза 1907 года (253,7 м. п.) исключить отправку взамѣнъ нефти 40 милл. пуд., то нормальный ростъ вывоза за 5 лѣтъ составитъ 124,3 милл. пуд. $= (400 - 62) - (253,7 - 40)$ или 60%, а въ годъ 12%.

Слѣдовательно нормальный ростъ потребленія минеральнаго топлива для прямыхъ потребителей этого рода топлива составлялъ 12%; этотъ ростъ и нужно принять слѣдовательно въ 1913 году.—Раіонъ, который всегда потребляетъ Донецкое минеральное топливо, получилъ $(400 - 62) + (400 - 62) \times 0,12 =$ округленно 380 мил. пуд., но нужно сюда прибавить потребителей нефти, которые взамѣнъ нефти возьмутъ минеральнаго топлива Донецкаго Бассейна 60 милл. (противъ 55 м. п. 1911 года) и на пополненіе истощившихся запасовъ каменнаго угля 20 милл. пуд., итого частное потребленіе нужно считать округленно $(380 + 60 + 20) = 460$ милл. пуд.

Предполагаемый вывозъ въ 1913 году по роду груза для этой обширной группы потребителей сравнительно съ вывозомъ въ 1912 году распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Родъ груза.	1913 г.	1912 г.	Увеличеніе въ 1913 г. противъ 1912 года.	
			М и л л і о н о в ь п у д о в ь	%
Камен. угля	247,0	211,8	35,2	16,6
Антрацита	196,5	172,3	24,2	14,0
Кокса	16,3	15,7	0,6	3,8
Брикетовъ	0,2	0,2	—	—
Итого	460,0	400,0	60,0	15,0

Изъ этой таблицы видно, что наибольшее увеличеніе для частнаго потребленія приходится на антрацитъ въ размѣрѣ 24,2 миллионѣвъ пудовъ или 14%.

8. За границу.

За границу отправлено минеральнаго топлива:

Въ 1908 г.	0,5
„ 1909 г.	0,4
„ 1910 г.	0,9
„ 1911 г.	0,8

Вѣроятный вывозъ въ 1912 году 7,2 милл. пуд., который распредѣляется:

Въ Турцію	2,3 милл. пуд.
„ Болгарію	2,1 „ „
„ Румынію	0,4 „ „
„ Австрію	0,4 „ „
„ Францію	0,2 „ „

Итого 5,4 милл. пуд. изъ нихъ антрацита 1,1 м. п.

На бункера иностр. пароходовъ 1,8

Итого . . . 7,2

На XXXVI Съѣздѣ было предположено къ вывозу 2 милл. пуд., изъ нихъ 1 милл. на трацита, 1 милл. пуд. угля. Разница объясняется требованіемъ со стороны государствъ Ближняго Востока.

Къ вывозу за границу на 1913 годъ принято 7 милл. пуд., изъ нихъ 1 милл. пуд. каменнаго угля и 6 милл. пуд. антрацита.

Всего минеральнаго топлива для всѣхъ потребителей.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ приводится вывозъ минеральнаго топлива за послѣдніе 6 лѣтъ.

Года.	Кам. уг.	Антрацита.	Кокса.	Брикетовъ.	Итого.	Изъ нихъ взамѣнъ нефти.
М и л л і о н о в ѣ п у д о в ѣ.						
1907	626,4	110,6	80,0	8,1	825,1	90
1908	619,5	135,2	87,8	12,9	855,4	95
1909	602,3	132,9	84,5	11,0	830,7	71
1910	562,4	130,8	87,1	7,0	787,3	54
1911	657,2	167,2	113,7	2,3	940,4	52,5
За 10 мѣс.						
1912 г.	570,8	157,5	111,1	5,0	844,4	90
Вѣроят. за						
1912 г.	694,2	200,0	130,0	5,8	1030,0	98

	Кам. уг.	Антрац.	Кокса.	Брикетовъ.	Итого.	Изъ нихъ взамѣнъ нефти.
Увеличеніе 1912 г. 1) противъ 1911 г. милл. пуд. . .	+37,0	+32,8	+16,3	+3,5	+89,6	+45,5
%	5,6	19,5	14,3	152,1	9,5	4,8
2) противъ 1907 г. милл. пуд. . .	+67,8	+89,4	+50,0	—2,3	+24,9	+8,0
%	10,2	80,6	62,5	28,4	24,8	1,0

Изъ этой таблицы видно, что вывозъ всего минеральнаго топлива за пять лѣтъ повысился на 204 милл. пуд., или въ среднемъ приростъ за годъ 41 милл. пуд. = 5⁰/₀; противъ вывоза 1911 года болѣе на 89,6 мил. пуд. или на 9,5⁰/₀.

Но, какъ было доложено выше, при разсмотрѣніи вывоза по категоріямъ потребленія, потребность въ Донецкомъ минеральномъ топливѣ на 1912 г. должна быть выше противъ вывоза

для нуждъ желѣзныхъ дорогъ на 22 милл. пуд.	
„ „ металлург. завод.	11 „ „
„ „ частнаго потреб.	17 „ „
Итого на 50 „ „	

Слѣдовательно, если бы не было недостатка въ минеральномъ топливѣ, то вывозъ былъ бы въ 1912 году—1080 милл. пуд., т. е. болѣе вывоза за 1912 годъ на 140 милл. пуд. или на 14,5⁰/₀.

На XXXVI Съѣздѣ горнопромышленниковъ было предположено къ вывозу въ 1912 г. 1 милліардъ пудовъ.

Разница между предположеніемъ и потребностью въ 80 милл. пуд. объясняется:

Во первыхъ, въ теченіи 1912 года произошли измѣненія требованій со стороны желѣзныхъ дорогъ, потребность коихъ вслѣдствіе замѣны дровъ и нефти выражается въ 302 милл. пуд., противъ предположенія въ 278 милл. пудовъ, разница 24 милл. пуд., не считая образованія запасовъ на Р.-Уральской, перешедшей съ нефти на уголь, и Полѣсскихъ, перешедшихъ съ дровъ на уголь.

Во-вторыхъ, потребность металлургическихъ заводовъ выражается въ 236 мил. пуд. противъ предполагаемыхъ 226 мил. пуд., болѣе на 10 м. п.

Въ 3-хъ, сахарные заводы получаютъ 65 мил. пуд. противъ предполагаемаго 60, болѣе на 5 мил. пуд.

Въ 4-хъ, газовые на 0,5 мил. пуд. меньше.

Въ 5-хъ, соляные „ 0,5 „ „ меньше.

Въ 6-хъ, пароход. „ 1,0 „ „ меньше.

Въ 7-хъ, потребность прочихъ потребителей должна быть 417 мил. пуд. противъ предположенія 379 мил. пуд. болѣе на 38 мил. пуд., что объясняется предъявленіемъ требованія взамѣнъ нефти 25 мил. пудовъ

„ англійск. угля 7 мил. пудовъ

„ дровъ 6 „ „

Въ 8-хъ, для вывоза за границу болѣе на 5 мил. пуд.

Всего болѣе на 80 мил. противъ предположенія. Фактически же вывезено, какъ доложено выше, на 30 мил. пуд. болѣе противъ предположенія.

По роду топлива: первоначальное предположеніе, вывозъ и фактическая потребность въ 1912 году приводятся въ слѣдующей таблицѣ:

Родъ топлива	Первонач. предпол.	Вывозъ	Потреб- ность	П о т р е б н о с т ь	
				болѣе + или	менѣе
	м и л л і о н о в ь	п у д о в ь	первон.	вывоза	предп.
камен. угля	668	694,2	736	+41,8	+68
кокса	137	130	138	+ 8,0	+ 1
антрацита	190	200	200	—	+10
брикетовъ	5	5,8	6,0	+ 0,2	+ 1
Итого	1000	1030	1080	+50	80

На 1913 годъ предположено къ вывозу всего минеральнаго топлива —1296 мил. пуд.

По роду топлива сравнительныя данныя на 1913, 1912 и 1911 годъ приводятся въ слѣдующей таблицѣ:

Родъ топлива	Предпол.	вѣроятн.	Фактич.	Увеличеніе вывоза 1913 г.			
	къ вывозу	вывозъ	вывозъ	Противъ 1912 г.		Противъ 1911 г.	
	въ 1913 г.	въ 1912 г.	въ 1911 г.	мил. пуд.	%	мил. пуд.	%
	м и л л і о н о в ь			п у д о в ь			
камен. уголь	893,0	694,2	657,2	+198,8	28,6	+235,8	35,9
антрац.	233,0	200,0	167,2	+ 33,0	16,5	+ 65,8	39,4
коксъ	164,0	130,0	113,7	+ 34,0	26,0	+ 50,3	44,0
брикеты	6,0	5,8	2,3	+ 0,2	3,4	+ 3,7	160,8
Итого . .	1296	1030,0	940,4	266,0	25,8	+355,6	37,8

изъ нихъ въ замѣнъ:

1) нефти	159	98	52,5	+ 61,0	—	+106,5	—
2) дровъ	35	17	5	+ 18,0	—	+ 30,0	—
3) англійск.	—	7	—	—	—	—	—
4) за границу	2	7	2	—	—	—	—

Изъ этой таблицы видно, что предполагаемый вывозъ въ 1913 году донецкаго минеральнаго топлива составитъ 1296 мил. пуд., что болѣе вывоза 1912 года на 266 м. п. или на 25,8%, изъ нихъ на увеличеніе въ замѣнъ нефти 61 м. п.

„ „ дровъ 18 м. п.

на увеличеніе запасовъ на дорогахъ 53 м. п.

Итого . 122 м. п.

Если бы добыча минеральнаго топлива 1912 года шла нормально и вывозъ былъ бы въ предѣлахъ потребности 1080 м. п., то, считаясь только съ потребностью 1913 года къ вывозу было бы предъявлено не 1296 м. п., а 1246 м. п., т. е. болѣе необходимаго вывоза въ 1912 году для удовлетворенія рынка (1080) на 216 м. п. или на 20,0%.

Изъ приведенной выше таблицы усматривается, что изъ общаго количества предполагаемаго вывоза минеральнаго топлива должно быть отправлено на рынокъ: 1) каменнаго угля 897 м. п., что болѣе вывоза 1912 года на 198,8 м. п. или на 28,6%, 2) кокса 164 м. п., что болѣе вывоза 1912 года на 34 м. п. или на 26,0%.

На XXXVII Съѣздѣ горнопромышленниковъ надлежитъ выяснитъ, насколько оможетъ быть рынокъ удовлетворенъ коксомъ, въ связи съ потребностью кокса на самихъ заводахъ, получающихъ его на мѣстѣ по собственнымъ подъѣзднымъ путямъ, безъ участія въ перевозкѣ желѣзныхъ дорогъ.

Антрацитъ предполагается къ вывозу въ 1913 г. 233 м. п., что болѣе вывоза 1912 г. на 33 м. п. = 16,5%, но при недостаткѣ угля вывозъ можетъ быть нѣсколько болѣе.

Брикетовъ къ отправкѣ заявлено въ 1913 году всего 6 м. п., но если окажется недостатка каменнаго угля, ввозъ брикетовъ можегъ быть больше, что подлежитъ выясненію на Съѣздѣ, насколько миллионовъ пудовъ подготовлены къ производству брикетныхъ фабрики.

Кромѣ того, надлежитъ на Съѣздѣ выяснитъ расходъ на мѣстахъ для нуждъ металлургическихъ заводовъ, получающихъ минеральное топливо по своимъ вѣтвямъ частнаго пользованія, на пережогъ кокса, на нужды рудника и на вывозъ гужемъ.

Какъ выяснилось въ Особомъ Совѣщаніи при Министерствѣ Торговли и Промышленности 19 ноября, положеніе съ добычею нефти въ 1912 году по всей вѣроятности останется въ такомъ же неудовлетворительномъ состояніи, какъ и въ текущемъ году, почему потребители какъ желѣзныя дороги, такъ и частный рынокъ, получающіе нефть, вынуждены замѣнить нефть другимъ родомъ топлива.

Дрова, вслѣдствіе недостатка ихъ, также будутъ замѣнены получателями другимъ родомъ и преимущественно минеральнымъ топливомъ.

Что касается пополненія запасовъ донецкаго минеральнаго топлива на желѣзныхъ дорогахъ до предѣльной нормы, то это будетъ находиться въ зависимости отъ приспособленности донецкаго бассейна къ удовлетворенію общаго спроса на минеральное топливо.

Если же донецкій бассейнъ этого не въ состояніи исполнить, то необходимо выяснитъ, какимъ родомъ топлива и въ какомъ размѣрѣ необходимо это восполнить.“

Какъ видно изъ этого доклада, для желѣзныхъ дорогъ предположено къ вывозу 420 мил. пудовъ минеральнаго топлива противъ 280 мил. (приблизительно) полученія 1912 года. Цифру эту большинство членовъ комисіи находили преувеличенной. Такъ было указано, что запасъ въ 100 мил. пуд., который предположено образовать для желѣзныхъ дорогъ представляется нѣсколько преувеличеннымъ и что едва ли дороги будутъ въ состояніи размѣстить такое количество на своихъ складахъ. Предсѣдателемъ Комитета было указано, что въ 1913 году уголь предполагаютъ получить дороги, ранѣе не получавшіе его или получавшія лишь для удовлетворенія части своей потребности въ топливѣ. Затѣмъ было заявлено, что Владикавказская жел. дорога, которая въ 1913 году предполагаетъ топить углемъ, въ ближайшіе годы приобрѣтаетъ собственныя нефтяныя земли, такъ что спросъ на уголь со стороны этой дороги является временнымъ. Такой же временный характеръ можетъ имѣть и спросъ на уголь со стороны другихъ дорогъ, пользовавшихся ранѣе преимущественно нефтянымъ топливомъ. Что касается Самаро-Златоустовской дороги, то въ виду заявленія Предсѣдателя Харьковскаго Горнозаводскаго Комитета, что вопросъ о замѣнѣ нефти углемъ на этой дорогѣ не рѣшенъ еще окончательно и возможно, что она перейдетъ на какое-либо другое топливо, было признано, что предположеніе о вывозѣ угля для этой дороги можетъ быть принято лишь условно, такъ какъ промышленники не могутъ основываться на такихъ не достаточно выяснившихся предположеніяхъ. Считая вывозъ для этой дороги вмѣстѣ съ запасомъ въ 30 милл. пуд., рѣшено эту цифру ввести въ дальнѣйшіе расчеты съ соответствующей оговоркой. Напротивъ, вывозъ

угля взаѣмнѣ дровѣ признанѣ вполне устойчивымъ. Высказывались пожеланія, чтобы казенныя желѣзныя дороги не совершали рѣзкихъ переходовъ съ одного вида топлива на другой, такъ какъ это ставить каждую промышленность часто въ затруднительное положеніе. Указывалось также на то, что казенныя жел. дороги, по имѣющимся свѣдѣніямъ, пока совершили закупку угля въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ предположено къ вывозу, поэтому къ этимъ предположеніямъ слѣдуетъ относиться съ извѣстной осторожностью. Предсѣдатель Горнозаводскаго Комитета возражалъ на это, что промышленникамъ не извѣстно, сколько всего закуплено на будущій годъ казенными желѣзными дорогами. Комиссіей принята для желѣзныхъ дорогъ цифра Харьковскаго Горнозаводскаго Комитета 420 милл. пуд., съ оговоркой относительно 30 милл. пуд. для Самаро-Златоустовской жел. дор.

Вывозъ для металлургическихъ заводовъ принятъ согласно предположеніямъ Харьковскаго Горнозаводскаго Комитета, равно какъ и вывозъ для сахарныхъ, газовыхъ и соляныхъ заводовъ и для пароходствъ. Цифра вывоза для прочихъ потребителей, определенная Горнозаводскимъ Комитетомъ первоначально въ 440 мил. пудовъ, увеличена на 20 милл. пудовъ и цифра вывоза за границу увеличена на 5 милл. пудовъ, съ 2 до 7 милл. Въ окончательномъ итогѣ предполагаемый вывозъ по жел. дорогамъ установленъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ . . .	300 мил.	(изъ нихъ 30 условно)
„ частныхъ „ „ . . .	120 „	
„ металлургическихъ заводовъ . . .	287 „	
„ разныхъ зав. и пароходствъ . . .	122 „	
„ прочихъ потребителей . . .	460 „	
„ вывоза за границу . . .	7 „	
	<u>1296</u>	милл.

По родамъ топлива это количество распределяется такъ:

Каменнаго угля . . .	893 милл.
Антрацита . . .	233 „
Кокса . . .	164 „
Брикетовъ . . .	6 „

Далѣе, на основаніи данныхъ комисіи о современномъ положеніи желѣзной промышленности была установлена цифра потребнаго для нихъ кокса, исходя изъ предположенія выплавки 210 милл. пудовъ чугуна въ 1913 году, на что потребуется 252 милл. пуд. кокса. Общая сумма производства кокса определена въ 282 милл. пудовъ на копияхъ и на заводахъ.

Затѣмъ комиссія выяснила вѣроятный размѣръ расхода топлива, помимо вывоза по желѣзнымъ дорогамъ общаго пользованія. Въ общемъ весь предполагаемый расходъ отдѣльныхъ видовъ топлива въ 1913 г. опредѣляется слѣдующими цифрами:

	Милліоновъ пудовъ	
	Камен. угля	Антрацита
Всего . . .	1393	269
Въ томъ числѣ:		
На собственныя нужды рудниковъ . . .	107	22
На коксованіе на копияхъ . . .	257	—
На брикетированіе . . .	11	—
Вывозъ гужомъ . . .	5	6
Вывозъ по подъѣзднымъ путямъ . . .	120	8
Вывозъ по жел. дор. общаго пользованія . . .	893	233
Итого предполагаемый расходъ . . .	<u>1393</u>	<u>269</u>

Расходъ кокса на 1913 годъ опредѣляется изъ слѣдующаго расчета:

Для доменныхъ заводовъ юга Россіи	252	мил. пуд.
для доменныхъ заводовъ внѣ юга Россіи	18,5	мил. пуд.
для желѣзныхъ дорогъ	1,2	„ „
„ сахарныхъ заводовъ	3,0	„ „
„ прочихъ потребителей	16,3	„ „
„ собственного потребленія	0,5	„ „
	291,5	

При сопоставленіи цифръ предполагаемой добычи ископаемаго угля и антрацита и производства кокса съ цифрами предполагаемаго расхода оказывается слѣдующее:

	М и л л і о н ы п у д о в ъ		
	уголь	антрацитъ	коксъ
добыча и производство	1336	276	282
расходъ	1393	269	291
	недост. 57	избыт. 7	недост. 9

Если перевести коксъ на уголь, то къ цифрѣ недостатка угля надо прибавить еще 13 мил. пудовъ (=9 мил. пуд. кокса) и недостатокъ опредѣлится въ 70 милл. пудовъ. Предсѣдатель Харьковскаго Комитета заявилъ, что для Самаро-Златоустовской дороги требуется 30 милл. пуд. угля взамѣнъ нефти. Но это только предположеніе, которое, вѣроятно, въ будущемъ году не будетъ выполнено, и, если Самаро-Златоустовской дорогѣ окажется необходимымъ перейти съ нефти на уголь, то она перейдетъ въ будущемъ. Такимъ образомъ, если вычеркнуть эти 30 милл. пуд. для Самаро-Златоустовской дороги, тогда недостатокъ будетъ равенъ 40 мил. пуд. Но, принимая во вниманіе, что въ настоящее время Министерству Путей Сообщенія разрѣшено приобрѣсти за границей 15 милл. пуд. для настоящаго года и 40 милл. для будущаго года, оказывается, что этотъ недостатокъ съ излишкомъ покрывается. Если принять эту цифру, которая компенсируетъ недостатокъ донецкаго угля, то соотношеніе добычи и спроса болѣе или менѣе уравнивается. Но все-таки надо думать, что положеніе будетъ нѣсколько натянутое, если даже предположить, что будущее производство будетъ идти при нормальныхъ условіяхъ.

Вотъ выводы, къ которымъ пришла Комиссія, какъ въ отношеніи добычи этого года такъ и въ отношеніи предполагаемой добычи будущаго года. На основаніи этого доклада Комиссія приходитъ къ слѣдующимъ выводамъ, объясняющимъ причины возникшихъ затрудненій по снабженію рынка минеральнымъ топливомъ Донецкаго бассейна, иначе говоря, угольнаго голода.

Изъ всего изложеннаго получаютъ выводы, объясняющіе причины возникшихъ затрудненій по снабженію рынка минеральнымъ топливомъ Донецкаго бассейна:

- 1) Добыча минеральнаго топлива Донецкаго бассейна за послѣдніе 10 лѣтъ ежегодно возрастаетъ, а также и за послѣдніе два года.
- 2) Потребленіе минеральнаго топлива Донецкаго бассейна возрастаетъ въ размѣрѣ, превышающемъ добычу.

Причинами роста потребленія служатъ:

- а) Необычайный ростъ металлургической, механической, цементной и другихъ отраслей промышленности.

- б) Усиленіе движенія на желѣзныхъ дорогахъ.
- в) Замяна нефти углемъ въ виду ея недостатка и сильнаго повышенія цѣнъ.
- г) Замяна углемъ дровъ, вслѣдствіе вздорожанія цѣнъ на этотъ родъ топлива на 40—50%.
- д) Частичная замяна англійскаго угля въ Петербургскомъ районѣ, вызванная недостаткомъ англійскаго угля, по причинѣ бывшей забастовки горнорабочихъ въ Англіи.
- е) Вывозъ Донецкаго минеральнаго топлива въ государства Ближняго Востока.
- ж) Развитіе потребленія въ городахъ, при усиленномъ въ нихъ строителствѣ.
- з) Замяна углемъ соломы, кизяка и т. п.

Ростъ потребленія Донецкаго минеральнаго топлива особенно развитъ въ послѣдніе два года, и притомъ, въ районахъ потребленія нефтянаго топлива. Комиссія считаетъ необходимымъ обратить вниманіе Съѣзда, что если не считать быстро возросшаго требованія минеральнаго топлива взамянъ нефтянаго, Донецкій бассейнъ безъ особыхъ затрудненій обслуживалъ рынокъ естественно къ нему тяготящійся, даже при усиленной замянѣ дровъ углемъ и общемъ экономическомъ подъемѣ. Но усиленная замяна нефти углемъ, и особенно колебанія спроса угля для желѣзныхъ дорогъ, создали для донецкой промышленности затрудненія въ снабженіи ея постояннаго, естественнаго рынка.

Недостатокъ и дороговизна предметовъ производства въ періодъ сильнаго экономического подъема ощущается вездѣ и всегда. Въ настоящее время ощущается недостатокъ не только минеральнаго топлива, но и чугуна, желѣза, лѣсныхъ матеріаловъ, кирпича и проч. Но, какъ показываетъ исторія всѣхъ странъ, недостатокъ такихъ матеріаловъ и высокія цѣны вызываютъ новыя производства для снабженія рынка и ведутъ, въ концѣ концовъ, къ уравниенію между спросомъ и предложеніемъ. То же самое мы наблюдаемъ нынѣ и въ южномъ горнозаводскомъ районѣ, гдѣ возникаютъ и, несомнѣнно, будутъ возникать новыя каменноугольныя и антрацитовыя копи, строятся новыя коксовыя печи, пускаются въ ходъ новыя доменные печи и т. д. И этому надо содѣйствовать, насколько это вызывается необходимостью, общими государственными мѣрами, какъ на примѣръ, постройкой новыхъ желѣзныхъ дорогъ, (какъ это сдѣлано Сѣверо-Донецкой дорогой), сооруженіемъ вѣтвей къ новымъ магистралямъ и другими мѣрами, которыя проектированы Съѣздами горнопромышленниковъ юга Россіи.

Къ этому необходимо добавить слѣдующее. Послѣ событій 1904, 1905, 1906 т. г., какъ всѣмъ хорошо извѣстно, у насъ обнаружился застой экономическій, застой промышленности. Законодательныя учрежденія, какъ Государственная Дума, такъ и Государственный Совѣтъ, постоянно указываютъ на необходимость развитія производительныхъ силъ Россіи. Въ послѣдніе два года, благодаря урожаю и ряду мѣръ, предпринятыхъ правительствомъ, обнаружился сильный экономическій подъемъ. Въ послѣднее время ассигнованы крупныя средства на устройство и оборудованіе портовъ, ассигнованы средства на судостроеніе, приняты мѣры усиленія кредита для городовъ, гдѣ строителство сильно развивается, для чего требуется масса матеріаловъ. Предпринята постройка жел. дорогъ протяженіемъ 5 съ лишнимъ тысячъ верстъ. Предпринято улучшеніе водныхъ путей. Отпущены средства на улучшеніе Днѣпра, Дона, Сѣвернаго Донца.

Само собой разумѣется и всѣмъ понятно, что такой усиленный экономическій подъемъ, который составляетъ насущную потребность для нашей родины, не могъ отразиться иначе, какъ рѣзкимъ несоотвѣтствіемъ между потребностью и производствомъ, въ томъ числѣ и для каменноугольной промышленности.

Вотъ все, что комиссія считала своимъ долгомъ доложить какъ относительно добычи, такъ и относительно предполагаемаго сбыта и въ объясненіе этого явленія—угольного голода.

Что касается мѣръ, которыя должны быть предприняты для улучшенія положенія, то Комиссія специально этого вопроса не разсматривала, такъ какъ такія мѣры обсуждаются въ различныхъ комиссіяхъ Съѣзда, прежде всего въ комиссіи о проведеніи новыхъ дорогъ въ Донецкомъ бассейнѣ. Комиссія обратила вниманіе на необходимость разрѣшенія вопроса о примыканіи подъѣздныхъ путей. Есть много предприятий, которыя могли бы развить свою производительность, оборудовать большія копи, привлечь большіе капиталы, но не могутъ ничего сдѣлать; какъ только дѣло касается примыканія подъѣздного пути, вопросъ затягивается на долгое время. Затѣмъ, комиссія вообще указала на необходимость осуществленія такихъ мѣръ, которыя содѣйствовали бы приливу капиталовъ. Усиленная добыча можетъ быть достигнута только путемъ привлеченія капитала. Что же касается рабочаго вопроса, то этотъ вопросъ разсмотрѣнъ въ особой комиссіи подъ предсѣдательствомъ Я. Д. Прядкина.

Комиссія сочла необходимымъ остановиться на одномъ мѣропріятіи, которое въ настоящее время при трудности правильнаго снабженія рынка минер. топливомъ еще болѣе затрудняетъ это снабженіе. Это именно то примѣненіе правилъ перевозки минер. топлива, которое введено по распоряженію Министерства Путей Сообщенія на ноябрь и декабрь. Какъ извѣстно, по этимъ правиламъ, вагоны для отправки угля жел. дорогамъ назначаются не по заявленію отправителя, а по требованію потребителя, т. е. жел. дороги. Желѣзная дорога, требуя уголь для пополненія своей потребности, беретъ уголь отправленный для другого потребителя.

Выборные и уполномоченные Съѣзда горнопромышленниковъ объяснили въ Комитетѣ по перевозкѣ топлива всю неправильность этой мѣры и заявили свой протестъ. Комиссія всецѣло присоединяется къ этому протесту. Правила перевозки касаются направленія грузовъ, но отнюдь не должны нарушать права отправителя. Если отправитель нарушаетъ свое обязательство, то у жел. дорогъ есть другой способъ для обезпеченія себя топливомъ безъ нарушенія правъ товаро-отправителя. Комиссія съ своей стороны проситъ Съѣздъ ходатайствовать, если можно даже по телеграфу, объ отмѣнѣ такого примѣненія правилъ перевозки. Надобно имѣть въ виду, что какъ бы Донецкій бассейнъ ни былъ подготовленъ, какъ бы производство ни увеличилось, но есть обстоятельства, когда перейти къ нормальному положенію трудно. Отнимать при такихъ условіяхъ у другихъ потребителей уголь и отдавать его на пополненіе желѣзнодорожныхъ запасовъ никакъ нельзя. Имъ разрѣшено купить иностранный уголь и онѣ могутъ быть удовлетворены.

Затѣмъ, Комиссія считаетъ необходимымъ указать, что потребность въ углѣ внутренняго рынка, хотя и съ трудомъ, будетъ удовлетворена при нормальномъ ходѣ дѣлъ. Но возможно, что этотъ нормальный ходъ дѣлъ нарушится. Въ этомъ случаѣ, правительство должно будетъ прибѣгнуть къ разрѣшенію дополнительной покупки иностраннаго угля. Комиссія считаетъ нужнымъ просить Съѣздъ ходатайствовать, чтобы каждый разъ отдѣльно обсуждался такой вопросъ. Не слѣдуетъ упускать изъ виду, что въ настоящее время при всемъ нашемъ экономическомъ подъемѣ мы все-таки живемъ подъ охраной таможеннаго тарифа, который поддерживается очень твердо. Если приходится иногда отступать и давать льготу, то надо прибѣгать къ этому, какъ къ исключенію, не подрывая нашей таможенной системы.

На основаніи всего изложеннаго комиссія имѣетъ честь предложить XXXVII Съѣзду:

1) Возбудить телеграфно ходатайство передъ Министромъ Путей Сообщенія объ от-
мѣнѣ распоряженія Управленія желѣзныхъ дорогъ о распространительномъ толкованіи
правиль перевозки горнозаводскихъ грузовъ.

2) Возбудить передъ Министромъ Торговли и Промышленности ходатайство о томъ,
чтобы въ случаѣ возникновенія необходимости ввоза иностраннаго топлива, каждый отдѣль-
ный случай подвергался особому разсмотрѣнію.

Предсѣдатель Комисіи Н. С. Авдаковъ.

Докладъ Комисіи былъ заслушанъ въ 5-мъ засѣданіи Съѣзда 1 декабря,
причемъ оба предложенія Комисіи приняты Съѣздомъ.

Секретарь Съѣзда С. Ауэрбахъ.



Къ докладу приложены.

- 1) Сравнительная таблица вывоза минеральнаго топлива (за 1911, 1912 и 1913 г.г.);
- 2) Особыя мнѣнія уполномоченнаго и выборныхъ Съѣзда горнопром. заявленныя ими
въ засѣданіяхъ Харьков. Горнозав. Комитета 25 октября и 23 ноября 1912 г.
- 3) Свѣдѣнія о добывной способности и предполагаемой производительности каменноуг.
и антрацит. копей Донецкаго бассейна на 1913 г.

Приложение I-е.

Сравнительная таблица вывоза минерального топлива: фактического въ 1911 г., вѣроятнаго въ 1912 и предполагаемаго въ 1913 г. по категоріямъ потребителей и по роду топлива.

I. Желѣзныя дороги.

Фактический вывозъ за 10 мѣсяц. 1911 г. Вѣроятн. вывозъ за весь 1912 г. Вѣроятн. вывозъ болѣе выв. за 1911 г. Предпол. вывозъ въ 1913 г. Предпол. вывозъ 1913 г. болѣе вывоза 1912 г. м. п. 0,0 м. п. 0,0

м и л л и о н о в ъ п у д о в ъ .

Казенныя.

Кам. уг.	191,7	156,0	183,6	—8,1	4,2	289,4	+90,7	50,9	+105,8	57,5
Коксъ	1,0	1,0	1,0	—	—	1,0	—	—	—	—
Брикеты	0,9	2,5	3,4	+2,5	277,7	— 1,0	+ 0,7	77,7	— 1,8	52,9
Антрацитъ	4,9	4,8	6,0	+1,1	22,4	8,0	+ 3,1	63,2	+ 2,0	33,3
ИТОГО	198,5	164,3	194,0	—4,5	2,3	300,0	+101,5	51,0	+106,0	54,6

Частныя.

Кам. уг.	57,5	61,6	77,8	+20,3	35,3	109,6	+52,1	90,6	+31,8	40,8
Коксъ	0,2	0,1	0,2	—	—	0,2	—	—	—	—
Брикеты	0,3	1,1	1,0	+ 0,7	233,3	2,2	+ 1,9	633,3	+ 1,2	120,0
Антрацитъ	5,5	5,6	7,0	+ 7,6	27,2	8,0	+ 2,5	45,4	+ 1,0	14,2
ИТОГО	63,5	68,4	86,0	+22,5	35,4	120,0	+36,5	88,9	+34,0	39,4

Итого жел. д.

Кам. уг.	249,2	217,6	261,4	+12,2	4,9	399,0	+149,8	60,1	137,6	52,5
Коксъ	1,2	1,1	1,2	—	—	1,2	—	—	—	—
Брикеты	1,2	3,6	4,4	+ 3,2	266,6	3,8	+ 2,6	216,6	— 0,6	13,6
Антрацитъ	10,4	10,4	13,0	+ 2,6	25,0	16,0	+ 5,6	53,8	+ 3,0	23,1
ВСЕГО	262,0	232,7	280,0	+18,0	6,8	420,0	+158,0	60,3	+140,0	50,0

а) Юг. Рос.

II. Металлургическіе заводы.

Кам. уг.	99,7	83,8	106,0	+ 6,3	6,3	127,0	+ 27,3	27,4	+21,0	19,9
Коксъ	90,9	91,5	105,0	+14,1	15,5	125,0	+ 37,4	37,4	+20,0	19,0
Антрацитъ	4,6	2,7	3,0	— 1,6	34,7	3,0	— 1,6	34,7	—	—
ИТОГО	195,2	178,0	214,0	+18,8	9,6	255,0	+ 59,8	30,7	+41,0	19,2

б) внѣ Ю. Рос.

Кам. уг.	4,0	4,4	5,7	+ 1,7	429,5	12,5	+ 8,5	212,5	+ 6,8	119,2
Коксъ	3,4	4,4	5,0	+ 1,6	47,0	18,5	+18,1	444,1	+13,5	270,0
Антрацитъ	0,2	0,2	0,3	+ 0,1	50,0	1,0	+ 0,8	400,0	+ 0,7	233,3
ИТОГО	7,6	9,0	11,0	+ 3,4	41,7	32,0	+24,4	321,0	+21,0	190,9

Итого метал. заводамъ.

Кам. уг.	103,7	88,2	111,7	+ 8,0	7,7	139,5	+28,8	27,8	+27,8	19,9
Коксъ	94,3	95,9	110,0	+15,7	16,6	143,5	+49,2	52,2	+33,5	30,5
Антрацитъ	4,8	2,9	3,3	— 1,5	34,0	—4,0	— 0,8	16,6	0,7	21,2
ВСЕГО	202,8	187,0	225,0	+22,2	10,9	287,0	+84,2	41,5	62,0	27,6

Фактический вывозъ за 1911 г. годъ	за 10 мѣс. 1912 г.	Вѣроят. вывозъ за весь 1912 г.	Вѣроят. вывозъ 1912 г. бо- лѣ вывоза 1911 г.	Предпол. вывозъ въ 1913 г.	Предполагаемый 1913 г. болѣ вывоза	вывозъ 1912 г.
--	--------------------------	---	--	-------------------------------------	--	-------------------

III. САХАРНЫЕ ЗАВОДЫ.

	милліоновъ пудовъ			м. п. %		м. п. %		м. п.	%	
Камен. уг.	60,4	52,1	58,4	-2,0	3,3	58,0	-2,4	-3,9	-0,4	-0,1
Кокса	2,7	2,8	3,0	+0,3	11,1	3,0	+0,3	11,1	—	—
Антрац	3,0	2,8	3,6	+0,6	20,0	4,0	+1,0	33,3	+0,4	+11,1
ИТОГО	66,1	57,7	65,0	-1,1	1,6	65,0	-1,1	1,0	—	—

IV. ГАЗОВЫЕ ЗАВОДЫ.

Камен. уг.	5,5	4,1	5,0	-0,5	9,1	6,0	+0,5	+9,0	+1,0	+20,0
Антрац	0,1	—	—	-0,1	-100	—	-0,1	100,0	—	-100,0
ИТОГО	5,6	4,1	5,0	-0,6	10,7	6,0	+0,4	7,1	+1,0	20,0

V. СОЛЯНЫЕ ЗАВОДЫ.

Камен. уг.	5,8	4,4	5,7	-0,1	1,7	5,5	-0,3	-5,2	-0,2	-3,5
Антрац.	0,3	0,3	0,3	—	—	0,5	+0,2	+66,6	0,2	+66,6
ИТОГО	6,1	4,7	6,0	-0,1	1,7	6,0	-0,1	1,6	—	—

Фактическій вывозъ	За За 10 мѣсяц. годъ	Вывозъ весь 1912 г. болѣе годъ	Предп. Предполагаемый вывозъ вывоз. 1913 г. болѣе вывоза 1913 г. 1911 г. 1912 г.
-----------------------	-------------------------------	---	--

VI. ПАРОХОДСТВА.

	милліоновъ пудовъ				°/о	м. п.	м. п.	°/о	м. п.	°/о
Кам. уг. . . .	33,4	33,0	34,2	+0,8	2,3	37,0	+3,6	10,7	+2,8	8,1
Кокса. . . .	0,1	0,1	0,1	—	—	—	—0,1	100,0	—0,1	100,0
Брикетовъ. . .	0,9	1,1	1,2	+0,3	33,3	2,0	+1,1	122,0	+0,8	66,6
Антрацита . .	5,6	6,0	6,5	+0,9	16,0	6,0	+0,4	7,1	—0,5	7,7
ИТОГО . . .	40,0	40,2	42,0	+2,0	5,0	45,0	+5,0	12,5	+3,0	7,1

VII. ЗАГРАНИЦУ.

Кам. уг.	1,0	6,0	6,0	5,0	500,0	1,0	—	—	—5,0	83,3
Антрац.	0,8	1,0	1,0	0,2	25,0	6,0	+5,2	260,0	+5,0	500,0
ИТОГО	1,8	7,0	7,0	+5,2	288,8	7,0	+5,2	260,0	—	—

ОСТАЛЬНЫЕ ПОТРЕБИТЕЛИ.

Кам. уг.	198,2	165,4	211,8	+13,6	6,8	247,0	—48,8	24,6	+35,2	16,5
Кокса	15,4	11,2	15,7	+ 0,3	1,9	16,3	+ 0,9	5,8	+ 0,6	3,8
Брикетовъ . . .	0,2	0,3	0,2	—	—	0,2	—	—	—	—
Антрацита . . .	142,2	134,1	172,3	30,1	21,1	196,5	+54,3	38,1	+24,2	14,0
ИТОГО	356,0	311,6	400,0	+44,0	12,3	460,0	+104,0	29,2	+60,0	15,0

ВСЕГО МИНЕРАЛЬНОГО ТОПЛИВА.

Кам. уг.	657,2	570,8	694,2	37,0	5,6	893,0	+235,8	35,9	+199,8	28,6
Кокса.	113,7	111,1	130,0	16,0	14,3	164,0	+50,3	44,2	+34,0	26,1
Брикетовъ . . .	2,3	5,7	5,8	3,8	152,1	6,0	+ 3,7	160,8	+ 0,2	3,4
Антрацита . . .	167,2	157,5	200,0	32,8	19,5	233,0	+65,8	39,4	+33,0	16,5
ИТОГО	940,4	844,4	1030,0	89,6	9,5	1296,0	+355,6	37,8	+266,0	25,8

Приложеніе 2-е.

Особыя мнѣнія, представленныя уполномоченнымъ и выборнымъ Съѣзда горнопр. юга Россіи въ Харьковской Горнозаводской Комитетъ въ засѣданіяхъ 25 октября и 23. ноября 1912 г.

I.

Его Превосходительству

Господину Предсѣдателю Харьковскаго Комитета по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ.

Въ засѣданіи Комитета сего 25 октября Ваше Превосходительство на основаніи предписанія изъ М. П. С. рѣшили при составленіи наряда на перевозку горнозаводскихъ грузовъ на ноябрь мѣсяцъ назначить подъ нагрузку минеральнаго топлива для желѣзныхъ дорогъ не то количество, которое заявили отправители, а то, которое потребовали желѣзные дороги. Причемъ въ подтвержденіе правильности такого рода наряда Вами былъ предъявленъ намъ протоколъ совѣщанія отъ 17 октября 1912 года, состоявшагося по порученію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ протоколѣ значитъ, что совѣщаніе, обсудивъ соотвѣтственныя статьи „Временныхъ Правилъ“ пришло къ слѣдующимъ выводамъ: 1) содержаніе статей 2, 3, 4 и 5 вр. правилъ даетъ основаніе признать, что Комитетъ при назначеніи вагоновъ руководствовался не только заявленіями поставщиковъ о количествѣ требуемыхъ для погрузки угля вагоновъ, но и данными о потребности въ минеральномъ топливѣ, сообщенными Комитету Управленіями дорогъ—получательницамъ, согласно § 3 правилъ, но при этомъ число назначаеваемыхъ отправителю вагоновъ не должно превышать общее число вагоновъ, затребованныхъ имъ для всѣхъ потребителей его угля, 2) Въ видахъ своевременнаго снабженія дорогъ топливомъ Комитетъ въ отношеніи поставщиковъ неисправныхъ обязанъ изъ общаго количества предоставленныхъ такому поставщику на данный мѣсяцъ вагоновъ въ первую очередь назначать для погрузки угля желѣзнымъ дорогамъ то число вагоновъ, какое необходимо для удовлетворенія заявленной дорогами потребностями, для прочихъ же потребителей назначать тѣ изъ назначенныхъ данному поставщику вагоновъ, какіе останутся за удовлетвореніемъ потребностей дорогъ“.

Такое толкованіе приведенныхъ пунктовъ временныхъ правилъ мы находимъ совершенно неправильнымъ и въ корнѣ подрывающимъ самую идею этихъ правилъ на слѣдующихъ основаніяхъ. Временныя правила созданы для урегулированія отправокъ между отдѣльными отправителями вслѣдствіи недостатка подвижнаго состава и пропускной способности на желѣзныхъ дорогахъ и представляютъ аналогію книгъ очередей. § 3 этихъ правилъ говоритъ только объ обязанности дорогъ представлять Комитету свѣдѣнія объ ихъ потребности на каждый мѣсяцъ. § 4 гласитъ, что на основаніи свѣдѣній отъ отправителей и потребителей Комитетъ составляетъ вѣдомость о количествѣ вагоновъ по ст. отправления и по направленіямъ слѣдованія и § 5 говоритъ, объ нормахъ ежедневныхъ погрузокъ и обмѣна. Такимъ образомъ, ни въ одномъ изъ этихъ пунктовъ не говорится о правѣ Комитета самовольно распоряжаться назначеніемъ того или другого количества

вагоновъ отдѣльному потребителю независимо отъ желанія отправителя. Въ § 7 говорится, что въ случаѣ недостатка въ подвижномъ составѣ при разверсткѣ вагоновъ Комитетъ сличаетъ требованія отправителей и потребителей и, если послѣдніе требуютъ меньше вагоновъ, то Комитетъ назначаетъ меньшія цифры.

Этотъ параграфъ и въ дальнѣйшемъ изложеніи говоритъ о правѣ Комитета уменьшать число вагоновъ, слѣдуемыхъ потребителю, сравнительно съ желаніемъ отправителя. Но ни въ одномъ пунктѣ временныхъ Правилъ не говорится о правѣ Комитета увеличить число вагоновъ какому-либо потребителю сравнительно съ требованіемъ отправителя. На основаніи вышеизложеннаго настоящимъ считаемъ долгомъ заявить, что предложенный Вашимъ Превосходительствомъ нарядъ не можемъ признать правильнымъ и посему утвердить его отказываемся.

Признавая вмѣстѣ съ тѣмъ необходимость обезпеченія желѣзныхъ дорогъ минеральнымъ топливомъ въ виду ограниченности запасовъ на многихъ изъ нихъ, считаемъ умѣстнымъ указать на фактъ, имѣвшій мѣсто въ прошломъ нашего Комитета, когда также желѣзныя дороги сравнительно были даже менѣе, чѣмъ теперь, обезпечены каменнымъ углемъ. Тогда по предложенію бывшаго М. П. С. князя Хилкова, Вы, Ваше Превосходительство, пригласили на засѣданіе Комитета углепромышленниковъ и обратились къ нимъ съ предложеніемъ дать дорогамъ необходимое количествѣ угля. Результатомъ этого совѣщанія было удовлетвореніе потребности дорогъ въ углѣ. Думаемъ, что если бы и теперь было созвано подобное совѣщаніе, то дороги получили бы уголь и не было бы надобности прибѣгать къ нарушенію правилъ перевозокъ, нарушенію, которое гибельно отразится на всей промышленности Россіи.

Уполномоченный Съѣзда горнопромышленниковъ *К. Бортновскій.*

Выборные отъ Съѣзда горнопромышленниковъ *И. Вильга.*
С. Зимовскій.

II.

Въ Харьковскій Комитетъ по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ.

ОСОБОЕ МНѢНІЕ.

Уполномоченнаго и выборныхъ отъ
горнопромышленниковъ въ Комитетъ.

Въ засѣданіи Комитета **23 Ноября** с. г. г. Предсѣдателемъ было оглашено предписаніе Управленія желѣзныхъ дорогъ примѣнять для снабженія желѣзныхъ дорогъ углемъ тѣ же мѣры, какія были примѣнены при составленіи наряда на ноябрь въ засѣданіи 25 Октября, при чемъ г. Предсѣдатель заявилъ, что нарядъ на декабрь будетъ составленъ на основаніи этого предписанія.

Распоряженіе это, какъ нарушающее „Правила перевозки“, было нами опротестовано въ засѣданіи 25 октября и мотивы протеста изложены были въ особомъ мнѣніи, приложенномъ къ протоколу.

Настоящимъ мы вновь подтверждаемъ, на основаніи тѣхъ же мотивовъ, нашъ протестъ противъ такого неправильнаго составленія наряда.

Признавая въ то же время, что необходимо усилить снабженіе желѣзныхъ дорогъ топливомъ, запасы коего у нихъ дѣйствительно недостаточны, мы считаемъ, что Управленіе желѣзныхъ дорогъ, какъ покупатель угля, должно было само принять своевременно надлежащія мѣры для снабженія желѣзныхъ дорогъ топливомъ—какъ путемъ побужденія неисправныхъ поставщиковъ, такъ и другими мѣрами, какъ это дѣлаютъ другіе потребители топлива, а не возлагать это на Харьковскій Комитетъ путемъ нарушенія правилъ перевозки и имущественныхъ правъ частныхъ лицъ.

Уполномоченный Съѣзда горнопромышленниковъ *К. Бортновскій.*

Выборные отъ Съѣзда горнопромышленниковъ *И. Вильга.*

С. Зимовскій.

XXXVII Съездъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Приложение III. Къ докладу о современномъ положеніи каменноугольной промышленности.

СВѢДѢНІЯ

о добывной способности и предполагаемой производительности каменноугольныхъ и антрацитовыхъ копей Донецкаго бассейна.

за 1913 годъ.

По заключенію комиссіи: Каменноугольной, подъ председательствомъ Н. С. Авдакова, и антрацитной—
А. Е. Ландсберга.

ХАРЬКОВЪ.

Тип. „Утро“ А. А. Жмудскаго. Соляниковскій пер., № 12.
1912.

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добывная способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Т ы с я ч и п у д о в ъ							П у д ы
I. Районъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ.							
Кривой- Торецъ	О-во разработки кам. соли и угля на югѣ Россіи, Щерб. р.	1) 50.000	4.500	43.000	—	4.000	д. 18.171.000 п. 885.000
	Бр. А. и Ф. Агарковы.	*) 1.064	—	*) 1.064	—	—	в. 532.100
	Бѣлоусовъ Т. З.	*) 1.122	—	*) 1.122	—	—	в. 561.200
Магдали- новка	О-во Никитовскихъ кам.-уг. копей	18.000	—	15.000	—	—	д. 6.098.000
	Ищенко А. Р.	*) 412	—	*) 412	—	—	в. 206.100
Никитов- ка	Акц. О-во „Ртутное Дѣло“ А. Ауэрбахъ и К ^о	25.000	3.000	21.000	—	3.000	д. 7.981.669 п. 1.473.300
	Шамаринъ Н. А.	600	—	600	—	—	д. 370.814
Итого по Южн. ж. д. .		96.198	7.500	82.198	—	7.000	д. 32.627.483 п. 2.358.300 в. 1.299.400
II. Районъ Екатерининской желѣзной дороги.							
Володино	Николо-Михайлов. О-во, При- вольн. рудн.	4.000	—	4.000	—	—	д. 1.752.222
Насвѣте- вичево	Казакинъ Х.	200	—	200	—	—	в. 47.200
	Гладкій И. Н., Лис.-Дон. р. . .	4.000	—	3.000	—	—	д. 1.393.925
	Бр. Островскіе, Ал.-Дм. р. . .	10.000	—	10.000	—	—	д. 1.634.385
	Мошкевичъ Л. А., Дибриво-Ива- новск. рудн.	3.000	—	3.000	—	—	в. 574.300
*) Предполагается пустить 38 новыхъ коксовыхъ печей съ произв. въ 3.600 т. п. въ годъ. (2) Удвоенный вывозъ.							

*) Предполагается пустить 38 новыхъ коксовыхъ печей съ произв. въ 3.600 т. п. въ годъ.

(1) Удвоенный вывозъ.

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добытая способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность кокс. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.	
				Предполагаемая произво- дительность				
				Угля	Антра- цита	Кокса		
Т ы с я ч и п у д о в ь							П у д ы	
Насвѣте- вичево	Шмаевы бр. М. Б. и Б. Б., Ру- бежанскій	6.000	—	4.000	—	—	в. 1.228.900	
	„ Рубежанско-Донецк. р. .	2.000	—	2.000	—	—		
	Бр. Украинскіе и Хургинъ К. М.	3.000	—	2.500	—	—	д. 1.132.007	
	Горлецкій Н. Н. и Якубовскій Л. І.	2 500	—	2.000	—	—	д. 18.6255	
	Нейманъ Г. Г.	300	—	300	—	—	в. 79.600	
	Элькиндъ Л. И.	1.200	—	1.000	—	—	в. 187.100	
	Крестьянскія шахты	1.600	—	1.600	—	—	д. ?	
Лиси- чанскъ	О-во Любимовъ, Сольве и К. .	12.000	—	7.000	—	—	д. 2.940.000	
Лоску- товка	О-во к.-у. и жел. руд. на югѣ Россіи, Тошковскій р. . . .	12.000	—	10.000	—	—		д. 3.829.940
	О-во к.-у. и жел. руд. на югѣ Россіи, Пет.-Георг. р. . . .							
Горско- Ивановск.	О-во к.-у. и жел. руд. на югѣ Россіи, Мирно-Долин. р. . . .	16.000	—	16.000	—	—	д. 5.436.006	
	Горско-Ивановское О-во							
	Т-во Я. Г. Гродзскихъ							3.000
Марьевка	Аппель Ш. Р.	2.000	—	2.000	—	—	в. 4.600	
	О-во Моск.-Кіев.-Вор. ж. д., Го- лубов.-Мар. р.	10.000	—	10.000	—	—	д. 4.483.188	
	Донецкое каменн. Т-во Кореневъ и Шипиловъ, р. Золотое. . .	15.000	—	15.000	—	—	д. 7.165.000	

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добывная способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита. произв. (п). кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Т ы с я ч и п у д о в ь							П у д ы
Марьевка	Русско-Швейцарское кам. уг. к. Акц. О-во, Финляндскій р.	5.000	—	5.000	—	—	д. 1.800.000
	Кольбергъ Г. А., Мариинск. р.	5.000	—	5.000	—	—	д. 704.900
	Козакевичъ П. П., Пумовскій р.	12.000	—	12.000	—	—	—
	Князь Кугушевъ В. И.	4.000	—	4.000	—	—	в. 1.840.300
	Левантъ	500	—	500	—	—	в. 58.100
	Сючеро.	500	—	500	—	—	в. 11.400
	Сѣверо-Донецкое кам.-уг. Т-во.	500	—	500 ¹⁾	—	—	в. 397.500
	Юдинъ П. В., Вѣровский р. .	5.000	—	4.000	—	—	д. 1.118.280
	Бертинское к.-у. Т-во.	3.000	—	3.000	—	—	в. 39.400
	Чупруновъ А. Т.	1.000	—	500	—	—	в. 5.700
	Макаріо	250	—	250	—	—	—
Голубовка	Голубов. Б.-Б. Т-во, Голубов.копъ	26.000	—	22.000	—	—	д. 11.059.600
	С.-П.-Б.-Донецкое Товарищество.	7.000	—	7.000	—	—	—
	Певный П. М.	^{*)} 745	—	^{*)} 745	—	—	в. 372.600
Варваро- полье	Петро-Марьевское О-во	15.000	—	13.500	—	—	д. 6.691.567
	О-во Варваропольскихъ коп. . .	24.000	4.500	20.000	—	4.500	д. 9.743.270 п. 1.982.953
	Золотаревъ М. А. (б. Леманъ) .	1.200	—	600	—	—	д. 70.100

1) Рудникъ будетъ работать лишь по 1-ое марта.

*) Удвоенный вывозъ.

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добывная способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.		
				Предполагаемая произво- дительность					
				Угля	Антра- цита	Кокса			
Т ы с я ч и п у д о в ь							П у д ы		
Варваро- полье	Соколовъ В. С.	4.000	—	3 000	—	—	в.	856.750	
	Ирмино	Ирминское О-во.	25.000	1.800	21.000	—	1.500	д.	8.740.328
Алмазная	О-во Брянскихъ к.-у. коп. . . .	40.000	9.000	37.000	—	9.000	д.	16.313.032	
	О-во Криворогск. кам.-уг. рудн. Орлово-Елен. и Каменск. . .	40.000	12.000	37.000	—	12.000	д.	16.610.000	
	Ю.-Р. Днѣпровское М. О-во, Ка- діевск. и Максим. коп. . . .	63.000	22.500	63.000	—	22.475	д.	24.328.555	
	Ю.-Р. Днѣпровское М. О-во, Ан- ненск. рудникъ	15.000 **)	—	15 000	—	—	д.	6.345.030	
Ломоватка	Прусскій Я. Г.	1.950	—	1.500	—	—	в.	975.300	
Алчевское	Донецко-Юрьевское Мет. О-во Павлов. к.	21.000 **)	9.000	19.000 **)	—	9.000	д.	4.673.602	
	Крживицкій І. А.	1.983	—	1.983	—	—	в.	991.300	
	Овраги	Селезневское О-во.	21.000	—	21.000	—	—	д.	9.242.961
Тупиковая	Н-ки А. Я. Толстикова	6.000	—	6.000	—	—	д.	2.770.000	
	Штедингъ (б. Конжуковъ Д. П.).	8.000	—	5.500	—	—	д.	2.386.820	
	Жилловское О-во	не	ра	бо	та	етъ	—	—	
	Свяно- сербскъ	Чеча	2.000	—	1.000	—	—	—	—
	Бернштейнъ и Берлинъ	12.000	—	11.000	—	—	д.	6.396.188	
	О-во Сулинскаго зав., Шидловск. рудн.	2.000	—	2.000	—	—	д.	481.896	
	Таганрог. О-во б. Левестамъ Е. А.	19.000	3.500	17.000	—	3.500	д.	6 183.066	
	Мелкія шахты	2.000	—	2.000	—	—	п.	1.693.725	

**) Удвоенный вывозъ.

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добытая способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1913 г. добыто (д.) угля и антрацита произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Т ы с я ч и п у д о в ь							П у д ы
Кипучая	Екатерининскихъ копей О-во. . .	10.000	—	6.000	—	—	—
	Поунсле и Ивановъ	2.000	—	2.000	—	—	?
Славяно- сербскъ.	Томшинскій М. Б. и Любовь М. Я.	*) 1.203	—	*) 1.203	—	—	в. 601.440
	Новосильцевъ	10.000	—	6.000	—	—	д. ?
Мануй- ловка Луганскъ	Егоровъ М. Е., Замковскій р. . .	2.000	—	2.000	—	—	д. 749.149
	О-во дом. печ. на Ольховой . .	20.000	8.500	17.000	—	8.000	д. 8.269.599 п. 3.971.779
	Шубина-Поздѣва, аренд. у на- сл. княз. Козловскаго . . .	5.000	—	3.000	—	—	д. 1.021.185
Государ. Байракъ Горловка	Государево-Байракское О-во . .	25.000	6.000	20.000	—	6.000	д. 8.330.000 п. 2.776.749
	Горлово-Ксеніевское Т-во . . .	?	—	—	—	—	—
	О-во Южно-Русской к-у. про- мышлен., Корсунская к. . .	75.000	12.000 бр. 7.000	60.000	—	12.000 бр. 7.000	д. 27.329.943 п. к. 6.143.243 п. бр. 2.322.680
	Измайлова Е. А.	*) 762	—	*) 762	—	—	в. 381.150
	Шавдинъ и Эдельманъ. . . .	3.000	—	2.500	—	—	в. 85.600
	Алексѣевъ И. П.	?	—	—	—	—	в. —
	Поповъ и К ^о . Т-во.	2.000	—	500	—	—	д. 150.000
	Крестьянскія шахты.	12.000	—	12.000	—	—	д. ?
	Козакевичъ П. П., Нарневскій р.	12.000	—	12.000	—	—	д. 5.050.000
Волин- цево Енакіево	Русск.-Белг. О-во, Вѣр. р. . .	30.000	5.600	30.000	—	5.600	д. 22.224.535
	„ „ „ Софіевск. р. . . .	33.000	4.500	33.000	—	4.500	п. 4.801.942
	„ „ „ Бунге р.	28.000	бр. 3.000	18.000	—	бр. 3.000	—
Монахово	О-во Русск. горноз. пром. . .	18.000	800	15.000	—	8.000	д. 6.595.000 п. 4.180.990
Н. Крынка	Фенинское Т-во	12.000	—	12.000	—	—	в. 2.317.460

*) Удвоенный вывозъ.

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добытая способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита, произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Тысячи пудовъ							Пуды
Криничная	Тамбовское О-ва	печи	перешли	обратно	къ Екат.	О-ву	п. 2.675.000
	Екатериновское О-во, Екатер. р. и Рыковский отдѣль. . . .	60.000	22.000 1.500бр.	55.000	—	22.000 1.500бр.	д. 24,786.632 п. к. 9.595.000 п. бр. 355 300
Ханжен- ково	Франко-Русское О-во	27.000	10.000	23.000	—	10.000	д. 9.548.508 п. 4.501.190
Харцызскъ	Титовъ и Симоновичъ, Зуевск антр. р.	400	—	—	400	—	д. 274.816
	Русскій Горный и Металлурги- ческий Уніонъ	60.000	18.000	50.000	—	18.000	д. 28.907.210 п. 4.033.035
Макѣвка	Святодуховъ, Яковл. р.	2.000	—	500	—	—	д. 281.138
Макѣвка 2-й Екат.	Курбатовъ В. І., Юрьевск. р. . .	2.000	—	2.000	—	—	д. 273.000
Раз. 10 вер.	Шалась И. В. и Ко, Мак. Груз. руд.	2.500	—	2.500	—	—	в. 1.123.320
Р. Широ- кій	Сорокинъ М. Г.	2.000	—	2.000	—	—	д. 874.021
	Т-во „Коксованіе“ А. А. Лели и Ко	7.000	3.000 **)	1.777 *)	—	2.695 **)	в. 888.550
Чумаково	Пестерева В. П., Широковск. р.	3.000	—	2.500	—	—	д. 1.054.207
	Арендная К ^о Прохоровскихъ копей.	25.000	6.000	23.000	—	6.000	д. 10.033.085 п. 3.013.733
	Алексѣевское Г. О-во, Калм.-Бо- год. к.	26.000	5.000	23.000	—	5.000	д. 10.445.000

*) Удвоенный вывозъ по Ново-Прохор. О-ву.

**) Удвоенное производство.

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добывная способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Т ы с я ч и п у д о в ь							П у д ы
Чумаково	Т-во Анохинъ, Сѣриковъ и Бере- зовскій	10.000	—	10.000	—	—	д. 3.341.180
	Шредеръ Э. П.	5.000	—	5.000	—	—	д. 1.203.889
Гласная	Рутченковское О-во, Чулков- скій р.	17.000	—	15.000	—	—	д. 7.193.100
	Малкинъ Я. Л., Ново-Григор. р.	3.000	—	2.500	—	—	д. 1.248.984
Щегловка	Голубовское Б. Б. Т-во, Бер- Богод. к.	25.000	6.000	25.000	—	6.000	д. 10.325.000 п. 2.635,900
Калміусъ	О-во Сулинскаго завода, Бе- рест. р.	18.000	1.250	16.000	—	1.250	д. 8.435.000 п. 686.964
	Горжковский, Хибчинскій и К ^о	12.000	—	12.000	—	—	д. 4 774.859
	Арендн. Т-во Берест.-Кальм. р. (б. Ново-Прохоровское О-во, Бе- рест. Кальм. р.)	2.500	—	2.500	—	—	д. 500 658
	Юзово	Новороссійское О-ве.	125.000	—	100.000	—	произв. на зав.
Юзово	Николо-Михайл. О-во, Алексан- дровск. р.	7.000	—	7.000	—	—	д. 3.122.808
	Иванова Л. И.	5.500	—	4.500	—	—	д. 2.272.878
	Рутчен- ково	Рутченковское О-во, Рутченк. рудникъ	43.000	7.000	33.200	—	7.000
	Южно-Русск. Днѣпров. М. О-во, Лид. руд.	25.000	—	17.000	—	—	д. 8.875.318

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добытая способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита, произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Т ы с я ч и п у д о в ь							П у д ы
Рутчен- ково	Рутченковскія копи Акц. О-ва „Русскій Провидансъ“ . . . (б. Т-во Рутченковскихъ копей)	11.000	—	11.000	—	—	д. 4.909.280
Мандры- кино	Н-цы П. А. Карпова.	44.000	—	40.000	—	—	д. 17.737.506
	Пестерева В. П., Трудовск. р. . .	12.000	—	12.000	—	—	д. 4.976.118
Доля	Алексѣевское Г. О-во, Алексан. р.	3.000	—	3.000	—	—	д. 1.010.000
Гришино	Западно-Донецкое О-во.	6.000	—	6.000	—	—	в. —
	О-во Грушевскій антрацитъ Новозксномич. р. б. Кречунеско	10.000	—	8.000	—	—	в. —
	Геккеръ В. М., Ильинск. р. . . .	2.500	—	1.500	—	—	д. 618.000 (5 м.)
	Файнштейнъ В. О. и К ^о	1.000	—	700	—	—	д. 360.139
Чистяково	Такай-Швили В. С., р. Григорьев.	2.500	—	1.000	—	—	д. 125.000
	Мелкія пахты на землѣ села Нов. экон.	1.500	—	1.500	—	—	—
	Алексѣев. Г. О-во, Чистяк. к. . .	4.500	—	—	3.000	—	—
	Гольдштейнъ и Чередниченко . .	1.600	—	—	1.600	—	д. 409.850
	Московско-Донецкое Т-во. . . .	4.000	—	—	4.000	—	д. 1.125.552
Безчин- ская Софьино Бродское	Дроновъ С. Н.	3.000	—	—	2.000	—	д. 907.028
	Ремовское антр: Т-во	6.000	—	—	6.000	—	д. 2.373.969
	Мартыненко Н. М.	2.000	—	—	1.500	—	д. 346.650
	Т-во Прохоровской Трехгорной М-ры	7.000	—	—	7.000	—	д. 2.735.228
	Т-во И. Е. и Р. К. Бродскихъ . .	4.000	—	—	5.000	—	в. 987 900
	Рудн. Э. Шредеръ	3.000	—	—	3.000	—	в. —

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добытая способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Т ы с я ч и п у д о в ь							П у д ы
Постни- ково	Катыкъ М. И.	3.000	—	—	3.000	—	в. 70.350
	Симоновичъ С. И., Орлов. р. . .	2.000	—	—	1.000	—	д. 17.572
	Дулинъ В. И.	—	—	—	—	—	в. —
Скосыр- ская	Шевцова-Николаева Е. Е. . .	4*)	—	—	4*)	—	в. 1.800
Петро- веньки .	Припичко А. А.	32*)	—	—	32*)	—	в. 15.800
	Федоровское Т-во	2.000	—	—	2.000	—	в. 264.838
Штеровка	Украинскій	500	—	—	500	—	в. 48.850
Хрусталь- ная	Акціонерное Общ-во „Карлъ“ .	6.000	—	—	5.000	—	д. 2.706.004
	Хрустальское Т-во антрац. рудниковъ	5.000	—	—	5.000	—	д. 1.467.320
	Папченко Е. Е.	2.000	—	—	2.000	—	в. 474.850
	Вертіевъ В. В.	500	—	—	500	—	—
Боково	И. П. Яковенко	11.000	—	—	11.000	—	д. 4.950.049
	„Боково“ Акц. О-во антрац. коп.	5.000	—	—	5.000	—	д. 2.823.150
	Теръ-Давыдовъ М. П.	6.000	—	—	4.000	—	д. 466.670 (3 м.)
	Ищенко С. Т. и К ^о	2 000	—	—	2.000	—	д. 1.065.240
	Ищенко Т. Т., Должанскій р. .	3.000	—	—	2.000	—	} в. 953.770
„ „ Боковскій р.	2.000	—	—	2.000	—		

*) Удвоенный вывозъ.

*) Удвоенный вывозъ.

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добывная способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Т ы с я ч и п у д о в ъ							П у д ы
Боково	Чеча В. Ф.	5.000	—	—	5.000	—	д. 2.145.200
	Колодяжный В. Ф.	1.000	—	—	1.000	—	д. 304.500
Кринда- чевка	Боково-Хруст. антр. коп. О-во.	14.000	—	—	12.000	—	д. 2.179.230
	Коссичъ Н. С. и Комаровскій Н. П.	3.000	—	—	3.000	—	д. 1.329.763
	Криндачевское Горн. Т-во . .	6.000	—	—	6.000	—	д. 3.495.612
	Донченко И. Н.	1.000	—	—	1.000	—	в. 688.950
	Байдакъ Н. Г. и Беклемишевъ А. А.	6.000	—	—	5.000	—	в. 1.831.260
Щетово	Мординъ П. В.	12.000	—	—	8.000	—	д. 2.609.545
	Фенинъ П. В.	2.500	—	—	2.500	—	д. 332.071
Желѣзо	Юанни-Казановичъ И. К. . . .	1.000	—	—	500	—	д. 32.260
	Донченко И. Н.	1.000	—	—	1.000	—	в. 128.000
Антра- цитъ	Кольбергъ Г. А., Стеф. р. . . .	7.000	—	—	7.000	—	д. 3.980.403
	Т-во Д. Г. Красельщикъ и Е. Е. Шараповъ	9.000	—	—	9.000	—	д. 4.136.068
	Красельщикъ Н. И.	4.000	—	—	2.000	—	д. 811.689
Стахѣво	О-во «Грушевскій антрац.» Бла- гов. руд.	5.000	—	—	5.000	—	д. 1.547.506

Станци отправле- нiя	Фирмы рудниковъ	Добывная способ- ность на 1913 г.	Всмож- ная про- изв ди- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Т ы с я ч и п у д о в ь							П у д ы
Прищепное	Прищепное О-во	2.000	—	—	2.000	—	в. 973.800
Малокрѣ- пинка	Кочергинъ О. И.	3.000	—	—	3.000	—	—
	Ткачевъ Н. А.	2.000	—	—	2.000	—	д. 580.167
Наголь- чикъ	Мирошниченко	100	—	—	100	—	в. 48.800
	Сѣренкiй и Павлюченко. . . .	300	—	—	300	—	—
Картушино	Т-во Петрово-Тацин. к.	2.200	—	—	1.000	—	—
	Лобовъ А. А.	2.000	—	—	2.000	—	д. 181.800
	Коротковъ Д. Ф.	300	—	—	250	—	д. 141.128
Должан- ская	Акц. О-во антр. копей М. С. Вальяно	14.000	—	—	12.000	—	д. 5.500.662
	К. Фунтопулосъ и К ^о	2.000	—	—	2.000	—	—
	Вавиловъ Ф. Н.	4.000	—	—	2.000	—	д. 142.840
	Княгиня З. Н. Юсупова	14.000	—	—	12.000	—	д. 5.322.889
	О-во Должанскихъ копей	6.000	—	—	6.000	—	—
	Отто В. А.	5.000	—	—	5.000	—	д. 1.970.159
	Игнатьевъ Я. А.	2.000	—	—	2.000	—	д. 583.995
	Итого по Екатер ж. д.	1.633.329	185.150 бр. 11.500	1.232.320	198.186 бр. 11.500	184.020 бр. 11.500	д. 534.500.093 п. 78.493.176 п. бр. 2.677.980 в. 19.549.478

III. Районъ Юго-Восточныхъ жел. дор.

Грушевка	Бакулинъ С. Т.	*) 49	—	—	*) 49	—	в. 24.400
	Бакулинъ Г. Т.	*) 74	—	—	*) 74	—	в. 36.900

*) Удвоенный вывозъ.

Станціи отправле нія	Фирмы рудниковъ	Обычная способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Т ы с я ч и п у д о в ь							П у д ы
Грушевка	Ждановъ И. В.	*) 6	—	—	*) 6	—	в. 2.900
	Малинъ І. И.	*) 71	—	—	*) 71	—	в. 35.400
	Николаенко В. И.	*) 9	—	—	*) 9	—	в. 4.600
Шахтная	О-во «Грушевск. антр.», Груш. р.	18.000	—	—	16.000	—	д. 7.457.530
	Русское О-во Пароход. и Торг.	10.000	—	—	8.000	—	д. 3.800.083
	Таганр.-Грушев.-Донское Т-во .	3.500	—	—	2.500	—	д. 841.030
	Т-во И. С. Панченко	3.000	—	—	1.500	—	в. 384.700
	Вѣровскій Н. Т.	*) 147	—	—	*) 147	—	в. 73.300
	Поляковъ Н. И. и К ^о	1.000	—	—	300	—	в. 900
	Слатинъ С. П.	1.500	—	—	700	—	д. 379.100
	Леоменозовъ Е. К.	2.000	—	—	500	—	д. 63.855
	Болтоносовъ Ф. В.	*) 121	—	—	*) 121	—	в. 60.300
	Долватьянцъ Н. С. и Мурта- зинъ	*) 9	—	—	*) 9	—	в. 4.700
	Смагинъ Ф. В.	*) 94	—	—	*) 94	—	в. 47.050
	Красельщикъ Н. И.	1.500	—	—	1.000	—	в. 488.110
	Усатовъ	*) 29	—	—	*) 29	—	в. 14.400
Власовка	Н-ки Парамонова Е. Т. . . .	20.000	ант. бр. 2.500	—	16.000	ант. бр. 1.500	д. 8.340.604 п. бр. 581.454

*) Удвоенный вывозъ.

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добывная способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коксов. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита. произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
Т ы с я ч и п у д о в ь							П у д ы
Власовка	Азовская угольная Ко	6.000	—	—	5.000	—	д. 3 190.646
	Н-ки С. Б. Ованесова и бр. Аразовы	1.500	—	—	1.500	—	д. 449.511
	Н-ки Чурилина Н. И.	5.800	—	—	5.000	—	д. 1.895 834
	Ованесовъ Б. С.	1.000	—	—	1.000	—	д. 165.000
	Прочіе рудники Грушев.-Влас. района.	5.500	—	—	2.500	—	—
Сулинъ	О-во Сулинскаго зав., Екатери- нинскій руд.	2.500	—	—	2.500	—	д. 1.294.806
	О-во Сулинскаго зав., Наслѣды- шевскій р.	8.500	—	—	5.500	—	д. 2.979.249
Замчалово	О-во Русскихъ кам. уг. копей (б. Фридебергъ).	1.000	—	—	1.000	—	д. 489.210
	Саріевъ И. С. и Черкесовъ Н. С.	*) 62	—	—	*) 62	—	в. 30.800
	Аттаровъ Б. М.	*) 82	—	*) 82	—	—	в. 40.950
	Дьяченко Я. М.	120	—	—	—	—	в. 5.900
	Ивановъ И. П.	*) 390	—	—	*) 390	—	в. 195.100
Рѣпная	Васильевъ Я. А.	8.000	—	8.000	—	—	д. 1.336.885
Грачи	Юж.-Русское Металлургич. О-во, Свинаревск. р.	7.500	—	6.500	—	—	д. 2.851.695
	Суворовское О-во	1.200	—	1.200	—	—	—
	Т-во Ивановъ П. И. и Черны- шенко И. В.	400	—	250	—	—	д. 30.817
Гуково	Рудникъ В. Русецкаго	1.000	—	—	1.000	—	—

*) Удвоенный вывозъ.

Станціи отправле- нія	Фирмы рудниковъ	Добывная способ- ность на 1913 г.	Возмож- ная про- изводи- тельность коков. печей на 1913 г.	На 1913 годъ.			За первые 6 мѣсяц. 1912 г. добыто (д.) угля и антрацита произв. (п.) кокса, вывезено (в.) угля и антрац.
				Предполагаемая произво- дительность			
				Угля	Антра- цита	Кокса	
				Т ы с я ч и п у д о в ъ			П у д ы
Сентя- новка	Прочіе рудники	5.000	—	5.000	—	—	д. ?
Тацинская	Уральско-Волжское О-во (б.Дар- си П. Г.)	1.000	—	700	—	—	д. 482.902
Каменская	Южно-Русск. О-во к.-уг. пром., Бѣлинская копъ	*) 64	—	*) 64	—	—	д. 32.204
Юрта ста- нции Ека- теринин.	Бр. А. И. и Ф. Парамоновы . .	1.000	—	—	400	—	д. 181.907
	Т. д. Бр. Севрюговыхъ	300	—	—	200	—	д. 56.000
По р. Сѣв. Донцу	Лапинъ И. В.	*) 20	—	—	*) 20	—	д. 10.000
	Крестьянскія шахты	5.000	—	—	5.000	—	—
Итого по Юго- Вост. ж. д. . . .		124.047	бр. 2.500	21.796	78.181	бр. 1.500	д. 36.338.858 п. бр. 581.454 в. 1.450.410
Всего		1.853.573	к. 192.650 уг. бр. 11.500 антр. бр. 2.500	1.336.314 1.612.681	314.000 276.367	191.020 уг. бр. 11.500 антр. бр. 1.500	д. 603.466.434 п. к. 80.851.476 п. бр. 3.259.434 в. 22.299.288
Сверхъ того на заводахъ . .		—	—	—	—	91.000	—
Итого кокса		—	—	—	—	282.020	—

*) Удвоенная добыча.

ДОКЛАДЪ СОВѢТА

XXXVII Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи

по II^a вопросу программы

О СОВРЕМЕННОМЪ ПОЛОЖЕНІИ КАМЕННОУГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДОНЕЦКАГО БАСЕЙНА.

I. Статистическія свѣдѣнія о каменноугольной и антрацитной промышленности.

1. Статистическія данныя о добычѣ, расходѣ и запасахъ минеральнаго топлива вообще.

На основаніи свѣдѣній Статистическаго Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, добыча, расходъ и запасы минеральнаго топлива на рудникахъ Донецкаго бассейна въ 1911 г. въ сравненіи съ предшествующими годами характеризовались слѣдующими цифрами:

	1909	1910	1911
	Милліоны пудовъ		
Запасы къ началу года	52,88	54,59	39,86
Добыто за годъ	1.089,50	1.018,78	1.217,63
Расходъ „ „	1.087,79	1.033,51	1.212,89
Запасы къ концу года	54,59	39,86	44,60

Такимъ образомъ, добыча 1911 г. на 198,85 мил. пуд. превысила добычу 1910 г., въ то же время расходъ топлива увеличился лишь на 179,38 милл. пуд., въ связи съ чѣмъ запасы къ концу 1911 года возросли на 4,74 милліон. пудовъ противъ конца 1910 года.

По сравненію съ 1909 г. добыча и расходъ 1911 года возросли значительно меньше. Возрастаніе добычи донецкаго минеральнаго топлива началось еще съ конца 1910 года, когда, съ одной стороны, пришлось пополнять недовывозъ, составившій за холерное время 1910 года 40—50 мил. пудовъ, а съ другой—началось усиленіе спроса, вызванное общимъ оживленіемъ промышленности. Указанное пополненіе недовывоза за холерное время происходило и въ первые мѣсяцы 1911 года. Но главная часть усиленія добычи въ 1911 году была вызвана оживленіемъ спроса на донецкое топливо, обусловленнымъ какъ усилившимся благодаря оживленію промышленности естественнымъ приростомъ потребления топлива вообще, такъ и частичнымъ переходомъ на уголь съ нефти и дровъ вслѣдствіе повышенія цѣнъ на эти послѣдніе виды топлива, что уже было отмѣчено въ докладѣ Комиссіи XXXVI Съѣзду по вопросу о состояніи Донецкой каменноугольной промышленности.

Ростъ добычи и расхода донецкаго топлива продолжался въ текущемъ 1912 году, какъ это показываетъ нижеслѣдующая таблица:

	1911 годъ		1912 г.	Въ 1 полугодіи 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—)	
	1 полугод.	2 полугод.	1 полугод.	1 пол. 1911 г.	2 пол. 1911 г.
Милліоны пудовъ					
Запасы къ началу періода	39,86	36,55	44,60	+4,74	+8,05
Добыча за періодъ	579,46	638,17	647,87	+68,41	+9,70
Расходъ „ „	582,77	630,12	661,62	+78,85	+31,50
Запасы къ концу періода	36,55	44,60	30,85	—5,70	—13,75

Такимъ образомъ, за первое полугодіе 1912 г. добыча минеральнаго топлива возросла на 68,41 мил. пуд., или почти на 11,8⁰/₁₀₀, противъ перваго полугодія 1911 г. и на 9,70 мил. пуд., или на 1,5⁰/₁₀₀, противъ 2-го полугодія 1910 г. Ростъ расхода происходилъ еще интенсивнѣе, а именно на 78,85 мил. пуд., или на 13,5⁰/₁₀₀, противъ перваго полугодія 1911 г. и на 31,50 мил. пуд., или на 5⁰/₁₀₀, противъ второй его половины.

Въ послѣдующіе мѣсяцы 1912 г. добыча и расходъ также превышали соотвѣтствующія цифры прошлаго года. Въ настоящее время Статистическое Бюро Совѣта имѣетъ свѣдѣнія о добычѣ за 8 мѣсяцевъ 1912 г. Восьмимѣсячные итоги 1912 и 1911 г.г. приводятся въ слѣдующей таблицѣ:

	За 8 мѣсяцевъ		Въ 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—) 1911 г.
	1911 г.	1912 г.	
Милліоны пудовъ			
Запасы къ началу періода	39,86	44,60	+ 4,74
Добыча за періодъ	758,27	836,74	+78,47
Расходъ „ „	766,07	853,42	+87,35
Запасы къ концу періода	32,06	27,92	— 4,14

Изъ таблицы этой видно, что добыча за 8 мѣсяцевъ текущаго года возросла на 78,47 милл. пуд., или на 10,35% противъ 8 мѣсяцевъ прошлаго года. Такое увеличеніе добычи объясняется повышеніемъ спроса на донецкое минеральное топливо, вызваннымъ, какъ увидимъ ниже, продолжающимся оживленіемъ промышленности, обусловившимъ также усиленіе желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Вслѣдствіе превышенія расхода надъ добычей запасы въ 1912 году продолжали уменьшаться и къ концу періода сократились на 16,68 милл. пуд.

Большой интересъ представляетъ сравненіе годовыхъ результатовъ 1908-9, 1909-10, 1910-11, и 1911-12 г.г. Для сравненія беремъ результаты добычи, расхода и запасы съ 1 сентября 1908 г. по 1 сентября 1909 г., съ 1-го сентября 1909 г. по 1 сентября 1910 г., съ 1 сентября 1910 по 1 сентября 1911 г. и съ 1 сентября 1911 г. по 1 сентября 1912 г. Результаты эти видны изъ слѣдующей таблицы:

	Сентябрьскій годъ				Въ 1911/12 г. болѣе (+) или менѣе (—)		
	1908/9	1909/10	1910/11	1911/12	1908/9	1909/10	1910/11
	м и л л и о н ы				п у д о в ъ		
Запасы къ нач. періода	39,37	49,27	33,71	32,06	—7,31	—17,21	—1,65
Добыча за періодъ	1.116,79	1.002,91	1.152,16	1.296,10	+179,31	+293,19	+143,94
Расходъ „ „	1.106,89	1.018,47	1.153,81	1.300,24	+193,35	+281,77	+146,43
Зап. къ концу періода	49,27	33,71	32,06	27,92	—21,35	—5,79	—4,14

Оказывается, что за разсматриваемые годовые періоды добыча, испытывавшая громадное сокращеніе въ сентябрьскомъ 1909-10 г. на 113,88 милл. пуд., или на 10,2%, противъ добычи сентябрьскаго 1908-9 года, возросла въ 1910-11 г., превысивъ цифру 1908-9 г. на 35,4 милл. пуд., и продолжала расти въ 1911-12 г., когда она превысила добычу 1908-9 г. на 179,31 м. п., или на 15,35%, а добычу 1910-11 г. на 143,94 мил. пуд., или на 12,49%. Расходъ топлива, согласно таблицѣ уменьшившійся въ 1909-10 г. на 88,42 милл. пуд., въ 1911-12 г. возросъ противъ 1908-9 г. на 193,35 милл. пуд., или на 17,47%, а противъ 1910-11 г. на 146,43 м. п., или на 12,69%.

Движеніе добычи донецкаго минеральнаго топлива по мѣсяцамъ минувшаго и текущаго годовъ видно изъ слѣдующей таблицы:

	Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	Всего за 1-е пол.	Іюль	Августъ	За перв. 8 мѣс.
	м и л л и о н ы п у д о в ъ									
1911 г. .	108,68	97,72	126,00	60,92	90,45	95,65	579,46	89,93	86,38	753,77
1912 г. .	117,08	109,09	95,26	106,52	110,57	109,35	647,87	96,96	91,91	836,74
Разн. 1912 г. прот. 1911 г.	+8,40	+11,37	—30,74	+45,60	+20,08	+13,70	+68,41	+7,03	+5,53	+82,97

Значительное увеличеніе добычи по сравненію съ 1911 г. приходится на мѣсяцы— апрѣль, май, іюнь; добыча въ іюль и августъ лишь немного превышаетъ прошлогоднюю, что безъ сомнѣнія обусловлено недостаткомъ въ рабочихъ рукахъ вслѣдствіе ухода рабочихъ.

2. Статистическія данныя о добычѣ, расходѣ и запасахъ по отдѣльнымъ видамъ минеральнаго топлива.

Результаты добычи за 1911 г. и за отчетные мѣсяцы 1912 г. были неодинаковы для отдѣльныхъ отраслей донецкой угольной промышленности.

Каменный уголь.

По свѣдѣніямъ Статистическаго Бюро Совѣта Съѣзда, добыча каменнаго угля въ 1911 г. выразилась цифрой 1.033,43 мил. пуд. противъ 861,98 мил. пуд. въ 1910 г., т. е. возросла на 171,45 мил. пуд., или почти на 20%.

Въ текущемъ 1912 году добыча каменнаго угля продолжала увеличиваться, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

	1911 годъ		1912 г. 1 полугод.	За 1 полугод. 1912 г. болѣе (+) менѣе (—)	
	1 полугод.	2 полугод.		1 полугод. 1911 г.	2 полугод. 1911 г.
	М и л л і о н ы п у д о в ъ				
Запасы къ началу періода	16,50	10,65	27,75	+11,25	+17,10
Добыча за періодъ	498,03	535,40	549,25	+51,22	+13,85
Расходъ „ „	503,88	518,30	563,86	+59,98	+45,56
Запасы къ концу періода	10,65	27,75	13,14	+2,49	—14,61

Полугодовая добыча каменнаго угля въ 1912 году оказалась на 51,22 мил. пуд., или на 10,28% больше добычи 1-го полугодія 1911 г. и на 13,85 мил. пуд., или на 2,6% превысила добычу 2-го полугодія 1911 г., при этомъ запасы каменнаго угля на рудникахъ къ концу перваго полугодія т. е. опредѣлялись всего въ 13,14 мил. пуд., тогда какъ къ началу періода они равнялись 27,75 мил. пуд.; такимъ образомъ, въ теченіе перваго полугодія текущего года расходъ шелъ впереди добычи.

Итоги за 8-мѣсячный періодъ 1912 года приводятся въ слѣдующей таблицѣ:

	8 мѣсяцевъ		Въ 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—) 1911 г.
	1911 г.	1912 г.	
	Милліоны пудовъ		
Запасы къ началу періода	16,50	27,75	+11,25
Добыча за періодъ	648,43	707,06	+58,63
Расходъ „ „	654,96	721,39	+66,43
Запасы къ концу періода	9,97	13,42	+3,45

Отсюда видно, что добыча каменного угля за 8 мѣсяцевъ 1912 г. возросла на 58,63 мил. пуд., или на 9%, противъ соотвѣтствующаго періода 1911 г. Расходъ за 8 мѣсяцевъ 1912 г. возросъ еще больше, а именно на 66,43 милл. пуд. противъ 8 мѣсяцевъ 1911 г., причемъ запасы въ теченіе этого періода упали на 14,33 милл. пуд., или болѣе, чѣмъ вдвое.

Результаты годичной добычи каменного угля, если сравнить періоды отъ 1 сентября 1908 г. по 1 сентября 1909 г., отъ 1 сентября 1909 по 1 сентября 1910 г., отъ 1 сентября 1910 г. по 1 сентября 1911 г. и отъ 1 сентября 1911 г. по 1 сентября 1912 г., выражаются слѣдующей таблицей:

	С е н т я б р ь с к і й г о д ь				Въ 1911/12 г. болѣе (+) или менѣе (-) 1908/9 г.	Въ 1911/12 болѣе (+) или менѣе (-) 1909/10	Въ 1911/12 болѣе (+) или менѣе (-) 1910/11
	1908/9	1909/10	1910/11	1911/12			
	М и л л і о н ы п у д о в ъ						
Запасы къ нача- лу періода . . .	28,95	32,42	14,51	9,97	-18,98	-22,45	-4,54
Добыча за періодъ	952,72	848,95	977,20	1.092,06	+139,34	+243,11	+114,86
Расходъ „ „	949,25	866,86	981,74	1.088,61	+139,36	+221,75	+106,87
Запасы къ концу періода	32,42	14,51	9,97	13,42	-19,00	-1,09	+3,15

Добыча за сентябрьскій 1911-12 годъ возросла противъ добычи за сентябрьскій 1908-9 г. на 139,34 милл. пуд., или на 14,6%; также сильно увеличился и расходъ каменного угля (на 139,36 м. пуд., или на 14,7%).

Движеніе добычи каменного угля по мѣсяцамъ текущаго и минувшаго годовъ приводится въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Янв.	Февр.	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	За 1-е полуг.	Іюль	Авг.	За перв. 8 мѣс.
	М и л л і о н ы п у д о в ъ									
Каменный уголь 1911 г.	93,14	83,24	110,76	53,46	77,63	79,80	498,03	77,29	73,11	648,43
1912 г.	99,96	93,35	82,00	90,41	91,53	92,00	549,25	81,81	76,00	707,06
Разница 1912 г. противъ 1911 г.	+6,82	+10,11	-28,76	+36,95	+13,90	+12,20	+51,22	+4,52	+2,89	+58,63

Какъ видимъ, кромѣ марта текущаго года, на который пришлась Пасха, въ минувшемъ году бывшая въ апрѣлѣ, въ теченіе всѣхъ мѣсяцевъ текущаго года добыча неизмѣнно превышала соответствующую добычу минувшаго года. Въ теченіе іюля и августа текущаго года это превышеніе нѣсколько сократилось, вслѣдствіе недостатка рабочихъ на копяхъ. Въ среднемъ, за 1-ое полугодіе 1912 года добыча превысила полугодовую добычу минувшаго года на 10,3%; соответствующее же превышеніе для іюля равнялось 5,8%, а для августа лишь 4%.

А н т р а ц и т ъ.

Добыча антрацита за весь 1911 г. выражалась цифрой 184,20 мил. пуд., противъ добычи 1910 г. (156,80 мил. пуд.) больше на 27,40 мил. пуд., или на 17,5%.

Въ 1-мъ полугодіи 1912 года добыча антрацита продолжала возрастать противъ 1-го полугодія 1911 г., но отстала отъ 2-го полугодія того же года, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

	1911 годъ		1912 г.	За 1 полуг. 1912 г. болѣе(+) или менѣе(—)	
	1 полуг.	2 полуг.	1 полуг.	1 полуг. 1911 г.	2 полуг. 1911 г.
М и л л і о н ы п у д о в ъ					
Запасы къ началу періода	23,36	25,90	16,85	—6,51	—9,05
Добыча за періодъ	81,43	102,77	98,62	+17,19	—4,15
Расходъ „ „	78,89	111,82	97,76	+18,87	—14,06
Запасы къ концу періода	25,90	16,85	17,71	—8,19	+0,86

За первое полугодіе 1912 г. добыча антрацита возросла на 17,19 мил. пуд., или почти на 2,11% противъ 1 полугодія 1911 г.; расходъ антрацита за тотъ же періодъ увеличился даже на 18,87 мил. пуд., или на 23,9%, противъ 1 полугодія 1911 г.; противъ 2 полугодія 1911 г.—добыча перваго полугодія 1912 г. отстала на 4,15 мил. пуд., или на 4%, а расходъ антрацита даже на 14,06 мил. пуд., или на 12,6%.

8-мѣсячные итоги 1912 г. приводятся въ слѣдующей таблицѣ:

	За 8 мѣсяцевъ		Въ 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—) 1911 г.
	1911 г.	1912 г.	
М и л л і о н ы п у д о в ъ			
Запасы къ началу періода	23,36	16,85	—6,51
Добыча за періодъ	109,84	129,68	+19,84
Расходъ „ „	111,11	132,03	+20,92
Запасы къ концу періода	22,09	14,50	—7,59

Какъ видно, добыча за 8 мѣс. 1912 г. возросла противъ соотвѣтствующаго періода 1911 г. на 19,84 м. п., или на 18,1⁰%. Немного сильнѣе возросъ расходъ (на 20,92 м. п., или 18,8⁰%). Запасы въ теченіе указаннаго періода сократились на 2,35 милл. пуд.

Для антрацита также приведемъ таблицу добычи, расхода и запасовъ за сентябрьскіе 1908-9, 1909-10, 1910-11 и 1911-12 годы, съ 1 сентября предшествующаго по 1 сентября послѣдующаго года.

	С е н т я б р ь с к і й г о д ь				Въ 1911/12 болѣе (+) или менѣе (-) 1908/9 г.	Въ 1911/12 г. болѣе (+) или менѣе (-) 1909/10 г.	Въ 1911/12 г. болѣе (+) или менѣе (-) 1910/11 г.
	1908/9	1909/10	1910/11	1911/12			
М и л л і о н ы п у д о в ъ							
Запасы къ нача- лу періода . . .	10,42	16,85	19,20	22,09	+11,67	+5,24	+2,89
Добыча за періодъ	164,07	153,96	174,96	204,04	+39,97	+50,08	+29,08
Расходъ „ „	157,64	151,61	172,07	211,63	+53,99	+60,02	+39,56
Запасы къ концу періода	16,85	19,20	22,09	14,50	—2,35	—4,70	—7,59

Паденіе добычи за сентябрьскій 1909-10 г. противъ сентябрьскаго 1908-9 г. равнялось 10,11 милл. пуд., или 6,16⁰%; расходъ антрацита за этотъ періодъ уменьшился на 10,31 милл. пуд.; за сентябрьскій же 1911-12 г. противъ 1908-9 г. добыча возросла на 39,97 милл. пуд., или на 24,4⁰%, а расходъ даже на 53,99 м. п., или на 34,2⁰%.

Движеніе добычи антрацита по мѣсяцамъ текущаго и минувшаго годовъ видно изъ слѣдующей таблицы:

	Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	За всепер- вое пол.	Іюль	Августъ	За пер- вые 8 мѣсяцевъ
М и л л і о н ы п у д о в ъ										
Антрацитъ 1911 г. . .	15,54	14,48	15,24	7,46	12,86	15,85	81,43	14,14	14,27	109,84
1912 г. . .	17,12	15,74	13,26	16,11	19,04	17,35	98,62	15,15	15,91	129,68
Разн. 1912 г. противъ 1911 г. . .	+1,58	+1,26	—1,98	+8,65	+6,18	+1,50	+17,19	+1,01	+1,64	+19,84

Добыча за всѣ мѣсяцы текущаго года, за исключеніемъ марта, на который въ 1912 г. пришлась Пасха, въ 1911 г. бывшая въ апрѣлѣ, неизмѣнно превышаетъ соотвѣтствующія цифры добычи по мѣсяцамъ 1911 г.

К о к с ъ.

Производство кокса на рудникахъ и заводахъ юга Россіи въ 1911 г. равнялось 202,37 мил. пуд., т. е. было на 24,69 милл. пудовъ, или на 14,5% больше, чѣмъ въ 1910 г. (167,68 милл. пуд.).

За текущій 1912 годъ производство кокса продолжало возрастать, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

		1911 годъ		1912 г.	За 1 полугодіе 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—)	
		1-ое полу- годіе	2-ое полу- годіе	1-ое полу- годіе	1 полугодія 1911 года	2 полугодія 1911 года
М и л л і о н ы п у д о в ъ						
На рудникахъ	произведено кокса .	70,11	75,65	81,15	+11,04	+5,50
	употреблено угля .	95,47	102,50	109,21	+13,74	+6,71
На заводахъ	произведено кокса .	28,09	28,52	32,64	+4,55	+4,12
	употребл. угля . . .	37,59	38,36	43,92	+6,33	+5,56
Итого произвед. кокса.		98,20	104,17	113,79	+15,59	+9,62
употреблено угля . . .		133,06	140,86	153,13	+20,07	+12,27

Производство кокса на рудникахъ и заводахъ за первое полугодіе 1912 г. достигло 113,79 милл. пудовъ, т. е. увеличилось на 15,59 мил. пуд., или почти на 16% противъ добычи первой половины 1911 г., причемъ какъ въ 1911 г., такъ и въ 1912 г. на 1 пудъ кокса было употреблено угля 1,35 пуда. Въ сравненіи съ 2 полугодіемъ 1911 г. производство 1-го полугодія 1912 г. увеличилось на 9,62 милл. пуд., или на 9,2%.

Производство кокса въ теченіе первыхъ 8 м. 1912 года значительно превысило производство его за тотъ же періодъ минувшаго года, какъ видно изъ слѣдующей таблицы:

	За 8 мѣсяцевъ		Въ 1912 г. больше (+) или меньше (—) 1911 г.
	1911 г.	1912 г.	
Милліоны пудовъ			
Запасы къ началу періода	1,22	1,58	+0,36
Приготовлено за періодъ	94,07	108,36	+14,29
Израсходовано „ „	92,89	107,80	+14,91
Остатокъ къ концу періода	2,40	2,14	—0,26
На заводахъ юга Россіи.			
Приготовлено за періодъ	37,41	43,24	+5,83
Всего на копяхъ и заводахъ.			
Приготовлено за періодъ	131,48	151,60	+20,12

За 8-мѣсячный періодъ 1912 г. по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г. производство кокса возросло на 15,3%. Такое возрастаніе производства кокса объясняется оживленіемъ желѣзной промышленности.

На коксованіе за первыя двѣ трети текущаго года израсходовано было на копяхъ и на заводахъ 203,51 милл. пудовъ; на приготовленіе 1 пуда кокса шло, слѣдовательно, въ среднемъ 1,34 пуда угля.

Движеніе производства кокса на копяхъ и на заводахъ по мѣсяцамъ текущаго и минувшаго годовъ видно изъ слѣдующей таблицы:

		Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	М а й	Іюнь	За перв. полугод.	Іюль	Августъ	За перв. 8 мѣс.
		М и л л и о н ы п у д о в ъ									
На копяхъ	Коксъ 1911 г. .	11,29	10,67	12,56	11,53	12,42	11,64	70,11	11,86	12,10	94,07
	„ 1912 г. .	13,59	13,20	13,78	13,49	13,70	13,39	81,15	13,94	13,27	108,36
	Разн. 1912 г. прот. 1911 г. .	+2,30	+2,53	+1,22	+1,96	+1,28	+1,75	+11,04	+2,08	+1,17	+14,29
На заводахъ	Коксъ 1911 г. .	5,12	4,40	5,00	4,49	4,70	4,38	28,09	4,60	4,72	37,41
	„ 1912 г. .	4,92	4,85	5,76	5,57	5,80	5,74	32,64	5,33	5,27	43,24
	Разн. 1912 г. прот. 1911 г. .	—0,20	+0,45	+0,76	+1,08	+1,10	+1,36	+4,55	+0,73	+0,55	+5,83
ИТОГО	Коксъ 1911 г. .	16,41	15,07	17,56	16,02	17,12	16,02	98,20	16,46	16,82	131,48
	„ 1912 г. .	18,51	18,05	19,54	19,06	19,50	19,13	113,79	19,27	18,54	151,60
	Разн. 1912 г. прот. 1911 г. .	+2,10	+2,98	+1,98	+3,04	+2,38	+3,11	+15,59	+2,81	+1,72	+20,12

Таблица показываетъ, что во всѣ мѣсяцы безъ исключенія 1912 г. общее производство кокса возрастало по сравненіи съ мѣсяцами 1911 г.

Коксовыхъ печей на копяхъ и заводахъ къ 1-му сентября 1912 г. дѣйствовало 4.797, изъ коихъ только 4 печи были открытыя, а остальные закрытыя. Изъ общаго количества закрытыхъ печей имѣлось свыше 550 печей съ рекуперацией, дающихъ возможность утилизировать побочные продукты коксованія; изъ нихъ къ концу августа работали 444 печи.

Полученіе *побочныхъ продуктовъ коксоваго производства* за 1911 и 1910 годы выразилось слѣдующими цифрами (въ тысяч. пудовъ):

Первичные продукты:	1911 г.	1910 г.
каменноугольная смола	673	705
аммиачная вода (25%-ая)	249	259

Вторичные продукты:	1911 г.	1910 г.
сѣрноокислый амміакъ	32	31
нашатырный спиртъ	13	3
бензолъ	4	6
тяжелыя масла	160	223
пекъ	204	244

Такимъ образомъ, за исключеніемъ нашатырнаго спирта, производство котораго въ 1910 году велось лишь съ октября, и сѣрноокислаго амміака, полученнаго въ количествѣ, лишь незначительно превысившемъ полученіе его въ 1910 году, полученіе всѣхъ прочихъ побочныхъ продуктовъ въ 1911 году болѣе или менѣе понизилось противъ соответствующихъ цифръ 1910 года.

За истекшіе восемь мѣсяцевъ 1912 года полученіе побочныхъ продуктовъ коксового производства, наоборотъ, возросло противъ соответствующихъ цифръ 1911 года, что вообще стоитъ въ связи съ открытіемъ двухъ новыхъ заводовъ для утилизаціи означенныхъ продуктовъ. Тогда какъ въ концѣ минувшаго года работало 284 печи изъ 344, имѣвшихся на 6 открытыхъ заводахъ, къ концу августа текущаго года такихъ печей работало уже 444 изъ 549 наличныхъ печей, числившихся на 8 открытыхъ заводахъ. Въ частности небольшое возрастаніе производства пека объясняется оживленіемъ производства брикетовъ, имѣвшимъ мѣсто, какъ увидимъ ниже, въ текущемъ году.

Полученіе побочныхъ продуктовъ коксового производства за первые 8 мѣсяцевъ 1912 и 1911 г.г. приводятся въ слѣдующей таблицѣ (въ тыс. пудовъ):

Первичные продукты:	1912 г.	1911 г.
каменноугольная смола	654	448
амміачная вода (25 ⁰ / ₀ -ная)	260	169
Вторичные продукты:		
сѣрноокислый амміакъ	108	16
нашатырный спиртъ	4	7
тяжелыя масла	115	114
пекъ	142	139

Полученіе бензола, котораго за первыя двѣ трети 1911 года получено было около 3 тыс. пудовъ, въ 1912 году не велось.

Вышеприведенная таблица свидѣтельствуетъ объ огромномъ увеличеніи производства сѣрноокислаго амміака, весьма значительномъ ростѣ полученія каменноугольной смолы и амміачной воды и о весьма незначительномъ возрастаніи полученія пека и тяжелыхъ маселъ. Производство нашатырнаго спирта весьма сильно упало.

Вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ отмѣтить, что въ настоящее время на югѣ Россіи замѣчается стремленіе при постройкѣ и перестройкѣ коксовыхъ печей вводить приспособленія для рекуперациі побочныхъ продуктовъ коксового производства.

Б р и к е т ы.

Брикеты въ 1911 году производились четырьмя фирмами, изъ которыхъ лишь Екатериновское О-во работало въ продолженіе всего года; Жилловское О-во работало лишь 5 первыхъ мѣсяцевъ года; на фабрикѣ О-ва Южно-Русской горнозаводской промышленности (Горловка) правильное производство началось лишь съ сентября 1911 г. Наконецъ, на фабрикѣ антрацитовыхъ брикетовъ Е. Т. Парамонова правильное производство началось со второй половины 1911 г.

Всего въ 1911 году произведено лишь 3,36 мил. пуд. брикетовъ, въ томъ числѣ 545 тыс. пудовъ антрацитовыхъ брикетовъ; въ 1910 г. было произведено 9,08 мил. пудовъ однихъ каменноугольныхъ брикетовъ. Такимъ образомъ, производство брикетовъ сократилось противъ 1910 года на 5,72 мил. дуд., или на 63⁰/₁₀₀; производство же однихъ кам. уг. брикетовъ упало даже на 6,26 мил. пудовъ, или почти на 69⁰/₁₀₀.

Положеніе брикетнаго производства въ текущемъ году характеризуется слѣдующими цифрами (въ тыс. пудовъ):

Произведено каменноугольныхъ брикетовъ				
1911 г.		1912 г.	За 1-е полугодіе 1912 г. болѣ (+) или менѣ (-)	
1-е полугод.	2-е полугод.	1-е полугод.	1 полугодія 1911 г.	2 полугодія 1911 г.
М и л л и о н ы п у д о в ъ				
2,19	0,63	2,67	+0,48	+2,04

Антрацитовыхъ брикетовъ за первое полугодіе произведено 0,58 м. п., а всего брикетовъ 3,25 м. п.

Такимъ образомъ, въ теченіе первой половины текущаго года производство брикетовъ возросло противъ первой половины 1911 г. на 1,06 м. п., или на 48,4⁰/₁₀₀. Движеніе производства брикетовъ по мѣсяцамъ 1911 и 1912 г. видно изъ слѣд. таблицы:

	Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	За пер- вое по- лугодіе	Іюль	Августъ	За пер- вые 8 мѣсц.
М и л л и о н ы п у д о в ъ										
Каменноугольные бри- кеты 1911 г.	0,15	0,40	1,14	0,41	0,06	0,03	2,19	0,16	0,12	2,47
1912 г.	0,29	0,42	0,42	0,62	0,36	0,56	2,67	0,53	0,50	3,70
Разн. 1912 г. прот. 1911 г.	+0,14	+0,02	-0,72	+0,21	+0,30	+0,53	+0,48	+0,37	+0,38	+1,23
Антрац. брик. 1911 г.	—	—	—	—	—	—	—	0,11	0,07	0,18
1912 г.	0,07	0,05	0,08	0,11	0,14	0,13	0,58	0,09	0,13	0,80
Разн. 1912 г. прот. 1911 г.	—	—	—	—	—	—	—	-0,02	+0,06	+0,62

Вслѣдствіе повышенія производства надъ расходомъ на брикетныхъ фабрикахъ скопились огромные запасы, составлявшіе на 1-ое сентября текущаго года около 3,25 милл. пуд., въ томъ числѣ лишь 3 тыс. пуд. антрацитовыхъ брикетовъ.

Слѣдуетъ отмѣтить, что въ текущемъ году Министерствомъ Путей Сообщенія начато устройство опытнаго брикетнаго завода при ст. Харьковъ Южн. ж. д. Заводъ этотъ находится еще въ постройкѣ. Закончены пока постройкой лабораторія завода и зданіе самой брикетной фабрики. Заложены фундаменты жилыхъ помѣщеній для персонала завода. Что касается оборудованія, то прессы будутъ получены въ концѣ ноября с. г., а локомотивы уже доставлены. Промывочныя устройства внесены въ смѣту 1913 г. Работы заводъ предполагаетъ начать съ января 1913 года, при чемъ предварительной промывки угля производится пока не будетъ.

3. Статистическія данныя о рабочихъ въ каменноугольной и антрацитовъ промышленности.

По свѣдѣніямъ Статистическаго Бюро Совѣта Съѣзда, число рабочихъ на рудникахъ Донецкаго бассейна къ концу каждаго мѣсяца текущаго года по сравненію съ прошлымъ годомъ выражалось такими цифрами:

	Къ концу мѣсяца						За 1-е полу- годіе (среднее въ мѣс.)	Къ концу мѣс.	
	Января	Февраля	Марта	Апрѣля	Мая	Іюня		Іюля	Августа
Рабочіе 1911 г. .	135.750	132.882	131.873	113.872	124.535	129.030	127.990	121.339	120.510
„ 1912 г. .	146.830	148.420	127.800	140.300	142.000	140.500	140.975	126.350	125.300
Въ 1912 г. болѣе (+) или менѣе (-) 1911 г. . .	+11.080	+15.538	-4.073	+26.428	+17.365	+14.498	+12.985	+5.011	+4.790

Такимъ образомъ, въ 1912 году число рабочихъ въ Донецкомъ бассейнѣ значительно возросло по сравненію съ 1911 г., причемъ въ началѣ года возрастаніе это составляло 15.352 чел., въ концѣ же перваго полугодія—12.293 чел. Въ послѣдніе два мѣсяца второй трети текущаго года указанное превышеніе весьма значительно сократилось, и сталъ ощущаться недостатокъ рабочихъ на рудникахъ. Вопросу о недостаткѣ рабочихъ посвященъ особый отдѣлъ доклада.

4. Статистическія данныя о вывозѣ топлива по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ приведенныхъ ранѣе таблицахъ фигурировалъ расходъ минеральнаго топлива, въ который включенъ расходъ топлива на собственныя надобности рудниковъ, расходъ каменнаго угля на коксованіе и брикетированіе и расходъ топлива для вывоза на рынки сбыта потребителямъ. Для характеристики современнаго положенія промышленности, занимающейся добычей минеральнаго топлива, существенный интересъ представляютъ данныя о вывозѣ донецкаго топлива на рынки сбыта. Вывозъ этотъ, какъ извѣстно, производится либо по желѣзнымъ дорогамъ общаго пользованія, либо по подъѣзднымъ путямъ и гужомъ. Такъ какъ вывозъ по желѣзнымъ дорогамъ составляетъ: 1) подавляющее количество общаго вывоза и 2) ежемѣсячно точно и подробно учитывается Харьковскимъ Горнозаводскимъ Комитетомъ, то въ дальнѣйшемъ будемъ имѣть дѣло только съ вывозомъ по желѣзнымъ дорогамъ.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго Горнозаводскаго Комитета, вывозъ минеральнаго топлива по желѣзнымъ дорогамъ въ 1911 г. равнялся 940,4 милл. пуд., а въ 1910 г. 787,3 милл. пуд., т. е. вывозъ противъ 1910 г. возросъ на 153,1 милл. пуд., или на 19,4%.

Въ 1912 году вывозъ за первое полугодіе обнаружилъ также значительное превышеніе какъ противъ перваго, такъ и противъ втораго полугодія 1911 года. Слѣдующая таблица поясняетъ это:

В ы в о з ъ	1911 г.		1912 г.	За 1 полугод. 1912 г. болѣе () или менѣе	
	1 полугод.	2 полугод.	1 полугод.	1 полугод. 1911 г.	2 полугод. 1911 г.
	М и л л и о н ы п у д о в ъ				
Каменный уголь	323,66	333,58	372,42	+48,76	+38,84
Антрацитъ	68,31	98,84	88,05	+19,74	—10,79
Коксъ	53,56	60,16	67,57	+14,01	+ 7,41
Брикеты	1,12	1,16	2,93	+ 1,81	+ 1,77
И т о г о	446,65	493,74	530,97	+84,32	+37,23

За первое полугодіе текущаго года было вывезено 530,97 мил. пуд. донецкаго минеральнаго топлива, т. е. на 84,32 мил. пуд., или почти на 19% больше, чѣмъ въ первое полугодіе прошлаго года. Больше всего возросъ вывозъ каменнаго угля—на 48,76 милл. пуд., затѣмъ антрацита на 19,74 милл. пуд. и, наконецъ, кокса на 14,02 милл. пуд., или на 26,1%; даже вывозъ брикетовъ сталъ увеличиваться въ 1912 г. и за 1-ое полугодіе возросъ на 1,81 милл. пуд. По сравненію со вторымъ полугодіемъ 1911 г. общій вывозъ 1 полугодія обнаруживаетъ меньшее превышеніе, а именно всего на 37,23 милл. пуд.

Вывозъ донецкаго минеральнаго топлива за первые 9 мѣс. 1912 и 1911 г.г. по родамъ топлива распредѣлялся слѣдующимъ образомъ

Вывезено за 9 мѣсяцевъ.	1912 г.	1911 г.	Въ 1912 г. болѣе (+), меньше (—) 1911 г.
	Милліоны пудовъ		
Каменный уголь	516,18	467,73	+48,45
Антрацитъ	137,78	113,48	+24,30
Коксъ	99,77	82,62	+17,15
Брикеты	4,56	1,47	+ 3,09
Всего донецкаго минеральнаго топлива . .	758,29	665,29	+93,00

Такимъ образомъ, общій вывозъ донецкаго минеральнаго топлива за первые 9 мѣс. 1912 г. противъ того же періода 1911 г. возросъ на 14%; въ частности вывозъ угля возросъ на 10,3%, антрацита на 21,4%, кокса на 21%, брикетовъ—втрое.

По мѣсяцамъ движеніе вывоза въ 1912 и

	Г о д ы	Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	
		М и л л и о н ы				
Каменный уголь	1911	55,5	53,9	68,4	41,6	
	1912	56,9	59,6	65,0	66,2	
Въ 1912 г. болѣе (—) или менѣе (—) 1911 г.		+ 1,4	+ 5,7	+ 3,4	+24,6	
Антрацитъ	1911	12,0	11,7	10,8	7,5	
	1912	14,1	13,5	11,5	15,6	
Въ 1912 г. болѣе (—) или менѣе (—) 1911 г.		+ 2,1	+ 1,8	+ 0,7	+ 8,1	
Коксъ	1911	8,5	8,2	9,8	8,6	
	1912	10,8	10,6	11,4	11,7	
Въ 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—) 1911 г.		+ 2,3	+ 2,4	+ 1,6	+ 3,1	
Брикеты	1911	0,1	0,1	0,04	—	
	1912	0,4	0,5	0,5	0,7	
Въ 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—) 1911 г.		+ 0,3	+ 0,4	+ 0,46	+ 0,7	
Всего топлива		1911	76,1	73,9	89,0	57,7
	1912	82,2	84,2	88,4	94,2	
Въ 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—) 1911 г.		+ 6,1	+10,3	+ 0,6	+36,5	

1911 г. видно изъ слѣдующей таблицы:

Май	Іюнь	Іюль	Августъ	Сентябрь	Октябрь*)	Ноябрь	Декабрь
п у д о в ь							
52,6	51,7	47,8	44,8	51,5	62,5	71,6	55,3
62,0	62,5	51,4	44,0	48,3	63,8	66,3	—
+ 9,4	+10,8	+ 3,6	— 0,8	— 3,2	—	—	—
11,4	14,8	14,4	14,8	15,9	20,1	19,1	14,4
17,5	15,8	15,4	16,0	18,3	21,9	23,5	—
+ 6,1	+ 1,0	+ 1,0	+ 1,2	+ 2,4	—	—	—
9,3	9,2	9,3	9,6	10,1	10,5	10,4	10,3
11,7	11,4	11,2	10,4	10,6	10,5	11,4	—
+ 2,4	+ 2,2	+ 1,9	+ 0,8	+ 0,5	—	—	—
0,8	0,01	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3
0,3	0,5	0,5	0,5	0,6	0,3	0,3	—
— 0,5	+ 0,49	+ 0,4	+ 0,4	+ 0,5	—	—	—
74,0	75,7	71,6	69,3	77,6	93,3	101,4	80,3
91,5	90,2	78,5	70,9	77,8	96,5	—	—
+17,5	+14,5	+ 6,9	+ 1,6	+ 0,2	+ 3,2	—	—

*) Вывозъ въ октябрѣ 1912 г. взятъ по наряду Харьковскаго Горнозаводскаго Комитета.

5. Вывозъ донецкаго минеральнаго топлива по категоріямъ потребителей.

Для уясненія причинъ, вліяющихъ на движеніе вывоза донецкаго минеральнаго топлива въ теченіе прошлаго и текущаго годовъ, необходимо обратиться къ цифрамъ вывоза по категоріямъ отдѣльныхъ потребителей, который регистрируется Харьковскимъ Горнозаводскимъ Комитетомъ.

Слѣдующая таблица представляетъ вывозъ по отдѣльнымъ категоріямъ потребителей по полугодіямъ 1911 и 1912 г. г.:

Наименованіе потребителей	1911 годъ		1912 годъ	За 1 полугодіе 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—)	
	1 полугод.	2 полугод.	1 полугод.	1 полугод. 1911 г.	2 полугод. 1911 г.
	М и л л і о н ы п у д о в ъ				
Желѣзныя дороги (сухимъ путемъ и моремъ)	137,96	124,03	164,90	+26,94	+40,87
Металлургическіе заводы . .	95,49	107,35	114,31	+18,82	+ 6,96
Сахарные заводы	30,71	35,35	37,19	+ 6,48	+ 1,84
Прочіе потребители	182,49	227,01	214,57	+32,08	—12,44
Въ томъ числѣ черезъ Мариу- польскій портъ	25,01	30,20	28,13	+ 3,12	— 2,07
Итого	446,65	493,74	530,97	+84,32	+37,23

Изъ этой таблицы видно, что въ 1912 году произошло довольно значительное возра-
станіе вывоза и для желѣзныхъ дорогъ: за первое полугодіе почти на 27 мил. пуд. противъ
второго полугодія 1911 года. Изъ другихъ потребителей въ 1912 году подъ вліяніемъ об-
щаго промышленнаго оживленія увеличили полученіе донецкаго топлива: металлургическіе
заводы почти на 19 мил. пуд., сахарные заводы на 6,5 мил. пуд. Въ общемъ увеличеніе
вывоза всѣмъ потребителямъ за первое полугодіе 1912 г. равнялось только 84,32 мил. пуд.

Движеніе вывоза минеральнаго топлива по отдѣльнымъ мѣсяцамъ 1911 и 1912 г.г. и по отдѣльнымъ потребителямъ видно изъ слѣдующей таблицы:

Наименованіе потре- бителей	Г о д ы	В Ы В Е З Е Н О Т О П Л И В А												
		Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	За первое полугодіе	Іюль	Августъ	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
		М и л л і о н ы п у д о в ъ												
Желѣзныя дороги . . .	1912	28,59	30,05	32,82	26,26	23,63	23,55	164,90	19,32	15,44	15,02	—	—	—
	1911	25,95	24,73	31,41	16,95	19,51	18,61	137,16	14,83	16,07	17,34	22,85	29,29	23,65
Въ 1912 г. болѣе(+) или менѣе (—) 1911 г. .		+ 2,64	+ 5,32	+ 1,41	+ 9,31	+ 4,12	+ 4,94	+27,74	+ 4,49	— 0,63	— 2,32	—	—	—
Металлургич. заводы . .	1912	17,54	17,83	20,16	19,43	19,71	19,64	114,31	18,09	17,43	17,12	—	—	—
	1911	17,04	14,64	17,27	13,55	16,54	16,45	95,49	17,17	16,21	17,47	17,67	20,36	18,47
Въ 1912 г. болѣе(+) или менѣе (—) 1911 г. .		+ 0,50	+ 3,19	+ 2,89	+ 5,88	+ 3,17	+ 3,19	+18,82	+ 0,92	+ 1,22	— 0,35	—	—	—
Сахарныя заводы . . .	1912	5,32	4,55	4,67	6,46	7,74	8,45	37,19	6,40	4,67	5,21	—	—	—
	1911	3,56	3,70	4,53	4,19	6,88	7,86	30,72	7,96	7,41	5,78	4,74	4,88	4,58
Въ 1912 г. болѣе(+) или менѣе (—) 1911 г. .		+ 1,76	+ 0,85	+ 0,14	+ 2,27	+ 0,86	+ 0,59	+ 6,47	— 1,56	— 2,74	— 0,57	—	—	—
Прочіе потребители . .	1912	30,68	31,76	30,82	42,12	40,55	38,64	214,57	34,77	33,43	40,42	—	—	—
	1911	29,62	30,83	35,86	23,05	31,14	32,78	183,28	31,73	29,66	37,01	48,08	46,88	33,64
Въ 1912 г. болѣе(+)или менѣе (—) 1911 г. .		+ 1,06	+ 0,93	— 5,04	+19,07	+ 9,41	+ 5,86	+31,29	+ 3,04	+ 3,77	+ 3,41	—	—	—
И т о г о . . .	1912	82,13	84,19	88,77	94,27	91,63	90,28	530,97	78,58	70,97	77,77	—	—	—
	1911	76,17	73,90	89,07	57,74	74,07	75,70	446,65	71,69	69,35	77,60	93,34	101,41	80,34
Въ 1912 г. болѣе(+)или менѣе (—) 1911 г. .		+ 5,96	+ 10,29	— 0,60	+36,53	+17,56	+14,58	+84,32	+ 6,89	+ 1,62	+ 0,17	—	—	—

Принимая во вниманіе, что послѣднія данныя о добычѣ донецкаго минеральнаго топлива имѣются лишь за первые 8 мѣс. 1912 г., мы приводимъ здѣсь полученіе минеральнаго топлива различными категоріями потребителей какъ за 8, такъ и за 9 первыхъ мѣсяцевъ текущаго года по сравненію съ соотвѣствующими періодами прошлаго года.

Данныя о вывозѣ за эти два періода приведены въ слѣдующей таблицѣ:

Наименованіе потре- бителей	За 8 мѣсяцевъ		Въ 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—) 1911 г.	За 9 мѣсяцевъ		Въ 1912 г. болѣе (+) или менѣе (—) 1911 г.
	1911	1912		1911	1912	
	М и л л і о н ы п у д о в ъ					
Желѣзныя дороги . . .	168,86	199,66	+30,80	186,20	214,69	+28,49
Металлург. зав.	128,87	149,85	+20,98	146,34	166,97	+20,63
Сахарныя „	46,08	48,27	+ 2,19	51,85	53,48	+ 1,63
Прочіе потреб.	243,88	282,74	+38,86	280,90	323,15	+42,25
Итого . .	587,69	680,52	+92,83	665,29	758,29	+93,00

6. Движеніе вывоза по отдѣльнымъ категоріямъ потребителей.

а) Желѣзныя дороги.

Полученіе донецкаго минеральнаго топлива желѣзными дорогами за послѣдніе три года (1909, 1910 и 1911 г.г.) съ указаніемъ отдѣльно разныхъ видовъ полученнаго жел. до-
рогами донецкаго топлива видно изъ слѣдующей таблицы:

Получено желѣзными дорогами	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Въ 1911 году больше (+) или меньше (—)	
				1909 г.	1910 г.
	М и л л и о н ы п у д о в ъ				
Всего донецкаго мин. топл. . . .	291,36	220,67	261,99	—29,37	+41,32
Въ томъ числѣ:					
Каменнаго угля	268,43	205,60	249,18	—19,25	+43,58
Антрацита	15,07	9,81	10,41	— 4,66	+ 0,60
Кокса	1,10	1,05	1,19	+ 0,09	+ 0,14
Брикетовъ	6,76	4,21	1,21	— 5,55	— 3,00

Вывозъ для желѣзныхъ дорогъ въ 1911 году довольно значительно уступалъ по всѣмъ видамъ донецкаго топлива, кромѣ кокса, вывозу 1909 года; но онъ весьма значительно превысилъ вывозъ 1910 года. Исключеніе составляютъ лишь брикеты. Вывозъ всего минеральнаго топлива для желѣзныхъ дорогъ противъ вывоза 1910 года возросъ въ 1911 году почти на 190%; въ частности по отдѣльнымъ видамъ донецкаго топлива превышеніе вывоза 1911 года надъ вывозомъ 1910 года выразилось: для каменнаго угля—21,1%, для антрацита—6%, для кокса—13%; вывозъ брикетовъ упалъ на 3 м. п., или на 71%.

Увеличеніе вывоза для желѣзныхъ дорогъ въ 1911 году противъ 1910 г. вызвано было ростомъ перевозокъ главнымъ образомъ на Екатерининской, Южныхъ, Юго-Западныхъ и М.-К.-Воронежской желѣзныхъ дорогъ, а также открытіемъ въ 1911 году Сѣверо-Донецкой жел. дороги. Въ то же время, вслѣдствіе перехода съ угля на нефть на дорогахъ Московско-Курской, Юго-Восточныхъ, Московско-Казанской и Рязанско-Уральской вывозъ на эти дороги донецкаго топлива сократился. Вопросу о замѣнѣ угля нефтью и обратно посвященъ особый отдѣлъ доклада.

За первые 9 мѣсяцевъ текущаго года желѣзныя дороги получили донецкаго топлива 214,69 мил. пуд. больше, чѣмъ за 9 мѣс. прошлаго года (186,20 мил. пуд.), на 28,49 мил. пуд., или на 15,3%, по отдѣльнымъ видамъ топлива полученіе за этотъ періодъ было слѣдующее: каменнаго угля (и брикетовъ) 204,23 м. п., или на 25,79 милл. пуд. больше, чѣмъ въ тотъ же періодъ прошлаго года, антрацита—9,44 мил. пуд., или на 2,55 мил. пуд. больше, и кокса 1,02 милл. пуд., или на 0,14 милл. пуд. больше.

При этомъ въ течение перваго полугодія вывозъ для желѣзныхъ дорогъ былъ выше текущей потребности, что видно изъ того, что запасы на желѣзныхъ дорогахъ съ 69,2 м. п на 1 января поднялись до 90,1 м. п. на 1 іюля; въ томъ числѣ запасы на казенныхъ дорогахъ возросли на 19,1 м. п., а на частныхъ 1,8. Но уже съ іюля текущаго года фактической расходъ сталъ превышать мѣсячное полученіе, благодаря чему запасы стали сокращаться; на 1-е октября запасы эти понизились до 73,6 м. п., все еще превышая на 4,4 м. п. запасы на 1-е января текущаго года. Въ частности запасы на 1-е октября превысили запасы на 1-е января того же года на казенныхъ дорогахъ на 7,8 м. п., на частныхъ же дорогахъ, наоборотъ, сократились на 3,4 м. п.

Движеніе запасовъ, полученія и расхода донецкаго топлива на желѣзныхъ дорогахъ за первые 9 мѣс. трехъ послѣднихъ лѣтъ видны изъ слѣдующей таблицы:

	1910	1911	1912
	Милліоны пудовъ		
Запасы на 1-е января	86,7	69,20	69,20
Погружено	151,7	186,20	214,69
Итого	238,4	255,40	283,89
Запасы на 1-е октября	69,1	72,10	73,6
Вѣроятный расх. за 9 мѣс.	169,3	183,30	210,29

Причины роста вывоза донецкаго топлива для желѣзныхъ дорогъ въ 1912 году были слѣдующія: 1) увеличеніе расхода вслѣдствіе увеличенія движенія, 2) обратная замѣна нефти, вслѣдствіе сильнаго вздорожанія ея, углемъ на Юго-Восточн., Рязанско-Уральской и Московско-Курской жел. дорогахъ, 3) замѣна дровъ углемъ на Риги-Орловской и Полѣсскихъ жел. дорогахъ и 4) пополненіе запасовъ.

б) Металлургическіе заводы.

Вывозъ донецкаго минеральнаго топлива для металлургическихъ заводовъ за послѣдніе три года (1909, 1910 и 1911 г. г.) выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Вывез. въ 1911 г. больше, чѣмъ въ 1910 г.
	Милліоны пудовъ			
Вывезено для металлургическихъ заводовъ:				
Всего донецк. минер. топлива.	156,73	166,41	202,84	+36,43
Въ томъ числѣ:				
Каменнаго угля	83,96	91,22	103,67	+12,45
Кокса	71,54	72,05	94,35	+22,30
Антрацита.	1,23	3,14	4,82	+ 1,68

Вслѣдствіе оживленія желѣзной промышленности вывозъ для металлургическихъ заводовъ всѣхъ видовъ донецкаго топлива и особенно кокса сильно возросъ въ 1911 году противъ 1910 года и является максимальнымъ. Кокса вывезено на 31% больше, угля на 13,6%, антрацита—на 53,5%. Въ общемъ вывозъ донецкаго минеральнаго топлива для металлургическихъ заводовъ возросъ въ 1911 году по сравненію съ 1910 годомъ на 22%. Въ частности возросъ и вывозъ для металлургическихъ заводовъ донецкаго топлива взамѣнъ нефти. Въ 1906, 1907 и 1908 году взамѣнъ нефти вывозилось по 3 м. п. донецкаго топлива въ годъ; затѣмъ вывозъ этотъ въ 1909 году упалъ до 2,5 м. п., а въ 1910 г. до 2 м. п.; въ 1911 году взамѣнъ нефти вывезено было для металлургическихъ заводовъ 2,5 мил. пуд. донецкаго топлива.

За первые 9 мѣсяцевъ текущаго года вывозъ донецкаго топлива на металлургическіе заводы продолжалъ расти. Всего за указанный періодъ на эти заводы было вывезено 166,97 м. п. донецкаго минеральнаго топлива, въ томъ числѣ 86,03 м. п. кокса, 78,42 м. п. угля и 2,52 м. п. антрацита. Превышеніе вывоза 1912 года надъ соответствующими цифрами 1911 года составило: для всего минеральнаго топлива 20,63 м. п., или 14,1%, для кокса 17,61 м. п., или 25,7%, для угля—4,23 м. п., или 5,7%. Вывозъ антрацита для металлургическихъ заводовъ, наоборотъ, въ 1912 году упалъ на 1,21 м. п., или на 32,5%.

Такъ какъ ростъ полученія антрацита заводами вызванъ былъ временнымъ недостаткомъ кокса въ 1910 году, то въ настоящее время съ усиленіемъ коксового производства ввозъ этотъ долженъ былъ сократиться.

в) Сахарные заводы.

Ввозъ донецкаго минеральнаго топлива для сахарныхъ заводовъ за послѣдніе три года (1909, 1910 и 1911 г. г.) выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Въ 1911 г. противъ 1910 г. больше (+) или мень- ше (—)
	Милліоны пудовъ			
Для сахарныхъ заводовъ вывезено:				
Всего донецк. мин. топлива.	41,47	54,90	66,06	+11,16
Въ томъ числѣ:				
Каменнаго угля	39,21	49,92	60,37	+10,45
Антрацита	1,35	2,87	2,98	+ 0,11
Кокса	0,91	2,11	2,71	+ 0,60

Вывозъ для сахарныхъ заводовъ въ 1911 году является максимальнымъ вывозомъ донецкаго топлива для названныхъ заводовъ; по сравненію съ вывозомъ 1910 года вывозъ этотъ возросъ на 20⁰/. Въ частности вывозъ угля возросъ на 21⁰/, антрацита на 4⁰/, кокса даже на 28⁰/.

За первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. вывозъ донецкаго топлива для сахарныхъ заводовъ немного возросъ по сравненію съ вывозомъ для этихъ заводовъ за первые 9 мѣс. 1911 г. Всего за указанный періодъ для сахарныхъ заводовъ вывезено 53,48 м. п. донецкаго минеральнаго топлива, въ томъ числѣ 48,15 м. п. угля, 2,69 м. п. антрацита и 2,64 м. п. кокса. Вывозъ каменнаго угля для сах. заводовъ возросъ противъ 1911 г. на 1,14 м. п., или на 2,4⁰/, вывозъ антрацита на 0,05 м. п., или на 2⁰/, кокса—на 0,43 мил. пудовъ, или на 20⁰/.

г) Прочіе потребители.

Всѣ прочіе потребители увеличили въ 1911 году свое полученіе донецкаго топлива по сравненію съ 1910 годомъ. Исключеніе составляютъ лишь пароходства, въ 1911 году получившія 35 м. п. противъ 36. м. п. въ 1910 г. Всего въ 1911 году прочіе потребители взяли 409,5 м. п. донецкаго минеральнаго топлива, въ томъ числѣ 149 м. п. антрацита и 244 м. п. угля. Противъ 1910 года вывозъ для прочихъ потребителей возросъ въ общемъ на 64,2 м. п., или на 18,6⁰/; при этомъ вывозъ антрацита возросъ на 34 м. п., или на 30⁰/, а угля на 28,4 м. п., или на 13,2⁰/. Въ частности, передѣльнымъ заводамъ вывезено было въ 1911 году 30,28 м. п., въ томъ числѣ 23,72 м. п. угля, 4,55 м. п. кокса и 2,00 м. п.

антрацита. Противъ 1910 года вывозъ въ 1911 г. было больше: для угля на 3,21 м. п., для кокса 1,65 м. п. и для антрацита на 0,71 м. п. Для фабрикъ вывезено въ 1911 г. 82,30 м. п. донецкаго топлива, въ томъ числѣ 56,41 м. п. угля, 21,48 м. п. антрацита и 4,41 м. п. кокса. Увеличеніе вывоза противъ 1910 года составило для угля 4,64 м. п., или 9⁰/₁₀, для антрацита 4,28 м. п., или 25⁰/₁₀, для кокса 1,20 м. п., или 37,4⁰/₁₀.

За первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. прочіе потребители получили 323,2 м. п.—на 42,3 м. п., или на 15⁰/₁₀ больше, чѣмъ за тотъ же періодъ 1911 года, въ томъ числѣ угля вывезено 189,9 м. п.—на 20,3 м. п., или на 12⁰/₁₀ больше, антрацита 123,1 м. п.—на 22,9 м. п., или на 23⁰/₁₀ больше, чѣмъ за первые 9 мѣсяцевъ прошлаго года. Въ частности, пароходства увеличили свое потребленіе съ 10 м. п. въ 1911 г. до 12 м. п. въ 1912 г. Передѣльные заводы за первыя три четверти 1912 года получили 23,97 м. п. донецкаго топлива, въ томъ числѣ угля 18,89 м. п., кокса 3,24 м. п., антрацита 1,84; вывозъ 1912 г. превысилъ вывозъ 1911 года: для угля на 2,80 м. п. и для антрацита на 0,56 м. п.; вывозъ же кокса за первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., наоборотъ, отсталъ на 0,15 м. п. Вывозъ для фабрикъ за первые 9 мѣс. 1912 г. равнялся 68,17 м. п., въ томъ числѣ 43,61 м. п. угля, 21,53 м. п. антрацита и 3,04 м. п. кокса. Особенно сильно было возрастаніе для антрацита, а именно на 6,67 м. п., или на 44,8 %; за первые 9 мѣс. текущаго года антрацита для фабрикъ вывезено было даже больше, чѣмъ за весь 1911 годъ. Вывозъ угля возросъ на 4,41 м. п. или на 11,2⁰/₁₀; вывозъ же кокса, наоборотъ, упалъ 0,14 м. п., или на 4,5⁰/₁₀.

Очевидно, съ усиленіемъ въ 1912 году спроса на коксъ со стороны металлургической промышленности, тѣ заводы и фабрики, для которыхъ коксъ не представляетъ необходимости, отказываются отъ его примѣненія.

Сократили свое потребленіе соляныя копи и заводы (съ 4,3 м. п. въ 1911 году до 4,1 м. п. въ 1912 г.) и газовыя заводы (съ 3,9 м. п. въ 1911 г. до 3,7 м. п. въ 1912 г.).

Вопросу о вытѣсненіи нефти углемъ и обратно въ фабрично-заводской промышленности Московскаго района посвященъ особый отдѣлъ доклада.

д) Вывозъ донецкаго минеральнаго топлива для Морского Вѣдомства.

Для Балтійскаго флота общій вывозъ (моремъ и сухимъ путемъ) за послѣдніе пять лѣтъ выражался слѣдующими цифрами:

Въ 1907 г.	2,0	мл.	пуд.	въ томъ числѣ	черезъ	Маріуполь	портъ	2,0	мл.	пуд.
„ 1908 г.	5,5	„	„	„	„	„	„	5,5	„	„
„ 1909 г.	7,7	„	„	„	„	„	„	3,9	„	„
„ 1910 г.	2,0	„	„	„	„	„	„	1,2	„	„
„ 1911 г.	0,02	„	„	„	„	„	„	—	„	„

Итого за 5 лѣтъ 17,20 мил. пуд. 12,6 мил. пуд.

За первые 8 мѣсяцевъ 1912 года для Балтійскаго флота вывезено 980 тысячъ пудовъ, которые перевезены были сухимъ путемъ.

Такое паденіе вывоза для нуждъ Балтійскаго флота вызвано отказомъ Морского Вѣдомства отъ пользованія донецкимъ углемъ для Балтійскаго боевого флота.

Наряду съ этимъ уменьшеніемъ вывоза для Балтійскаго флота слѣдуетъ упомянуть, что Военное Вѣдомство съ 1910 года начало получать черезъ Маріуполь портъ донецкое топливо для Охтенскаго порохового завода, для котораго въ 1910 году вывезено 4,0 мил. пуд., а въ 1911 году 3,2 мил. пудовъ.

е) Вывозъ донецкаго минеральнаго топлива за границу.

За послѣдніе три года сталъ быстро расти вывозъ донецкаго минеральнаго топлива за границу.

Въ 1909 году вывезено было всего 279 тыс. пудовъ, въ 1910 г. 911 тыс. пуд., въ 1911 г. уже 1.817,8 тыс. пудовъ. За первые 9 м. 1912 г. вывезено свыше 7 м. п.

По отдѣльнымъ родамъ топлива и по странамъ вывозъ этотъ распадался слѣдующимъ образомъ (въ тыс. пудовъ):

1 9 0 9 г.

	Кам. уголь	Антрацитъ	Коксъ	ИТОГО
Австрія	0,9	63,3	—	64,2
Франція	21,6	192,2	—	213,8
Болгарія	—	0,9	—	0,9
Бельгія	0,1	—	—	0,1
ВСЕГО	22,6	256,4	—	279,0

1 9 1 0 г.

	Кам. уголь	Антрацитъ	Коксъ	ИТОГО
Италія	151	325	34	510
Турція	40	218	—	258
Греція	—	20	—	20
Болгарія	—	50	—	50
Румынія	—	72	—	72
Франція	—	1	—	1
ВСЕГО	191	686	34	911

1 9 1 1 г.

	Кам. уголь	Антрацитъ	Коксъ	ИТОГО
Турція	356,5	543,0	—	899,5
Италія	—	213,9	—	213,9
Румынія	—	72,1	18,3	90,4
На бункерахъ различныхъ иностранныхъ парох. . .	614,0	—	—	614,0
ВСЕГО	970,5	829,0	18,3	1.817,8

Вывезенные въ теченіе первыхъ 9 мѣс. 1912 г. за границу 7.282,5 тыс. пудовъ по странамъ назначенія и по роду топлива распредѣлились слѣдующимъ образомъ (въ тыс. пудовъ):

	Кам. уголь	Антрацитъ	Коксъ	ИТОГО
Франція	266,7	—	—	266,7
Австрія	394,1	14,0	—	408,1
Турція	1.230,7	1.052,3	11,5	2.294,5
Румынія	393,3	0,3	—	393,6
Болгарія	2.024,8	72,3	—	2.097,1
ИТОГО.	4.309,6	1.138,9	11,5	5.460,0
На бункера иностр. ран. парох.	1.822,5	—	—	1.822,5
ВСЕГО	6.132,1	1.138,9	11,5	7.282,5

Такимъ образомъ, несмотря на полное прекращеніе вывоза въ Италію вслѣдствіе турецко-итальянской войны, вывозъ за границу въ 1912 г. увеличился чрезвычайно сильно.

Движеніе всего вывоза и причины этого движенія.

Какъ мы видѣли, всѣ главнѣйшія категоріи потребителей усилили свой спросъ на донецкое топливо.

Главнѣйшей причиной повышенія спроса на донецкое минеральное топливо въ текущемъ году слѣдуетъ считать общее оживленіе промышленности, сказавшееся также значительнымъ усиленіемъ перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ. То же оживленіе въ области металлургической промышленности обусловило значительное увеличеніе вывоза какъ кокса, такъ и угля для металлургическихъ заводовъ. Затѣмъ идетъ вздорожаніе нефти и дровъ, вызвавшее переходъ съ этихъ видовъ топлива на донецкое топливо. Временное повышение спроса на донецкое топливо вызвано было недостаткомъ англійскаго угля въ Петербургскомъ районѣ вслѣдствіе забастовки англійскихъ углекоповъ. Наконецъ, сильно возросъ и вывозъ донецкаго топлива за границу.

Въ частности, наиболѣе сильное относительное возрастаніе обнаружилъ вывозъ антрацита, увеличившійся за первые 9 мѣс. текущаго года по сравненію съ соответствующимъ вывозомъ 1911 г. на 24,30 мил. пудовъ, или на 21,4%, тогда какъ вывозъ угля за тотъ же періодъ возросъ на 48,45 м. п., или на 10,3%. Такое болѣе быстрое возрастаніе потребленія антрацита зависитъ отъ того, что это топливо, до сихъ поръ, главнымъ образомъ, потреблявшееся для домашняго отопленія, въ послѣднее время начинаетъ все шире и шире примѣняться и въ промышленности.

Несмотря на быстрый ростъ спроса на минеральное топливо, Донецкая промышленность до самаго послѣдняго времени успѣвала удовлетворять всѣхъ потребителей. Нѣкоторая заминка въ снабженіи рынка, обусловленная главнымъ образомъ недостаткомъ рабочихъ рукъ (вслѣдствіе поздняго прилива рабочихъ) и выжидательной политикой Управленія казен. жел. дороги имѣетъ, несомнѣнно, лишь временный характеръ.

Этому вопросу, получившему въ печати названіе „угольного голода“, посвященъ ниже особый отдѣлъ доклада, озаглавленный: „Къ вопросу о недостаткѣ Донецкаго топлива на рынокъ“.

7. Участіе отдѣльныхъ угольныхъ и антрацитныхъ районовъ въ вывозѣ минеральнаго топлива.

За послѣднее 10—лѣтіе съ 1902 по 1911 г. общая сумма вывоза ископаемаго угля изъ районовъ Донецкаго бассейна почти удвоилась: въ 1902 г. было вывезено угля и антрацитовъ 484,7 м. п., въ 1911 г. 940,4 м. п. Участіе отдѣльныхъ районовъ въ общей суммѣ вывоза изъ слѣдующей таблицы видно:

Раіоны отправленія

Г О Д Ы	Южн. дор.	Горловск.	Мушкет.	Маріуп.	Авдѣевск.	Алмазн.	Луганск.	Лисичанскій	Звѣр. и Чи- стак.	Юго-Вост. дор.			В С Е Г О
										Уголь	Антр.	Итого	
	М и л л і о н ы п у д о в ѣ .												
1911	63,8	130,3	156,2	137,5	0,6	197,9	56,6	22,8	113,3	7,0	54,4	61,4	940,4
1910	56,8	118,1	126,3	115,6	0,7	161,9	51,4	18,0	88,9	7,6	42,0	49,6	787,3
1909	63,7	126,6	137,3	116,7	1,3	165,2	62,4	17,5	88,8	7,1	44,1	51,2	830,7
1908	61,1	128,8	124,0	121,6	1,5	179,4	74,6	20,1	78,1	9,1	57,1	66,2	855,4
1907	67,5	138,2	119,8	107,3	2,5	168,3	78,6	24,4	57,3	7,9	53,3	61,2	825,1
1906	66,5	118,6	98,9	94,5	1,0	143,7	61,9	23,6	43,4	5,7	45,3	51,0	703,1
1905	56,2	96,1	82,8	77,6	0,5	113,8	40,7	15,5	31,3	2,1	37,3	39,4	553,9
1904	61,9	111,7	83,4	76,1	1,1	125,6	38,9	14,8	31,9	0,6	37,1	37,7	583,1
1903	58,1	116,9	78,5	71,8	1,3	118,4	30,1	13,9	29,0	0,3	35,9	36,2	554,2
1902	44,7	93,0	89,1	63,1	1,3	90,0	32,4	13,5	25,2	0,1	32,3	32,4	484,7

Въ ‰ къ общей суммѣ вывоза за каждый годъ вывозъ изъ отдѣльныхъ районовъ выразится слѣдующими цифрами:

Г О Д Ы	Районъ Южн. жел. дор.	Горловск.	Мушкет.	Маріуп.	Авдѣевск.	Алмазн.	Луганск.	Лисичанскій	Звѣр. и Чис- тяк.	Район. Ю-В ж. д.			В СЕГО
										Уголь	Антрац.	Итого	
1911	6,8	13,8	16,6	14,6	0,1	21,1	6,0	2,4	12,0	0,7	5,8	6,5	100,0
1910	7,2	15,0	16,0	14,7	0,1	20,6	6,5	2,3	11,3	1,0	5,3	6,3	100,0
1909	7,7	15,3	16,5	14,1	0,2	19,9	7,5	2,1	10,6	0,9	5,2	6,1	100,0
1908	7,1	15,1	14,5	14,2	0,2	21,0	8,7	2,4	9,1	1,1	6,7	7,7	100,0
1907	8,2	16,7	14,5	13,0	0,3	20,4	9,5	3,0	7,0	1,0	6,4	7,4	100,0
1906	9,5	16,9	14,1	13,4	0,1	20,4	8,8	3,4	6,2	0,8	6,4	7,2	100,0
1905	10,1	17,3	14,9	14,0	0,1	20,6	7,4	2,8	5,7	0,4	6,7	7,1	100,0
1904	10,6	19,2	14,3	13,0	0,2	21,5	6,6	2,6	5,5	0,1	6,4	6,5	100,0
1903	10,5	21,1	14,2	13,0	0,2	21,4	5,4	2,5	5,2	0,1	6,4	6,5	100,0
1902	9,2	19,2	18,4	13,0	0,3	18,5	6,7	2,8	5,2	—	6,7	6,7	100,0

По абсолютной величинѣ вывозъ изъ всѣхъ районовъ (за исключ. Авдѣевскаго) значительно возросъ. Особенно увеличился вывозъ изъ слѣдующихъ районовъ: Звѣревскаго и Чистяковскаго (въ 4^{1/2} раза) и изъ Мушкетовскаго, Маріупольскаго и Алмазнаго (вдвое). По отношенію же къ общей суммѣ вывоза замѣтно измѣнилась роль Звѣревскаго и Чистяковскаго районовъ (съ 5,2‰ до 12‰ общей суммы).

8. Общая характеристика потребленія всѣхъ родовъ топлива по районамъ Европейской Россіи.

Прежде чѣмъ приводить цифровыя данныя о потребленіи топлива, необходимо дать общую характеристику районовъ потребленія. Всю территорію Европейской Россіи въ зависимости отъ состава потребляемаго топлива можно раздѣлить на слѣдующіе 13 районовъ.

1) Весь сѣверъ Россіи съ рѣдкимъ населеніемъ и обширными лѣсными пространствами пользуется исключительно древеснымъ топливомъ. Это губерніи: Архангельская, Олонецкая и Вологодская, образующія *Сѣверный районъ*.

2) *Прибалтійскія губерніи* пользуются для промышленности, главнымъ образомъ, иностраннымъ каменнымъ углемъ и—внѣ городовъ и далѣе отъ морскихъ портовъ—дровами. Нефть, прежде игравшая нѣкоторую роль въ Петербургской губерніи, послѣ нефтяного кризиса была вытѣснена отсюда, и съ тѣхъ поръ потребление ея все падаетъ и теперь очень незначительно. Донецкое топливо идетъ въ прибалтійскихъ губерніяхъ почти исключительно.

3) *Центральный* промышленный районъ (10 губерній вокругъ Москвы: Московская, Смоленская, Калужская, Тульская, Рязанская, Тверская, Владимірская, Костромская, Ярославская, Нижегородская) представляетъ собой область, въ промышленности которой сталиваются всѣ виды топлива (дрова, нефть, каменный уголь и торфъ). Донецкій уголь, антрацитъ и коксъ получили здѣсь значительное распространеніе послѣ нефтяного кризиса 1905 года и подъема цѣнъ нефти. Въ послѣдніе годы цѣны нефти понизились: въ 1910 году она стояла почти на одномъ уровнѣ съ донецкимъ углемъ и антрацитомъ (по расчету на одинаковое количество тепловыхъ единицъ), а въ 1911 году снова поднялась выше стоимости донецкаго топлива. Значительную роль въ Московской центральной области до сихъ поръ играетъ древесное топливо, особенно внѣ большихъ городовъ; въ домашнемъ отопленіи дрова господствуютъ здѣсь безраздѣльно; металлургическіе и передѣльные заводы, кромѣ кокса (преимущественно донецкаго и отчасти иностраннаго, силезскаго), пользуются еще древеснымъ углемъ, который въ лѣсныхъ мѣстностяхъ обходится дешевле привозного кокса. Добывается въ этомъ районѣ въ небольшомъ количествѣ мѣстный каменный уголь, но благодаря своему низкому качеству не представляетъ серьезной конкуренціи для донецкаго угля.

4) Въ обширной лѣсной области, примыкающей къ Московскому центральному району съ сѣвера и запада, *Польскомъ районѣ* (Виленская, Ковенская, Гродненская, Могилевская, Витебская и Минская губ.) господствующимъ топливомъ и въ промышленности и на желѣзныхъ дорогахъ, не говоря уже о домашнемъ отопленіи, являются дрова. Кромѣ дровъ, сюда проникаетъ также каменноугольное топливо: съ сѣвера—иностраннй каменный уголь изъ Балтійскихъ портовъ, съ запада—домбровскій каменный уголь и силезскій уголь, съ юго-востока—донецкій каменный уголь.

5) *Въ полость губерній, примыкающихъ къ Волгѣ* въ нижнемъ и среднемъ ея теченіи (ниже Нижняго Новгорода) промышленность и желѣзныя дороги пользуются преимущественно нефтью, какъ наиболее выгоднымъ здѣсь видомъ топлива; въ домашнемъ отопленіи и, частью, въ промышленности здѣсь распространены дрова; донецкое каменноугольное топливо ввозится въ эту полосу въ небольшомъ количествѣ для металлургическихъ и желѣзопередѣльныхъ заводовъ (губерніи Казанская, Симбирская, Саратовская, Самарская—*районъ Средняго Поволжья*).

6) Губерніи: Черниговская, Курская, Орловская, Тамбовская, Воронежская, Пензенская и Полтавская (*Средне-Черноземный районъ*). Въ этой группѣ губерній, по направленію отъ юга къ сѣверу, донецкій уголь постепенно вытѣсняется древеснымъ топливомъ, частью даже въ промышленности, а въ домашнемъ отопленіи цѣликомъ. Въ восточныхъ губерніяхъ этой полосы, наряду съ каменнымъ углемъ и дровами, распространяется также нефтяное топливо, подвозимое съ Волги.

7) *Царство Польское*. Здѣсь преобладаетъ мѣстный домбровскій каменный уголь, а также иностранный (силезскій) коксъ и каменный уголь, тѣхъ сортовъ, какихъ нѣтъ въ Домбровскомъ бассейнѣ. Донецкій уголь, провозъ котораго обходится значительно дороже,

чѣмъ провозъ иностраннаго угля, идетъ сюда мало (только для газовыхъ заводовъ). Донецкій коксъ также играетъ здѣсь ничтожную роль.

8) Непосредственно къ этому району примыкаетъ полоса, гдѣ Донецкій уголь играетъ видную роль, по крайней мѣрѣ въ промышленномъ потребленіи топлива, но встрѣчаетъ конкуренцію и другихъ видовъ топлива. Съ запада въ составъ этой полосы входятъ губерніи: Бессарабская, Кіевская, Подольская, Волынская и Полтавская (*Юго-Западный районъ*). Кромѣ донецкаго угля, здѣсь встрѣчается въ значительномъ количествѣ древесное топливо и отчасти каменный уголь Домбровскаго бассейна (Царства Польскаго) и силезскій уголь.

9) Область почти полнаго господства донецкаго топлива надъ всѣми остальными видами топлива охватываетъ южныя губерніи, Харьковскую, Екатеринославскую, Область Войска Донскаго, Херсонскую и Таврическую (*Южный районъ*). Лѣсовъ здѣсь очень мало, нефтяное топливо проникаетъ сюда въ небольшомъ количествѣ, и уголь и антрацитъ, добываемые въ предѣлахъ Екатеринославской губерніи и Донской Области, благодаря близости разстояній, имѣютъ здѣсь безусловное преимущество предъ всѣми остальными видами топлива,

10) *Ураль* (губ. Пермская, Уфимская, Оренбургская и Вятская) до сихъ поръ пользуется преимущественно древеснымъ топливомъ, въ видѣ дровъ и древеснаго угля. Металлургическая промышленность этого края ведется почти исключительно на древесномъ углѣ, съ которымъ пока не можетъ конкурировать донецкій коксъ вслѣдствіе дороговизны перевозки. Кромѣ древеснаго топлива, здѣсь есть мѣстный уральскій уголь, но его мало и коксующихся углей почти нѣтъ; примѣняется въ этомъ районѣ также и нефтяное топливо, которое доставляется сюда по притокамъ Волги*).

11) *Юго-Восточный районъ* (губ. Астраханская и Уральская обл.). Здѣсь преобладаетъ нефть.

12) *Въ сѣверной части Кавказа* (Ставропольская губ., Кубанская, Терская, Дагестанская обл., Черноморская губ.), донецкій уголь также встрѣчаетъ нефтяное топливо, которое благодаря болѣе дешевому подвозу (отъ Каспійскаго моря) преобладаетъ здѣсь.

13) *На южномъ Кавказѣ* (Тифлисская, Батумская, Кутаисская, Эриванская, Бакинская, Елизаветпольская губ., Карская область) господство нефти уже безспорно, и донецкое топливо проникаетъ туда въ небольшомъ количествѣ для спеціальныхъ производствъ.

Переходя къ цифровымъ даннымъ необходимо замѣтить, что точный учетъ возможенъ только въ отношеніи каменноугольнаго топлива (угля, антрацита; кокса) и нефтяного; древесный уголь и торфъ учтенъ не вполне; относительно дровъ, огромнѣйшая часть которыхъ употребляется въ домашнемъ отопленіи, возможенъ лишь приблизительный расчетъ.

Общая сумма потребленія всѣхъ родовъ топлива *всѣми категоріями потребителей* выражается по районамъ слѣдующими цифрами:

*) Въ послѣдніе годы сюда начинаетъ проникать англійскій коксъ—изъ Балтійскихъ портовъ и изъ Архангельска (черезъ ст. Котласъ).

РАЙОНЫ:	м и л л і о н ы п у д о в ъ				Въ переводѣ на камен- ный уголь (милл. пудовъ)	
	Донецкій уг. антрацитъ	Домбров- скій уголь	Иностран. уг. и коксъ	Русскій уг. и проч. район.	Древ. топливо	Нефтяное топливо
1. Сѣверный	—	—	0.7	—	108.8	—
2. Прибалтійскій	21.6	—	203.8	—	287.5	13.6
3. Моск.-Централн.	68.8	0.6	0.6	14.0	758.8	140.0
4. Полѣвскій	17.8	5.1	1.3	—	330.3	0.8
5. Среднее Поволжье	9.1	—	—	—	282.5	58.5
6. Средне-Черноз.	88.8	—	—	—	483.4	20.4
7. Ц.-Польское	2.9	326.1	75.4	—	133.9	1.2
8. Юго-Западный	69.7	5.6	1.4	—	243.7	1.4
9. Южный	723.5	3.4	5.4	—	105.0	8.9
10. Уральскій	2.2	—	—	34.3	722.2	3.6
11. Юго-Восточный	0.9	—	—	—	?	35.4
12. Сѣв. Кавказъ	12.3	—	—	—	?	39.1
13. Южн. Кавказъ	1.7	—	—	2.4	?	36.4
Итого	1018.8	340.7	288.6	50.7	3461.4	383.4

Всѣ эти данныя приурочены къ 1910 году, такъ какъ за 1911 г. можно располагать свѣдѣніями лишь по нѣкоторымъ родамъ топлива. Общая картина измѣняется лишь постепенно, поэтому цифры эти могутъ служить для характеристики современнаго распредѣленія топлива по работамъ.

Переходимъ къ цѣнамъ топлива. Разумѣется, здѣсь нельзя дать конкретныхъ цѣнъ для отдѣльныхъ пунктовъ, а приходится ограничиться погубернскими и даже пораіонными средними, и причемъ по необходимости нѣсколько устарѣлыми. Дѣло въ томъ, что сравнимыми свѣдѣніями для всѣхъ родовъ топлива мы располагаемъ только за 1908 г.

Приводимъ среднія цѣны по группамъ губерній съ болѣе или менѣе близкими цѣнами и соотношеніями цѣнъ разныхъ родовъ топлива. Для удобства обозрѣнія здѣсь сопоставлены не цѣны (каменнаго угля, дровъ и нефти) за пудъ топлива въ натурѣ, а стоимость количествъ разныхъ родовъ топлива, соотвѣтствующихъ по теплотворной способности 1 пуд. каменнаго угля (донецкаго).

Стоимость на мѣстѣ количества топлива, соотвѣтств. 1 пуду донецкаго угля (въ 1908 году).

Прибалтійскій районъ	Камен. угля	Дровъ	Нефтян. топлива
1. Петербургская губ.	14,6—20,1	13,9	39,9
2. Остзейскія губ.	13,9—20,0	14,7	59,5
3. Новгор. и Псковская	23,9	1,2	45,7

<i>Московск. Центральный.</i>	Камен. угля	Дровъ	Нефтян. топлива
1. Моск., Тульск., Ряз., Владим.	22,7	18,4	34,7
2. Костр., Ярослав., Нижегород., Твер.	25,2	13,3	31,0
3. Калужск., Смоленская. . .	21,0	11,4	40,2
<i>Средне-Черноземный.</i>			
1. Полт., Тамб., Вор., Курск.	18,8	19,7	38,6
2. Пензен., Орловск., Черниг.	20,1	13,3	40,1
<i>Среднее поволжье.</i>			
1. Саратовская, Самарская .	20,0	18,7	25,3
2. Симбирская, Казанская . .	25,5	15,9	27,2
<i>У р а л ь,</i>			
1. Пермская губ.	13,2	7,8	33,7
2. Оренбургская	19,2	11,7	33,5
3. Вятская, Уфимская	25,5	9,5	32,1
<i>Польскій районъ.</i>			
Весь районъ	20,6	14,2	51,6
<i>Юго-Западный.</i>			
1. Кіевск., Подольск., Бессар.	20,7	23,5	48,4
2. Волынская	22,2	17,2	49,4
<i>Царство Польское</i>	<i>9—17,3</i>	<i>13,7</i>	<i>—</i>

Въ *Прибалтійскомъ* краѣ, въ Петербургской и Остзейскихъ губерніяхъ соотношеніе цѣнъ каменнаго угля и дровъ таково, что вполне возможно постепенное вытѣсненіе дровъ, что и происходитъ, но въ настоящее время сюда идетъ преимущественно иностранный уголь (англійскій и вестфальскій). Въ *Московскомъ Центральномъ* районѣ, въ губерніяхъ Московской, Тульской, Рязанской и Владимірской цѣна угля (донецкаго) немного выше дровъ и здѣсь наблюдается вытѣсненіе дровъ углемъ и нефтью. Въ остальныхъ губерніяхъ центрального района разница въ цѣнѣ въ пользу дровъ такъ велика, что потребуется значительное удешевленіе стоимости провоза угля для того, чтобы уголь могъ замѣнить дрова. Въ *Средне-Черноземномъ* районѣ въ губерніяхъ лѣсистыхъ (Пензенской, Орловской, Черниговской) на сторонѣ дровъ значительное преимущество въ цѣнѣ; въ губерніяхъ же Полтавской, Курской, Тамбовской и Воронежской дрова обходятся въ одну цѣну съ углемъ. Въ *Среднемъ Поволжьи* въ губерніяхъ Саратовской и Самарской стоимость дровъ также близка къ стоимости угля, а въ губерніяхъ Симбирской и Казанской на сторонѣ дровъ огромное преимущество въ цѣнѣ. На *Уралѣ* дрова обходятся дешевле даже мѣстнаго уральскаго угля. Въ *Польскомъ* районѣ дрова значительно дешевле угля. Въ *Юго-Западномъ* районѣ, въ губерніяхъ, Кіевской, Подольской и Бессарабской уже при существующихъ условіяхъ дрова, въ среднемъ, обходятся дороже угля, почему древесное топливо въ этомъ районѣ все болѣе вытѣсняется углемъ. Въ Волынской губерніи разница въ цѣнѣ въ пользу дровъ въ настоящее время еще довольно значительна. Въ *Царствѣ Польскомъ* кам. уголь имѣетъ преимущество предъ всѣми остальными родами топлива.

9. Движеніе цѣнъ на донецкое минеральное топливо.

Движеніе цѣнъ на донецкое минеральное топливо за послѣднее пятилѣтіе по даннымъ отчетовъ Харьковской Каменноугольной и Желѣзоторговой Биржи видно изъ слѣдующей таблицы:

	1907	1908	1909	1910	1911
<i>а) Уголь:</i>	въ копѣйкахъ за пудъ				
Рядовой:					
Паровичный	7 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	6 ³ / ₄ —9 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂ —8 ¹ / ₂	6 — 8 ¹ / ₂	7 — 9 ³ / ₄
Кузнечный	9 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₄	9 — 9 ³ / ₄	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	10 — 10 ³ / ₄
Газовый	—	7 — 9	7 ¹ / ₂ —8 ¹ / ₂	7 — 8 ¹ / ₂	8 — 10
Грохоченный:					
Паровой	9 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂ — 9 ¹ / ₂	8 ³ / ₄ — 9 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂ 10 ¹ / ₂
Кузнечный	10 ¹ / ₂ —11 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —11	9 ¹ / ₂ —11	9 ¹ / ₂ —11	9 ¹ / ₄ —11 ¹ / ₂
Газовый сортиров.	9 ¹ / ₄ —11 ⁷ / ₈	10 — 11 ¹ / ₂	10 — 11	10 — 11	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂
<i>б) Коксъ:</i>					
Металлург.	12 ³ / ₄ —16 ¹ / ₄	13 — 16	13 — 16	13 ¹ / ₂ —15	14 — 19
<i>в) Антрацитъ:</i>					
Кулачный	9 ³ / ₄ —14 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —15 ¹ / ₂	9 — 16	8 ¹ / ₂ —12 ³ / ₄	10 ¹ / ₂ —15
Орѣшникъ	9 — 12 ¹ / ₂	10 — 13 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂ —14	8 — 10	7 — 12 ³ / ₄
Газогенераторный	9 ¹ / ₂ —11	9 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂ —11	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂

Движеніе цѣнъ за сентябрьскій 1911—12 г. по мѣсяцамъ видно изъ слѣдующей таблицы, по даннымъ Харьковской Каменноугольной и Желѣзоторговой Биржи:

Цѣны (въ коп.) минеральнаго топлива Донецкаго бассейна за сентябрьскій годъ 1911—1912 г.

(Изъ бюллетеней Харьковской Каменноуг. и Желѣзоторг. Биржи).

	1 9 1 1 г.						1 9 1 2 г.					
	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Юнь	Іюль	Августъ
а) Уголь:												
I. Рядовой:												
а) паровичный	7 — 9 ³ / ₄	7 — 9 ³ / ₄	7 — 9 ³ / ₄	7 — 9 ³ / ₄	7 — 9 ³ / ₄	7 — 9 ³ / ₄	7 — 10	7 — 10	7 — 10	7 — 9 ³ / ₄	7 — 9 ³ / ₄	7 — 9 ³ / ₄
б) кузнечный	10 — 10 ³ / ₄	10 — 10 ³ / ₄	10 — 10 ³ / ₄	10 — 10 ³ / ₄	10 — 10 ³ / ₄	10 — 10 ³ / ₄	10 — 11	10 — 10 ³ / ₄	10 — 10 ³ / ₄	10 — 10 ³ / ₄	10 — 10 ³ / ₄	10 — 10 ³ / ₄
в) коксовый (мелочь, не содерж. болѣе 23% лет. веществъ).	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂ —10 ³ / ₄
г) газовый и пламенный	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10 ³ / ₄	8 ¹ / ₂ —10 ³ / ₄	8 ¹ / ₂ —10 ³ / ₄	8 ¹ / ₂ —10 ³ / ₄
д) специальныхъ пластовъ	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —11	9 ¹ / ₂ —11	9 ³ / ₄ —11	9 ³ / ₄ —11	9 ³ / ₄ —11 ¹ / ₂	10 — 11 ¹ / ₂
II. Грохоченный:												
сортированный или мытый:												
а) паровичный:												
1. а) мытый отъ 3 м/м.	8 ³ / ₄ —10 ¹ / ₄	8 ³ / ₄ —10 ¹ / ₄	8 ³ / ₄ —10 ¹ / ₄	8 ³ / ₄ —10 ¹ / ₄	8 ³ / ₄ —10 ¹ / ₄	8 ³ / ₄ —10 ¹ / ₄	9 — 10 ¹ / ₄	9 — 10 ¹ / ₄	9 — 10 ¹ / ₄	9 — 10 ¹ / ₄	9 — 10 ¹ / ₄	9 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₄
б) " " 15 "	9 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —11	10 — 11
2. сортированный	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	9 ³ / ₄ —10 ¹ / ₂	10 — 10 ¹ / ₂
б) кузнечный:												
1. мытый орѣшекъ	11 — 11 ¹ / ₂	11 — 11 ¹ / ₂	11 — 11 ¹ / ₂	11 — 11 ¹ / ₂	11 — 11 ¹ / ₂	11 — 11 ¹ / ₂	11 — 11 ¹ / ₂	11 — 11 ¹ / ₂	11 — 11 ¹ / ₂	11 — 11 ¹ / ₂	11 — 12	11 — 13 ¹ / ₂
2. сортированный орѣшекъ.	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —10 ³ / ₄	9 ³ / ₄ —11 ³ / ₄
в) газовый пламенный:												
1. газовый мытый.	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ³ / ₄
2. пламенный сорт. крупный	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —11 ³ / ₄
г) длиннопламенный:												
1. орѣшникъ отъ 1/4" до 1/2"	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂	3 — 3 ¹ / ₂
2. " " 1/2" до 1 1/2"	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂
III. Крупный грохоченный:												
для домашняго отопленія.	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂	9 — 9 ¹ / ₂
б) Кокс:												
Литейный.	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	19 — 20	17 — 19	17 — 19	17 — 19	19 — 22
Металлургическій.	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 19	17 — 22
II сортъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III " (орѣшникъ)	10 ¹ / ₂ —11	10 ¹ / ₂ —11	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	10 ¹ / ₂ —11	10 ¹ / ₂ —11	10 ¹ / ₂ —11	10 ¹ / ₂ —11
в) Антрацитъ:												
I. Грушевскій:												
крупный	11 ¹ / ₂ —14 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂ —15 ¹ / ₄	11 — 15 ¹ / ₄	11 ¹ / ₂ —15 ¹ / ₄	10 ¹ / ₂ —14 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —14 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —14 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —14 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —14 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —14 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —14 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂ —14 ¹ / ₂
кулачный.	10 ¹ / ₂ —14	10 ¹ / ₂ —14 ³ / ₄	10 ¹ / ₂ —14 ³ / ₄	10 ¹ / ₂ —14 ³ / ₄	9 ¹ / ₂ —14	9 ¹ / ₂ —14	9 ¹ / ₂ —14	9 ¹ / ₂ —14	9 ¹ / ₂ —14	9 ¹ / ₂ —14	9 ¹ / ₂ —14	9 ¹ / ₂ —14
бабій.	10 — 13	10 — 13 ¹ / ₂	10 — 13 ¹ / ₂	10 — 13 ¹ / ₂	9 — 13	9 — 13	9 — 13	9 — 13	9 — 13	9 — 13	9 — 13	9 — 13
орѣшникъ отборный	10 — 11	10 — 12 ³ / ₄	10 — 12 ³ / ₄	10 — 12 ³ / ₄	9 ¹ / ₂ —12	9 ¹ / ₂ —12	9 ¹ / ₂ —12	9 ¹ / ₂ —12	9 ¹ / ₂ —12	9 ¹ / ₂ —12	9 ¹ / ₂ —12	9 ¹ / ₂ —12
" сѣянный.	9 — 10	9 — 11 ³ / ₄	9 — 11 ³ / ₄	9 — 11 ³ / ₄	8 ¹ / ₂ —11	8 ¹ / ₂ —11	8 ¹ / ₂ —11	8 ¹ / ₂ —11	8 ¹ / ₂ —11	8 ¹ / ₂ —11	8 ¹ / ₂ —11	8 ¹ / ₂ —11
" генераторный	8 ¹ / ₂ —9 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂
" новороссійскій.	5 — 6	5 — 6	5 — 6	5 — 6	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂	5 — 5 ¹ / ₂
сѣмячко № 1	3 — 5	3 — 5 ¹ / ₂	3 — 5 ¹ / ₂	3 — 5 ¹ / ₂	3 — 5	3 — 5	3 — 5	3 — 5	3 — 5	3 — 5	3 — 5	3 — 5
" № 2	2 — 3	2 — 3 ¹ / ₄	2 — 3 ¹ / ₄	2 — 3 ¹ / ₄	2 — 3	2 — 3	2 — 3	2 — 3	2 — 3	2 — 3	2 — 3	2 — 3
" № 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
штыбъ	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂
пыль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Донецкій:												
плитный и кулачный	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10	8 ¹ / ₂ —10
крупный и отборный орѣшникъ	8 — 9	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂	8 — 9 ¹ / ₂
газогенераторный.	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂	9 — 10 ¹ / ₂
1" орѣшникъ.	7 — 8 ¹ / ₂	7 — 9	7 — 9	7 — 9	7 — 9	7 — 9	7 — 9	7 — 9	7 — 9	7 — 9	7 — 9	7 — 9
1/2" "	4 ¹ / ₂ —5 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂ —6	4 ¹ / ₂ —6	4 ¹ / ₂ —6	4 ¹ / ₂ —6	4 ¹ / ₂ —6	4 ¹ / ₂ —6	4 ¹ / ₂ —6	4 ¹ / ₂ —6	5 — 6	5 — 6	5 — 6
сѣмячко.	2 ³ / ₄ —3 ¹ / ₂	2 ³ / ₄ —4	2 ³ / ₄ —4	2 ³ / ₄ —4	2 ³ / ₄ —4	2 ³ / ₄ —4	3 — 4	3 — 4	3 — 4	3 — 4	3 — 4	3 — 4
штыбъ	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂	1 — 1 ¹ / ₂

II. Общіе вопросы, касающіеся каменноугольной и антрацитовой промышленности.

(Общіе вопросы, касающіеся всей горной и горнозаводской промышленности, помѣщены отдѣльно послѣ докладовъ объ отдѣльныхъ отрасляхъ горной промышленности).

1. Вопросъ о недостаткѣ рабочихъ.

Нынѣшнимъ лѣтомъ, въ связи съ увеличеніемъ выработки каменнаго угля и антрацита, на копияхъ Донецкаго бассейна особенно остро ощущался недостатокъ въ рабочихъ.

Съ цѣлью выясненія этого вопроса Совѣтомъ Съѣзда Горнопромышленниковъ юга Россіи были запрошены председатели всѣхъ (11) районныхъ комиссій.

Полученные отвѣты (только изъ 9 районовъ,—6 угольныхъ и 3 антрацитовыхъ) по времени ихъ поступленія можно разбить на двѣ группы: одни пришли непосредственно вслѣдъ за запросомъ въ августѣ, другіе въ октябрѣ.

Какъ изъ тѣхъ, такъ и изъ другихъ выяснилось, что въ большинствѣ районовъ въ теченіе лѣта число рабочихъ по сравненію съ 1911 г. сократилось приблизительно на 30%.

Вмѣстѣ съ тѣмъ вездѣ сократилось и производство вообще процентовъ на 30, доходя въ отдѣльныхъ случаяхъ до 50% и даже до 65%. Правда, въ исключительныхъ случаяхъ сокращенія производства не произошло, но по исключительнымъ причинамъ, не стоящимъ въ непосредственной связи съ притокомъ рабочихъ въ Донецкій бассейнъ.

Изъ сводки полученныхъ отвѣтовъ выяснилось, что представители всѣхъ районовъ высказывали надежды, что притокъ рабочихъ начнется не позже сентября.

Оказалось, что надежды горнопромышленниковъ не оправдались, потому что ожидаемаго притока не получилось: изъ вторичныхъ свѣдѣній, поступившихъ въ Совѣтъ Съѣзда въ теченіе первой половины октября, выяснилось, что въ большинствѣ районовъ, о которыхъ поступили свѣдѣнія, притока рабочихъ или вовсе нѣтъ или онъ слабъ.

Въ соотвѣтствіи съ этимъ и надежды на увеличеніе добычи и запасовъ угля вездѣ слабыя, хотя изъ всѣхъ рудниковъ сообщаютъ, что надежды на увеличеніе связаны съ притокомъ и укомплектованіемъ рабочихъ, предполагаемыми на конецъ октября—ноябрь.

На Совѣщаніи при Совѣтѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи 19 Октября сего года съ участіемъ угле-и-антрацитопромышленниковъ выяснилось, что въ теченіи Октября 1912 года можно рассчитывать на возвращеніе рабочихъ, потребныхъ для усиленной добычи ископаемаго угля, такъ что въ ноябрѣ и декабрѣ добыча пойдетъ усиленнымъ темпомъ и въ общей суммѣ добыча октября, ноября и декабря превыситъ добычу тѣхъ же мѣсяцевъ прошлаго года, каковая выразилась суммой 358,34 м. п.

Въ согласіи съ этими данными находится и слѣдующая таблица.

Число недостающихъ рабочихъ по мѣсяцамъ:

М ѣ с я ц ы 1912 г.	Наименованіе минеральнаго топлива	Состояло на 1-е число слѣд. мѣс.	Недоставало противъ же- лательнаго числа рабоч.
Январь	Каменный уголь	121.600	6.149
	Антрацитъ	25.230	540
	Итого	146.830	6.689
Февраль	Каменный уголь	125.000	2.625
	Антрацитъ	23.420	585
	Итого	148.420	3.210
Мартъ	Каменный уголь	107.000	8.927
	Антрацитъ	20.800	2.310
	Итого	127.800	11.237
Апрѣль	Каменный уголь	115.800	7.575
	Антрацитъ	24.500	2.443
	Итого	140.300	10.018
Май	Каменный уголь	117.000	8.288
	Антрацитъ	25.000	2.627
	Итого	142.000	10.915
Іюнь	Каменный уголь	117.500	9.881
	Антрацитъ	23.000	2.999
	Итого	140.500	12.880
Іюль	Каменный уголь	107.150	12.540
	Антрацитъ	19.200	3.590
	Итого	126.350	16.130

Изъ этой таблицы видно, что въ 1-мъ полугодіи число недостающихъ рабочихъ сильно увеличилось въ лѣтніе мѣсяцы, достигнувъ максимума въ іюлѣ.

На 1 октября с. г. число рабочихъ въ угольной и антрацитовой промышленности опредѣляется приблизительно цифрой 124700 чел. (соотвѣтствующая цифра 1911 г.— 120510 чел.)-

Вопросъ о недостаткѣ горнорабочихъ въ Донецкомъ бассейнѣ издавна является большимъ вопросомъ южной промышленности, и поэтому не разъ уже становился предметомъ обсужденія горнопромышленниковъ какъ на съѣздахъ такъ и въ спеціальной печати.

Еще въ 1889 году на XIV Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи въ спеціальной комиссіи по рабочему вопросу были заслушаны доклады инж. О. Баталина и горн. инж. Е. Н. Таскина. Сущность „Проекта снабженія юга Россіи рабочими“ (О. Баталина) сводилась къ слѣдующему. Донецкій бассейнъ въ отношеніи пользованія рабочими руками находится въ полной зависимости отъ экономической конъюнктуры страны, именно отъ урожая или недорода даннаго года. Урожайные годы, повышая благосостояніе крестьянскаго населенія центрально-черноземныхъ губерній, являются годами, когда изъ этихъ губерній почти не бываетъ притока рабочихъ рукъ, вслѣдствіе чего цѣна на нихъ въ Донецкомъ бассейнѣ повышается чрезмѣрно; недороды и неурожай, наоборотъ, гонятъ на югъ десятки тысячъ лишнихъ рабочихъ. Но и это обстоятельство все же не создаетъ нормальныхъ условий для горныхъ предпріятій юга, ибо массы рабочихъ, въ погонѣ за лучшимъ заработкомъ, передвигаются съ мѣста на мѣсто, оставляя рудники безъ рабочихъ рукъ и причиняя производству убытки.

Въ качествѣ мѣръ борьбы съ недостаткомъ рабочихъ рукъ въ проектѣ Баталина предлагалось учрежденіе центрального рабочаго бюро въ г. Москвѣ, которое могло бы сноситься съ центральными желѣзнодорожными станціями; на этихъ станціяхъ желѣзнодорожные агенты должны были вести учетъ рабочихъ, ищущихъ приложенія своей рабочей силы. Такимъ образомъ, всякій предприниматель, сообразуясь съ бюллетенями, которые должны вывѣшиваться на каждой изъ центральныхъ станцій, могъ бы затребовать черезъ Центральное Бюро потребное ему количество рабочихъ.

Этотъ проектъ инж. Баталина тогда же нашелъ горячую поддержку и одобреніе со стороны многихъ промышленниковъ. Горн. инж. Е. Н. Таскинъ сдѣлалъ замѣчанія по проекту въ томъ смыслѣ, что Центральное Бюро должно указывать, кромѣ цѣнъ на рабочія руки, и цѣны на рабочихъ на мѣстѣ производства. Далѣе онъ указалъ, что 1) необходимо ввести въ жизнь проектированныя XIII-мъ Съѣздомъ правила для найма рабочихъ, 2) необходимо ходатайствовать объ учрежденіи ссудо-сберегательныхъ кассъ при нѣкоторыхъ почтовыхъ учрежденіяхъ Донецкаго бассейна и 3) необходимъ цѣлый рядъ мѣропріятій, клонящихся къ улучшенію быта рабочихъ на горныхъ предпріятіяхъ.

Въ 1893 году XVIII Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи снова возвращается къ вопросу о недостаткѣ рабочихъ въ Донецкомъ бассейнѣ, причемъ въ докладѣ Н. С. Лядакова этотъ вопросъ снова былъ освѣщенъ съ наивозможною полнотою. Докладчикъ ставилъ недостатокъ рабочихъ рукъ въ зависимость отъ болѣе общихъ социально-экономическихъ причинъ, впрочемъ принципиально соглашаясь съ основными положеніями инж. Баталина (докладъ послѣдняго опять былъ предложенъ вниманію Съѣзда). Въ этомъ докладѣ, въ качествѣ причинъ недостатка рабочихъ рукъ на югѣ Россіи, выдвигались слѣдующія положенія: 1) слабая населенность юга Россіи; 2) насыщеніе юга пришлыми рабочими изъ центральныхъ губерній находится въ зависимости отъ экономическаго положенія центрально-черноземной полосы (вліяніе урожая); 3) губительное вліяніе на нрав-

ственность и поведеніе рабочихъ такихъ факторовъ, которые лежатъ внѣ власти предпринимателей и 4) отсутствіе дисциплины среди горнорабочихъ. Комиссія XVIII Съѣзда, обсуждавшая этотъ вопросъ, согласилась съ положеніями этого доклада и намѣтила пути къ разрѣшенію вопроса: 1) заселеніе слабо заселенныхъ мѣстностей южной Россіи; 2) колонизація горнорабочихъ при каменноугольныхъ копяхъ и улучшеніе быта рабочихъ; 3) устраненіе такихъ вредныхъ вліяній на нравственность и здоровье рабочихъ, которыя лежатъ внѣ власти и вліянія владѣльцевъ предпріятій; 4) установленіе дисциплины среди рабочихъ.

По первому и второму пунктамъ Съѣздомъ было высказано пожеланіе „чтобы срокъ аренды земель для эксплуатаціи подземныхъ минеральныхъ богатствъ былъ установленъ не менѣе какъ до 90 лѣтъ, и чтобы, въ случаѣ необходимости для устройства постоянныхъ поселеній при рудникахъ рабочихъ, предоставлялось бы право отчужденія поверхности частныхъ земель“ (стр. 341. Трудовъ XVIII Съѣзда). Вмѣстѣ съ тѣмъ выработанъ проектъ „объ открытіи меліораціоннаго кредита, специально съ цѣлью улучшенія жилищъ рабочихъ“ (тамъ же стр. 345). Далѣе Комиссіей было предложено учрежденіе для горнорабочихъ вспомогательныхъ и сберегательныхъ кассъ, а также цѣлый рядъ мѣръ по улучшенію быта рабочихъ и нравственности ихъ. Тогда же былъ поднятъ вопросъ о сокращеніи числа праздничныхъ дней.

На слѣдующемъ XIX Съѣздѣ вопросъ получилъ дальнѣйшее движеніе. Комиссія этого Съѣзда по рабочему вопросу представила разработанный ею проектъ нормальнаго устава вспомогательныхъ кассъ для рабочихъ Донецкаго бассейна, а также предложила „Проектъ правилъ найма рабочихъ на горные промыслы юга Россіи (съ приложеніемъ списка ж. д. станцій, ближайшихъ къ обычнымъ мѣстамъ найма рабочихъ на южные горные промыслы, съ начальниками каковыхъ станцій надлежало бы войти въ сношеніе проектируемой центральной Конторѣ для найма рабочихъ).

На XX Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи, въ 1895 г., вопросъ получилъ дальнѣйшее освѣщеніе. Комиссія XX Съѣзда, разработавшая этотъ вопросъ, приняла слѣдующія положенія:

1. Необходимо учредить въ г. Харьковѣ, при Совѣтѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, контору для найма горнорабочихъ.

2. Контора сосредоточиваетъ заявленія шахтовладѣльцевъ и заводовладѣльцевъ о количествѣ необходимыхъ рабочихъ и удовлетворяетъ спросъ, при посредствѣ земскихъ начальниковъ.

3. Контора свои требованія адресуетъ въ Уѣздные Съѣзды.

4. Свѣдѣнія о свободныхъ рабочихъ стекаются въ Контору къ 15-му Мая.

5. На основаніи этихъ свѣдѣній Контора извѣщаетъ заинтересованныхъ лицъ о свободныхъ рабочихъ.

6. Вопросъ о содѣйствіи агентовъ жел. дорогъ по найму рабочихъ, въ виду отказа Министра Путей Сообщенія, разрѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ.

Въ дальнѣйшемъ вопросъ о недостаткѣ рабочихъ рукъ въ Донецкомъ бассейнѣ вступаетъ въ новую фазу развитія съ момента участія въ его разработкѣ, какъ Высшаго Правительства, такъ и органовъ мѣстной власти.

На XXIV-мъ Съѣздѣ, согласно съ мнѣніемъ Г. Министра Финансовъ, на совѣщаніе въ Комиссію Съѣзда былъ привлеченъ Г. Губернаторъ Харьковской губерніи. Работы этой Комиссіи могутъ быть резюмированы такъ: наиболѣе полезно было бы организовать въ г. Харьковѣ Комитетъ для облегченія горнопромышленникамъ въ пріисканіи для нихъ

необходимыхъ рабочихъ. Въ составъ Комитета входятъ: губернаторъ и представители вѣдомствъ Горнаго, Министерства Путей Сообщенія, Финансовъ и предпринимателей горной промышленности. Эта же Комиссія вновь возвратилась къ мысли о привлеченіи желѣзнодорожныхъ агентовъ къ дѣлу привлеченія рабочихъ рукъ въ Донецкій бассейнъ.

Тогда же было указано, что инструкціей для конторы по найму рабочихъ, утвержденной Министромъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ 14 Февраля 1897 года, горнопромышленники не пользовались въ виду неудобствъ, связанныхъ съ наймомъ рабочихъ на ихъ родинѣ.

На XXV Съѣздѣ, въ 1900 г., снова было принято постановленіе ходатайствовать о скорѣйшемъ учрежденіи въ г. Харьковѣ Комитета по найму горнорабочихъ, а также былъ высказанъ цѣлый рядъ пожеланій объ осуществленіи мѣръ, клонящихся къ урегулированію движенія рабочихъ рукъ въ Донецкій бассейнъ, какъ на примѣръ, объ уголовномъ преслѣдованіи рабочихъ, самовольно покинувшихъ работы.

Наконецъ, въ самое послѣднее время на XXX и XXXI Съѣздахъ вопросъ о недостаткѣ рабочихъ рукъ въ Донецкомъ бассейнѣ подвергся новому обсужденію въ связи съ докладомъ Н. С. Авдакова и запиской члена Совѣта Съѣзда Я. Д. Прядкина.

Я. Д. Прядкинъ указывалъ на то, что 1) недостатокъ рабочихъ рукъ въ Донецкомъ бас. въ послѣдніе годы сталъ явленіемъ настолько постояннымъ, что Донецкой угольной промышленности приходится съ нимъ считаться все больше и больше; что 2) нужда въ рабочихъ рукахъ въ послѣднее время достигаетъ необычайныхъ размѣровъ; что 3) явленіе это вызывается, кромѣ причинъ общезкономическаго характера, еще и спеціальными причинами, именно тѣмъ, что югъ Россіи съ самаго начала развитія промышленности не располагалъ достаточнымъ количествомъ населенія и что поэтому рабочіе, какъ прежде, такъ и теперь, приходятъ изъ губерній средней черноземной полосы и что 4) вся масса пришлыхъ рабочихъ сплошь и рядомъ на югѣ находится въ очень тяжелыхъ условіяхъ вслѣдствіе неприспособленности южныхъ горнозаводскихъ поселеній для такой подвижной массы рабочаго люда.

Указывая на эти обстоятельства, Я. Д. Прядкинъ находилъ, что для устраненія этихъ неблагоприятныхъ для промышлен. развитія юга условій, необходимы:

1) Освѣдомленность о спросѣ на рабочихъ въ тѣхъ мѣстахъ, которыя снабжаютъ рабочими руками рудники Донецкаго бассейна.

2) Такое мѣстное учрежденіе въ Донецкомъ бассейнѣ, которое могло бы давать рабочимъ точныя свѣдѣнія, гдѣ имѣется недостатокъ въ рабочихъ рукахъ, а предпріятіямъ свѣдѣнія о категоріяхъ рабочихъ, предлагающихъ свои услуги и, наконецъ, которое могло бы давать временный пріютъ до пріисканія дѣла и, так. обр., служить опредѣленнымъ пунктомъ, откуда рабочіе могли бы распределяться между различными предпріятіями. Указанную здѣсь задачу можетъ выполнить **Бюро по пріисканію рабочихъ для рудниковъ Донецкаго бассейна**“ (стр. 13, докл. № 2).

Соотвѣтствующій проектъ былъ выработанъ Совѣтомъ Съѣзда и 22 ноября 1906 г. былъ утвержденъ Г. Министромъ Внутреннихъ дѣлъ въ слѣдующей редакціи.

Уставъ Бюро по пріисканію рабочихъ для горнопромышленныхъ предпріятій юга Россіи,

выработанный Совѣтомъ Съѣзда въ засѣданіи 26 мая 1906 года.

§ 1. Въ цѣляхъ обезпеченія горныхъ промысловъ юга Россіи необходимымъ количествомъ рабочихъ, а съ другой стороны для облегченія рабочимъ, идущимъ на горные про-

мысли, приискивать себѣ работу, при Совѣтѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, въ Харьковѣ, учреждается Бюро по приисканію рабочихъ для горнопромышленныхъ предприятий юга Россіи.

§ 2. Бюро находится въ вѣдѣніи и распоряженіи Совѣта Съѣзда и подъ отвѣтственностью особо избираемыхъ Совѣтомъ изъ своей среды членовъ Совѣта Съѣзда.

§ 3. Задачи Бюро ограничиваются посредничествомъ между горнопромышленниками, нуждающимися въ рабочихъ, и рабочими, ищущими труда. Въ непосредственныя дѣйствія по найму рабочихъ Бюро можетъ входить только по довѣренности горнопромышленнаго предприятия.

§ 4. Въ территоріальномъ отношеніи дѣйствія Бюро распространяются на горнопромышленныя предприятия, находящіяся въ предѣлахъ Харьковской, Екатеринославской, Херсонской и Таврической губерній и области Войска Донского.

§ 5. Мѣстопробываніемъ Бюро считается Харьковъ (Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ), но Бюро можетъ открывать повсюду въ указанной въ п. 4 территоріи конторы и агентства, дѣйствующія по особой инструкціи Совѣта Съѣзда.

Конторы должны находиться въ вѣдѣніи особыхъ отвѣтственныхъ лицъ и могутъ имѣть при себѣ столовые и помѣщенія для пріюта рабочихъ, а также пріемные медицинскіе покои.

Всѣ эти учрежденія должны подчиняться всѣмъ существующимъ правиламъ, касающимся учрежденій подобнаго рода.

Агентства состоятъ изъ одного или нѣсколькихъ агентовъ, на обязанности которыхъ лежитъ ставить въ извѣстность рабочихъ относительно имѣющихся свободныхъ мѣстъ, а также давать рабочимъ всякаго рода справки по вопросамъ приисканія работы.

§ 6. Для дѣлопроизводства при каждой конторѣ имѣется канцелярія, штатъ которой устанавливается Совѣтомъ Съѣзда. Общее же дѣлопроизводство возлагается на канцелярію Совѣта Съѣзда.

§ 7. Всѣ расходы, какъ по содержанію конторъ Бюро, пріемныхъ домовъ, столовыхъ и т. п., такъ и по операціямъ его, равно какъ по разѣздамъ агентовъ и проч., покрываются отчасти платой, взимаемой съ промышленныхъ предприятий за приисканіе рабочихъ и съ рабочихъ за пользованіе помѣщеніями и столомъ, а отчасти суммами, отпускаемыми Съѣздомъ горнопромышленниковъ.

Размѣры платы за приисканіе рабочихъ устанавливаются на каждый годъ Совѣтомъ Съѣзда, плата же съ рабочихъ за пользованіе столомъ и помѣщеніями также устанавливается на каждый годъ Совѣтомъ Съѣзда и утверждается соотвѣтствующими горными управленіями.

§ 8. Для осуществленія своихъ задачъ Бюро выясняетъ мѣстности, въ которыхъ особенно замѣчается избытокъ рабочихъ силъ и изъ которыхъ рабочіе могли бы быть направлены на работы въ горнопромышленныхъ предприятияхъ, и входить въ сношенія съ рабочими или непосредственно черезъ агентовъ, или черезъ мѣстныя учрежденія (земства, волостныя правленія и т. п.), изъявившія согласіе содѣйствовать въ дѣлѣ приисканія рабочимъ работъ.

§ 9. Горнопромышленники, нуждающіеся въ рабочихъ, входятъ въ Бюро съ соотвѣтствующими заявленіями, точно указавъ въ нихъ количество требуемыхъ рабочихъ, время начала работъ, мѣсто, куда рабочіе должны быть направлены, родъ работъ и размѣръ заработной платы.

§ 10. Получивъ заявленіе горнопромышленника, Бюро посылаетъ агентовъ для приисканія рабочихъ или относится къ указаннымъ въ п. 8 учрежденіямъ о содѣйствіи къ извѣщенію

рабочихъ о потребности и къ направленію ихъ на мѣста работъ. Рабочіе должны быть поставлены въ извѣстность объ условіяхъ работъ, на которыя они идутъ, и вознагражденіи за нихъ, причемъ они должны быть также снабжены удостовѣреніями о томъ, что они являются на работу по вызову Бюро.

§ 11. Горнопромышленникъ, пользующійся содѣйствіемъ Бюро, обязанъ предоставить всѣмъ рабочимъ работу, согласно сдѣланному имъ первоначально заявленію, если рабочіе явились къ указанному сроку, за исключеніемъ случаевъ непригодности рабочихъ для заявленной горнопромышленникомъ работы.

§ 12. Помимо сношеній съ мѣстами жительства рабочихъ, Бюро имѣетъ задачей давать рабочимъ, обращающимся въ конторы его, непосредственно всякаго рода справки объ имѣющихся свободныхъ мѣстахъ, для чего оно должно быть всегда точно освѣдомлено объ имѣющейся на предприятияхъ потребности въ рабочихъ; кромѣ того, конторы Бюро предоставляютъ, по мѣрѣ возможности, обращающимся къ нимъ рабочимъ за плату ночное помѣщеніе и столъ на время до пріисканія работы, но не болѣе 7 дней.

§ 13. Послѣ пріисканія рабочихъ для предпріятія, Бюро совершенно не входитъ въ дальнѣйшія отношенія между нимъ и рабочими и не несетъ никакой отвѣтственности за могущія возникнуть недоразумѣнія на почвѣ невыполненія принятыхъ сторонами обязательствъ.

На совѣщаніи при Совѣтѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи 19 Октября сего года съ участіемъ угле-и-антрацитопромышленниковъ было выяснено, что недостатокъ рабочихъ рукъ въ іюлѣ, августѣ и сентябрѣ нынѣшняго года ощущался въ острой формѣ потому, что спросъ на топливо непрерывно возрасталъ, между тѣмъ какъ обратный притокъ рабочихъ былъ замедленъ запоздавшей уборкой хлѣба въ тѣхъ мѣстностяхъ, откуда, главнымъ образомъ, снабжается рабочими южная горная промышленность. Сравненіе данныхъ о добычѣ и вывозѣ каменноугольнаго топлива за 9 мѣс. 1911 и 1912 г.г., а также числа рабочихъ на 1 октября обоихъ лѣтъ вполнѣ подтверждаетъ это положеніе.

За 9 мѣсяцевъ	Добыто угля и антрацита	Вывезено угля и антрацита	Вывезено кокса и брикетовъ	Въ томъ числѣ вывез. минеральн. топл.	Число раб. на 1-е окт.	
	Милліоновъ пудовъ			для ж. д.	для м. з.	
1912 г.	935,83	653,96	104,33	214,69	166,97	124,700
1911 г.	859,29	581,20	84,08	186,20	146,34	120,510

Въ 1912 г. больше чѣмъ въ 1911 г.	76,54	72,76	20,25	28,49	20,63	4,190
-----------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Отсюда видно, что въ 1912 году происходило усиленное снабженіе рынка донецкимъ топливомъ. Нѣкоторое замедленіе въ приростѣ добычи и вывоза на рынокъ замѣчается въ іюлѣ, августѣ и сентябрѣ, когда добыча и вывозъ текущаго года приблизились по своимъ размѣрамъ къ добычѣ и вывозу прошлаго года. Рабочихъ на копяхъ въ настоящее время почти столько же, какъ и въ соотвѣтствующіе мѣсяцы прошлаго года, но значительно меньше, чѣмъ въ началѣ 1912 года, когда добыча и вывозъ значительно обгоняли добычу и вывозъ прошлаго года.

Кромѣ того, на означенномъ Совѣщаніи были указаны нижеслѣдующія мѣры для разрѣшенія вопроса о недостаткѣ рабочихъ:

1. Разработать вопросъ объ однодневной переписи рабочихъ Донецкаго бассейна какъ основы будущей постоянной текущей регистраціи рабочихъ.
2. Разработать вопросъ объ организаціи, регулирующей снабженіе рабочими горныхъ и горнозаводскихъ предпріятій Донецкаго бассейна.
3. Возбудить ходатайство о пониженіи желѣзнодорожнаго тарифа на перевозку рабочихъ въ Донецкій бассейнъ и объ улучшеніи условій этой перевозки.

2. Современное положеніе вопроса о выясненіи себѣстоимости Донецкаго каменнаго угля.

Особая комиссія, образованная Министерствомъ Торговли и Промышленности подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Курмакова для выясненія себѣстоимости каменнаго угля, опредѣлила, какъ извѣстно, среднюю себѣстоимость Донецкаго угля за трехлѣтіе 1907—1909 г.г. въ слѣдующихъ цифрахъ:

рядового угля	8 15 коп. за пудъ
сортированного	8,26 " " "
мытаго и сортированного угля	9,05 " " "

XXXVI Съѣздъ Горнопрмышленниковъ юга Россіи, признавая, что дѣло выясненія себѣстоимости остается не законченнымъ, такъ какъ результаты анкеты еще не рассмотрѣны и не проверены въ Особомъ Совѣщаніи при Министерствѣ Торговли и Промышленности, въ которомъ былъ обсужденъ вопросъ о производствѣ анкеты и выработанъ планъ ея, поручилъ Совѣту Съѣзда возбудить передъ Министерствомъ Торговли и Промышленности ходатайство о возможно скорѣйшемъ рассмотрѣніи и проверкѣ результатовъ анкеты въ томъ порядкѣ, который имѣлся въ виду при созданіи Анкетной Комиссіи; по проверкѣ же результатовъ анкеты въ указанномъ Совѣщаніи возбудить ходатайство о возможно скорѣйшемъ возобновленіи прерванныхъ работъ Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ тайн. сов. П. К. Думитрашко.

По ходатайству уполномоченныхъ Съѣзда Г. Министръ Торговли и Промышленности поручилъ рассмотреть результаты работъ Анкетной Комиссіи въ особомъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ директора Горнаго Департамента А. О. Иванова изъ чиновъ Министерствъ.

Въ засѣданіи Совѣщанія, происходившемъ 26 Апрѣля 1912 года, былъ рассмотрѣнъ вопросъ о расходахъ по облигаціямъ, и большинство членовъ Совѣщанія высказалось за то, что эти расходы не должны входить въ себѣстоимость угля, такъ какъ облигаціи представляютъ часть капитала, нужнаго для веденія дѣла. Затѣмъ 10 Мая с. г., по распоряженію Г. Министра Торговли и Промышленности, подъ предсѣдательствомъ директора Горнаго Департамента А. О. Иванова было созвано совѣщаніе изъ представителей разныхъ вѣдомствъ для рассмотрѣнія особаго мнѣнія представителя Министерства Путей Сообщенія д. с. с. П. Ю. Майера по поводу результатовъ работъ Анкетной Комиссіи. Означенное совѣщаніе, принявъ во вниманіе лишь нѣкоторыя изъ указаній П. Ю. Майера, немного измѣнило выводы Анкетной Комиссіи и исчислило среднюю себѣстоимость добычи Донецкаго каменнаго угля въ 6,92 коп. безъ расходовъ правленій и 0/0 на капиталъ, въ 8,82 коп., съ расходами правленій и съ 0/0 на капиталъ.

13 Іюня с. г. состоялось подъ предсѣдательствомъ Директора Горнаго Департамента А. О. Иванова Совѣщаніе изъ уполномоченныхъ Съѣзда горно-промышленниковъ юга Россіи А. А. Ауэрбаха и С. А. Ауэрбаха, и нѣкоторыхъ членовъ Совѣщанія 10 мая с. г. для рассмотрѣнія постановленій этого послѣдняго совѣщанія и для согласованія таковыхъ съ указаніями и пожеланіями представителей промышленности. На этомъ засѣданіи уполномоченными Съѣзда былъ представленъ цѣлый рядъ обстоятельно мотивированныхъ возраженій на доводы П. Ю. Майера. Въ общемъ итогѣ выводы совѣщанія 10 мая можно признать соответствующими дѣйствительной себѣстоимости угля въ Донецкомъ бассейнѣ.

Заключенія Совѣщанія по одобреніи ихъ Г. Министромъ Торговли и Промышленности будутъ представлены Г. Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о возобновленіи работъ Комиссіи тайн. сов. П. К. Думитрашко.

3. О примѣненіи антрацита къ отопленію паровозовъ.

По распоряженію Г. Министра Путей Сообщенія, на Екатерининской и Южныхъ ж. д. въ 1911 году были организованы опыты примѣненія антрацита для отопленія паровозовъ. Къ участию въ этихъ опытахъ, съ разрѣшенія Управленій названныхъ дорогъ, былъ допущенъ въ качествѣ представителя антрацитопромышленниковъ секретарь постоянной комиссіи по антрацитовымъ дѣламъ, инженеръ М. Н. Базькевичъ. Это дало Комиссіи возможность быть всегда въ курсѣ производимыхъ опытовъ и немедленно удовлетворять всѣ возникавшія со стороны Управленія требованія. Признавая желательнымъ испытаніе на паровозахъ всѣхъ рабочихъ антрацитныхъ пластовъ Донецкаго Бассейна, Совѣщаніе антрацитопромышленниковъ, состоявшееся 31 января с.г., постановило ходатайствовать передъ Управленіями названныхъ дорогъ о томъ, чтобы для опытовъ былъ взятъ антрацитъ всѣхъ мѣстоорожденій (Чистяковскаго, Боково-Хрустальскаго, Щетовскаго, Картушинскаго, Должанскаго и Грушевско-Власовскаго). Съ этой цѣлью было сдѣлано распределеніе пробныхъ поставокъ между названными районами. Выработанная Управленіемъ Южныхъ жел. дорогъ при участіи представителя антрацитопромышленниковъ программа производимыхъ опытовъ была напечатана въ „Горнозаводскомъ Дѣлѣ“, и отдѣльные оттиски разосланы всѣмъ антрацитопромышленникамъ. То обстоятельство, что антрацитъ, поставляемый для опытовъ Южнымъ желѣзнымъ дорогамъ, оказался неудовлетворяющимъ высокимъ требованіямъ новыхъ техническихъ условій лит. А, а съ другой стороны—что принятыя Екатерининской жел. дорогой для опытовъ съ примѣненіемъ антрацита на паровозахъ, такъ называемыя техническія условія инженера П. Ю. Майера, какъ излишне тяжелыя для поставщиковъ, вызывали частыя забраковки вслѣдствіе ничтожнаго превышенія въ золѣ или сѣрѣ, было обсуждено на Совѣщаніи антрацитопромышленниковъ. Совѣщаніе признало преждевременнымъ возбуждать ходатайство о пересмотрѣ техническихъ условій, такъ какъ вопросъ о примѣненіи антрацита на паровозахъ еще находится въ стадіи изученія, и желѣзныя дороги еще не установили точно тѣхъ требованій, которыя онѣ предъявляютъ къ антрациту, какъ паровозному топливу, въ зависимости отъ принятыхъ ими конструкцій; съ другой стороны, Совѣщаніе признало необходимымъ прежде всего правильно поставить подробное изученіе природы донецкихъ антрацитовъ. Что же касается предстоящей въ скоромъ времени заготовки жел. дорогами антрацита въ потребность 1913 года и невозможности поставлять антрацитъ по техническимъ условіямъ лит. А, то Совѣщаніе рѣшило просить Совѣтъ Съѣзда войти въ Управленіе Екатерининской и Южныхъ жел. дорогъ съ ходатайствомъ о допущеніи покупки антрацита на 1913 годъ по техническимъ условіямъ, существовавшимъ до утвержденія техническихъ условій лит. А, съ тѣмъ лишь измѣненіемъ, чтобы при нормальномъ содержаніи сѣры 2% и золы 5% были допущены высшіе предѣлы содержанія ихъ соотвѣтственно въ 3% и 10% съ правомъ компенсаціи, принимая 1% золы=1,2% сѣры) и со скидками съ качественного указателя выше 9 и до 16 по 0,1 коп. за единицу указателя; количество мелочи, прошедшей черезъ дюймовой грохотъ, остается 15%.

Для болѣе широкой постановки изученія донецкихъ антрацитовъ Совѣщаніе признало полезнымъ какъ производство испытаній антрацитовыхъ пробъ въ лабораторіи Съѣзда, такъ и производство испытаній антрацитовъ на пароструйныхъ топкахъ въ Кіевскомъ Политехническомъ Институтѣ, а равно и испытанія донецкихъ антрацитовъ въ Московскомъ Императорскомъ Техническомъ Училищѣ по программѣ проф. Кирша. Что касается испытаній антрацитовъ въ лабораторіи Съѣзда, а равно испытаній въ Кіевскомъ Политехническомъ Институтѣ, то таковыя въ настоящее время производятся, причемъ въ Кіевскомъ Политех-

никумъ производятся какъ испытанія въ котловой лабораторіи подъ руководствомъ проф. Ступина, такъ и испытанія въ топкахъ для домашняго отопленія подъ руководствомъ проф. Ерченко. Работы въ Кіевскомъ Политехникумѣ по испытанію антрацитовъ являются частью работъ по испытанію всѣхъ видовъ топлива, результаты каковыхъ, согласно постановленію XXXVI Съѣзда, должны демонстрироваться на предстоящей въ 1913 году Областной Выставкѣ въ Кіевѣ. О постановкѣ испытаній антрацита и угля въ Кіевскомъ Политехническомъ Институтѣ и Московскомъ Техническомъ Училищѣ, а также о выяснившихся уже результатахъ сравнительнаго испытанія разныхъ видовъ топлива для домашняго отопленія подъ руководствомъ проф. Ерченко сказано въ главѣ 4-ой настоящаго доклада, специально посвященной вопросу „объ испытаніяхъ донецкаго топлива“.

Что касается полученныхъ до настоящаго времени результатовъ испытанія антрацитовъ въ качествѣ паровознаго топлива, то несмотря на то, что отопленіе паровозовъ производилось все время на обыкновенныхъ колосниковыхъ рѣшеткахъ, опыты дали благоприятные результаты; приспособившись къ новому топливу и выработавъ въ себѣ соответственные навыки, паровозный персоналъ достигъ того, что примѣненіе антрацита на паровозахъ оказалось технически вполне возможнымъ; правда, расходъ антрацита получился нѣсколько больше противъ расхода каменнаго угля, но это увеличеніе расхода обусловлено исключительно потерей антрацита, проваливающегося сквозь просвѣты между колосниками, разставленными для большаго притока воздуха гораздо шире, чѣмъ при топкѣ углемъ.

Примѣненіе специально приспособленныхъ для антрацита пароструйныхъ топокъ дало значительно лучше результаты, но въ виду недавняго примѣненія ихъ по этому вопросу еще не получено достаточныхъ данныхъ.

Для того, чтобы заинтересовать паровозный персоналъ въ болѣе тщательной постановкѣ опытовъ съ примѣненіемъ антрацита на паровозахъ, постоянная Комиссія антрацитопромышленниковъ признала желательнымъ возбудить ходатайство передъ Управленіями Екатерининской и Южныхъ жел. дорогъ о разрѣшеніи учредить за счетъ антрацитопромышленниковъ на каждой изъ дорогъ по 3 преміи машинистамъ, оказавшимъ наибольшіе успѣхи въ отопленіи паровозовъ антрацитомъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Комиссія удалось заинтересовать вопросомъ о примѣненіи антрацита, какъ паровознаго топлива, Управленія Московско-Казанской и М.-В.-Рыбинской ж. д., которыя рѣшили организовать у себя такіе же опыты, правда, пока въ небольшихъ размѣрахъ. Для детальнаго изученія постановки дѣла отопленія паровозовъ антрацитомъ и тощими углями въ С.-Америкѣ. по постановленію XXXVI Съѣзда Совѣтомъ Съѣзда организована командировка въ С.-Америку С. Игнатьева, двухъ инженеровъ и одного машиниста.

4. Объ испытаніяхъ донецкаго топлива.

Въ цѣляхъ развитія потребленія Донецкаго топлива въ Юго-Западномъ краѣ, Совѣтъ Съѣзда предложилъ XXXVI Съѣзду принять участіе въ Кіевской Всероссійской выставкѣ 1913 года и организовать въ Кіевскомъ Политехническомъ Институтѣ испытанія донецкаго топлива параллельно съ конкурирующими въ Юго-Западномъ краѣ видами топлива. XXXVI Съѣздъ призналъ необходимость выступленія Совѣта на Кіевской выставкѣ и поручить ему организовать въ Кіевскомъ Политехническомъ Институтѣ испытаніе донецкаго топлива и конкурирующихъ видовъ топлива съ тѣмъ, чтобы эти результаты были соответственнымъ образомъ представлены на выставкѣ. Изъ конкурирующихъ видовъ топлива были избраны дрова, потребленіе коихъ въ промышленныхъ предпріятіяхъ Юго-Западн.

района составляетъ свыше 266000 куб. саж., для замѣны коихъ потребовалось бы свыше 30 милліоновъ пудовъ донецкаго топлива, и домбровскій уголь, потребленіе коего въ районѣ достигаетъ нѣсколькихъ милліоновъ пудовъ. Кромѣ того, потребленіе дровъ весьма велико въ самомъ городѣ Кіевѣ для домашняго отопленія, и при замѣнѣ ихъ донецкимъ топливомъ, потребовалось бы въ Кіевѣ около 20 милліоновъ антрацита и каменнаго угля (въ настоящее время Кіевъ потребляетъ всего 721000 пудовъ антрацита, въ то время какъ Харьковъ, имѣющій въ 2 раза менѣе жителей, потребляетъ около 8 милліоновъ пудовъ антрацита). Быстрый ростъ цѣнъ на дрова даже и въ Кіевскомъ районѣ даетъ полное основаніе предполагать, что введеніе въ обиходъ жителей г. Кіева минеральнаго топлива не представитъ большихъ затрудненій. Чтобы способствовать этому переходу къ минеральному топливу и облегчить его осуществленіе, Совѣтъ Съѣзда удѣлилъ большое вниманіе постановкѣ опытовъ съ сжиганіемъ различныхъ сортовъ топлива въ топкахъ для домашняго отопленія; опыты эти были организованы въ лабораторіи проф. П. О. Ерченко въ специально построенной опытной печи, при чемъ для дровъ и каменнаго угля оказалось возможнымъ пользоваться той же топкой, а для антрацита проф. Ерченко предложилъ весьма простую топку своей конструкціи—безъ колосниковъ. Въ отчетѣ объ этихъ опытахъ проф. Ерченко приходитъ къ выводу, что въ домашнемъ обиходѣ прежде всего примѣнимъ антрацитъ. Какъ и слѣдовало ожидать, результаты опытовъ показали громадныя преимущества донецкаго топлива передъ дровами и домбровскимъ углемъ. По подсчету проф. Ерченко 350 пуд. дубовыхъ дровъ¹⁾ эквивалентны въ топкахъ для домашняго отопленія 197 пудамъ домбровскаго угля и 127—136 пудамъ донецкаго угля и антрацита. Что касается испытаній подъ котлами, то пока еще испытаны три сорта топлива и сравнительной картины практической теплотворной способности подъ котлами для различныхъ видовъ топлива пока дать еще нельзя. Во всякомъ случаѣ надо разсчитывать, что это сравненіе будетъ столь же благопріятно для донецкаго топлива, какъ и при примѣненіи для домашняго отопленія.

Сильное возрастаніе цѣнъ на нефть въ настоящемъ году вызвало усиленіе требованій на донецкое топливо для Московскаго района. При этомъ расширеніе сбыта антрацита встрѣчало препятствіе во многихъ мѣстахъ въ неприспособленности мѣстныхъ техникумовъ къ этому топливу въ его сжиганіяхъ подъ котлами. Чтобы использовать моментъ подъема интереса къ донецкому топливу въ Московскомъ районѣ, Совѣтъ Съѣзда предположилъ организовать въ наступающемъ отчетномъ году испытанія антрацита подъ котлами въ Императорскомъ Техническомъ училищѣ въ Москвѣ подъ руководствомъ профессора К. В. Кирша, являющагося въ настоящее время виднымъ специалистомъ по вопросамъ утилизации топлива подъ котлами. Эти испытанія, помимо крупнаго техническаго интереса, какъ демонстрація наиболѣе совершенныхъ способовъ сжиганія антрацита подъ котлами при различныхъ видахъ специальныхъ топокъ, несомнѣнно будутъ имѣть и серьезное коммерческое значеніе, при опубликованіи достигнутыхъ при испытаніяхъ результатовъ. Конечно, къ этимъ испытаніямъ будетъ привлечено вниманіе Московскаго О-ва для надзора за паровыми котлами, объединяющаго собою большую часть котловладѣльцевъ района.

¹⁾ Нагрѣвательная способность осиновыхъ дровъ показана на 6% ниже, чѣмъ дубовыхъ, березовыхъ на 10%, ольховыхъ на 17%.

5. Каменный уголь и нефть на желѣзныхъ дорогахъ.

Вздорожаніе нефтяного топлива послѣ кризиса Бакинской нефтяной промышленности въ 1905—6 г.г. вызвало временное частичное вытѣсненіе нефти каменнымъ углемъ. Это явленіе наблюдалось въ теченіе 3 лѣтъ, а съ 1909 г. началось обратное вытѣсненіе угля нефтью подъ вліяніемъ пониженія цѣнъ на нефть. Такъ, за послѣднее 5-ти лѣтіе было потреблено въ милліонахъ пудовъ.

		1911 г.	1910 г.	1909 г.	1908 г.	1907 г.
Юго-Восточныя жел. дор.	уголь	27,3	31,8	35,0	39,9	37,2
	нефть	7,0	5,0	4,0	1,8	2,2
Рязанско-Уральская жел. дор. . . .	уголь	2,3	6,4	11,5	14,5	17,6
	нефть	16,3	14,3	10,9	10,2	9,5
Сызрано-Вяземская жел. дор. . . .	уголь	6,4	9,6	12,2	12,8	13,2
	нефть	6,3	5,7	5,8	5,7	5,4
Московско-Казанская жел. дор. . . .	уголь	6,7	7,5	7,9	8,0	5,9
	нефть	3,8	3,6	3,3	2,4	2,7
Московско-Курская жел. дор. . . .	уголь	2,9	6,8	7,9	8,0	5,9
	нефть	11,0	8,3	8,2	9,8	12,1
Николаевская жел. дор.	уголь	11,4	12,5	13,1	12,3	10,1
	нефть	7,0	6,6	6,2	5,8	6,0
Итого по 6 названнымъ дорогамъ						
	уголь	57,2	74,7	88,2	97,8	95,3
	нефть	51,6	43,6	38,5	35,8	38,1

Табличка эта рисуетъ ясную картину постепеннаго обратнаго вытѣсненія угля нефтью. Особенно замѣтно этотъ процессъ выразился на Юго-Восточныхъ, Рязанско-Уральской и Московско-Казанской жел. дор. Въ общемъ, только по 6 названнымъ дорогамъ сокращеніе каменноугольнаго топлива въ 1911 г. по сравненію съ 1907 г. составляетъ около 40 мил. пудовъ. Какъ уже сказано, явленіе это находится въ прямой связи съ пониженіемъ цѣнъ на нефть. Вотъ параллельныя свѣдѣнія о цѣнахъ, въ какія обходились пудъ угля и нефти для названныхъ 6 дорогъ:

		Цѣна 1 пуда въ копѣйкахъ:				
		1911 г.	1910 г.	1909 г.	1908 г.	1907 г.
Юго-Восточныя жел. дор.	угля	11,4	10,2	10,3	10,2	9,5
	нефти	22,9	22,9	28,5	30,4	35,0
Рязанско-Уральская жел. дор. . . .	угля	15,4	16,0	16,0	16,0	16,2
	нефти	23,0	29,0	31,3	38,0	33,0
Сызрано-Вяземская жел. дор. . . .	угля	14,0	14,9	14,9	15,1	15,3
	нефти	25,3	28,5	34,1	37,8	39,8

Московско-Казанская жел. дор.	угля	17,5	18,7	18,3	20,8	18,4
	нефти	28,2	32,2	32,8	39,7	41,8
Московско-Курская жел. дор.	угля	16,7	14,3	16,5	17,9	17,5
	нефти	26,0	31,1	34,4	35,6	31,6
Николаевская жел. дор.	угля	19,0	19,0	19,0	20,0	17,0
	нефти	32,5	36,0	42,0	44,6	48,0

Цѣны угля повысились только на двухъ дорогахъ Юго-Восточныхъ и Николаевской (почти на 2 коп. за пудъ); на остальныхъ 4-хъ дорогахъ, Рязанско-Уральской, Сызрано-Вяземской, Московско-Казанской и Московско-Курской цѣны угля въ 1911 г. на 1 коп. дешевле, чѣмъ въ 1907 г. Цѣны нефти всюду понизились: для Николаевской—5,5 к., для Московско-Курской на 5,6 коп., для Рязанско-Уральской на 10 коп., для Юго-Восточныхъ на 12,1 коп., для Московско-Казанской на 13,6 коп. и для Сызрано-Вяземской на 14,5 коп. за пудъ. Принимая, что пудъ нефти замѣняетъ приблизительно $1\frac{1}{2}$ пуда угля (1,378 по даннымъ Горнаго Ученаго Комитета), оказывается, что для дорогъ Рязанско-Уральской, Сызрано-Вяземской, Московско-Казанской и Московско-Курской при существовавшихъ въ 1911 г. цѣнахъ отопленіе паровозовъ углемъ обходилось приблизительно одинаково или немного дешевле, чѣмъ отопленіе нефтью; на дорогахъ же Юго-Восточныхъ и Николаевской угольное отопленіе было въ 1911 г. значительно дешевле нефтяного.

Такъ какъ процессъ пониженія дѣнъ на нефть, повидимому, пріостановился и, скорѣе, можно ожидать длительного повышенія ихъ, то можно думать, что каменноугольное топливо будетъ въ состояніи сохранить за собой достигнутое положеніе. Насколько можно судить по даннымъ за 9 мѣсяцевъ, въ текущемъ году вывозъ угля для управленій желѣзныхъ дорогъ уже увеличился для нѣкоторыхъ изъ названныхъ дорогъ:

За первые 9 мѣсяцевъ вывезено для управленій дорогъ въ миллионѣхъ пудовъ.

	1912 г.	1911 г.	± увеличеніе — уменьшен.
Юго-Восточныхъ	24,2	17,1	+7,1
Рязанско-Уральской.	8,3	0,1	+7,2
Сызрано-Вяземской.	2,2	2,7	—0,5
Московско-Казанск.	3,4	3,6	—0,2
Московско-Курской.	2,2	1,6	+0,6
Николаевской.	8,6	8,5	+0,1

Владикавказская жел. дор. до послѣдняго времени потреблявшая преимущественно нефть, закупила 15 мил. пуд. угля. О движеніи цѣнъ на нефть сказано въ слѣдующей главѣ, посвященной вопросу о конкуренціи угля и нефти въ Центральномъ промышленномъ районѣ.

6. Конкуренція Донецкаго топлива и нефти въ Московскомъ центральномъ районѣ.

Донецкое минеральное топливо стало играть крупную роль въ Московскомъ центральномъ промышленномъ районѣ лишь послѣ нефтяного кризиса.. Такъ въ предѣлы этого

района (10 губерній, главнымъ образомъ Московская, Рязанская, Тульская, и Владимирская) было ввезено для промышленныхъ заведеній (въ миллионѣхъ пудовъ):

	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Донецк. Камен.-уг. топлива	14,3	27,8	42,0	50,0	41,5	38,4	44,2
Нефтяного топлива . . .	78,6	63,0	58,1	59,7	63,1	75,3	84,4

Нефтяной кризисъ 1905 г. вызвалъ рѣзкое уменьшеніе привоза нефтяного топлива, взамѣнъ котораго увеличился привозъ Донецкаго каменноугольнаго топлива. Этотъ процессъ продолжается до 1909 г., когда снова начинается постепенное обратное вытѣсненіе угля нефтью. Но уже въ 1911 году происходитъ новая перемѣна: хотя привозъ нефти значительно возросъ, но зато увеличился и привозъ угля. Свѣдѣнія, относящіяся къ текущему году, позволяютъ думать, что вытѣсненіе угля нефтью пріостановилось и, скорѣе, можно констатировать обратный процессъ.

Въ 1911 году значительное повышеніе цѣнъ на нефть (на 10 коп. съ пуда) произошло уже послѣ того, какъ всѣ крупныя фирмы обезпечили себя поставками на годъ по низкимъ весеннимъ цѣнамъ. Поэтому въ томъ году вліяніе повышенія цѣнъ на сокращеніе потребленія нефтяного топлива еще не могло обнаружиться. Но уже съ начала 1912 года дѣйствіе высокихъ цѣнъ на нефть начинаетъ сказываться.

Въ №1 „Нефтяного Дѣла“ за 1912 г. въ корреспонденціи изъ Москвы сообщается: „Такъ такъ, по имѣющимся свѣдѣніямъ, цѣны жидкаго топлива все же будутъ значительно выше прошлогоднихъ, во всякомъ случаѣ, не дешевле 40—45 к., а эквивалентомъ твердаго минеральнаго топлива является цѣна въ 33 к., то многіе потребители уже въ настоящее время подумываютъ о переходѣ на антрацитъ“. И затѣмъ въ каждомъ номерѣ журнала идутъ свѣдѣнія изъ разныхъ пунктовъ, главнымъ обр., изъ центра района о неуклонномъ повышеніи цѣнъ на нефть и о переходѣ промышл. предпріятій на твердое минеральное топливо. Такъ, по сообщеніямъ изъ Москвы, уже въ декабрѣ рѣшено было перейти съ нефти на твердое минеральное топливо на Большой Раменской мануфактурѣ, въ Т-вѣ Циндель, Хутарева, на Коломенскомъ заводѣ, Прохоровской Трехгорной мануфактурѣ, въ акцизномъ вѣдомствѣ.

Изъ Нижняго Новгорода въ январѣ сообщали: „...потребители фабрично-зав. районовъ, теряя надежду на пониженіе цѣнъ на жидкое топливо, усиленно и настойчиво переходятъ на другіе виды топлива“ (№ 2 „Н. Д.“, стр. 22). Въ теченіе зимнихъ и весеннихъ мѣсяцевъ ожидаемаго пониженія цѣнъ на нефть не произошло и переходъ съ жидкаго топлива на твердое продолжается.

Въ іюнѣ изъ Нижняго Новгорода сообщали: „...интересъ къ жидкому топливу вслѣдствіе его дороговизны со стороны его потребителей ослабѣваетъ, не говоря уже о крупныхъ фабрично-заводскихъ предпріятіяхъ, которыя усиленно переходятъ на твердое топливо, но и мелкіе потребители также стремятся устроиться на болѣе выгодномъ другомъ топливѣ“ (№ 12 „Н. Д.“, стр. 29).

Въ іюнѣ окончательно перешли на твердое топливо такія крупныя предпріятія, какъ Коломенскій и Сормовскій заводы.

Такого же рода сообщенія продолжались въ августѣ и сентябрѣ. Въ августѣ изъ Нижняго Новгорода подтверждали: „...Нѣкоторые потребители жидкаго топлива вслѣдствіе крайне высокихъ цѣнъ на этотъ продуктъ спѣшно переходятъ на антрацитъ“ (№ 17 „Н. Д.“, стр. 10).

Аналогичныя сообщенія идутъ въ теченіе всего лѣта и изъ другихъ мѣстъ—изъ Кишинева, Ярославля, Саратова, Рыбинска.

Что колебанія спроса на нефтяное топливо находятся въ прямой зависимости отъ колебаній цѣнъ на нефть,—можно убѣдиться изъ сопоставленія цѣнъ съ привозомъ нефти въ Московскій промышленный районъ.

Колебанія цѣнъ нефти чрезвычайно значительны и совершаются въ теченіе короткихъ промежутковъ времени.

Цѣны сырой нефти на промыслахъ въ копейкахъ за пудъ составляли:

МѢСЯЦЫ	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Январь .	11,42	4,6	7,78	16,16	14,05	20,06	24,10	24,993	19,037	18,306	14,475	28,4
Февраль .	10,35	4,7	6,86	15,66	13,44	25,44	25,67	26,215	21,140	18,076	16,177	31,0
Мартъ .	10,46	5,35	7,71	15,98	14,30	27,08	26,466	27,001	22,461	16,454	17,365	34,4
Апрѣль .	7,37	6,42	8,75	14,54	15,03	25,27	27,357	23,743	21,910	14,359	18,112	32,7
Май . .	7,83	7,54	8,50	15,11	17,03	24,33	28,595	22,266	21,879	13,960	19,972	34,6
Іюнь . .	8,40	7,64	7,25	14,21	20,58	25,02	30,541	20,733	22,814	14,218	21,558	35,9
Іюль . .	7,80	7,05	7,50	12,72	20,73	27,84	31,754	18,920	23,143	14,359	24,188	36,9
Августъ .	7,69	7,44	8,0	13,67	23,14	31,92	31,762	18,786	22,610	14,342	26,886	35,6
Сентябрь .	6,73	7,14	8,54	15,47	36,01	30,11	30,667	19,596	21,675	14,053	28,036	36,4
Октябрь .	7,96	7,98	5,41	15,23	27,13	24,08	25,687	19,656	19,377	14,047	24,051	—
Ноябрь .	6,74	7,87	12,21	13,91	20,54	22,41	24,211	18,842	18,261	14,334	24,121	—
Декабрь .	5,45	6,94	15,39	13,74	17,21	23,00	25,125	15,565	19,173	14,053	25,385	—
Среднія за годъ	8	6,72	9,01	14,67	19,93	25,56	27,669	21,619	21,040	15,047	21,693	—

Рѣзкое повышеніе цѣнъ на сырую нефть началось съ мая 1905 года и средняя годовая цѣна оказалась значительно выше средней цѣны за 1904 г. Въ годы высокихъ цѣнъ 1906, 1907, 1908 г. привозъ нефти въ Московскій промышленный районъ сильно упалъ. Со второй половины 1908 г. произошло пониженіе цѣнъ, но въ первой половинѣ 1909 г. цѣны снова стали повышаться; вслѣдствіе этого привозъ нефти въ 1909 г. увеличился лишь немного по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Съ конца 1909 г. цѣны снова понижаются и остаются на низкомъ уровнѣ въ теченіе всего 1910 г.—слѣдствіемъ этого явилось замѣтное увеличеніе привоза нефти въ Московскій районъ (съ 63 милл. до 75 милл.). Низкія цѣны продолжали держаться и въ началѣ 1911 г., и когда всѣ крупныя фирмы совершали свои закупки по низкимъ цѣнамъ, благодаря этому произошло дальнѣйшее увеличеніе привоза (до 84 милл. пуд.). Начавшееся весной 1911 г. повышеніе цѣнъ опять, какъ мы видѣли, отразилось уменьшеніемъ потребленія нефти.

Къ сожалѣнію, въ настоящее время мы не располагаемъ еще цифровыми данными, которыя позволяли бы установить размѣры уменьшенія потребленія нефти въ 1912 г. Привозъ

въ Московскій районъ донецкаго каменноугольнаго топлива въ 1912 г., напротивъ, увеличился по сравненію съ 1911 годомъ. Такъ за 9 мѣсяцевъ было привезено донецкаго минеральнаго топлива (въ миллионахъ пудовъ):

Дороги назначенія.	Привозъ для всѣхъ потребителей, кромѣ управл. жел. дор., донецкаго минеральнаго топлива за 9 мѣсяцевъ.		Въ 1912 г. увеличеніе противъ 1911 г.
	1912 г.	1911 г.	
Московско-Брестская ж. д. . .	9,7	4,2	+5,5
Московско-Курская ж. д. . .	10,2	8,2	+2,0
Московско-Нижегородск. ж. д.	1,6	1,3	+0,3
Московская Окружная ж. д. .	1,0	0,4	+0,6
Николаевская ж. д.	5,8	0,6	+5,2
Сызрано-Вяземская ж. д. . .	2,5	2,1	+0,4
Сѣверныя ж. д.	9,0	3,6	+5,4
Московско-Виндаво-Рыб. ж. д.	0,6	0,6	—
Московско-Казанская ж. д. . .	9,2	5,5	+3,7
Московско-Кіево-Ворон. ж. д.	16,4	14,8	+1,6
ИТОГО	66,0	41,3	+24,7

Судя по этимъ цифрамъ и принимая еще во вниманіе, что въ послѣднее время наблюдалось замедленіе въ снабженіи потребителей донецкимъ топливомъ, можно констатировать, что донецкое минеральное топливо въ 1912 г. сдѣлало значительныя успѣхи въ центральномъ районѣ. И если цѣна на нефть будетъ держаться на теперешнемъ уровнѣ или по крайней мѣрѣ не понизится значительно, до уровня цѣнъ начала 1911 года, то представляется вѣроятнымъ и дальнѣйшее вытѣсненіе нефти каменноугольнымъ топливомъ въ этомъ районѣ. При этомъ надо отмѣтить, что многія промышленныя заведенія этого района пользуются антрацитомъ, а не углемъ. Такъ, для промышленныхъ заведеній Московскаго центральнаго района въ отдѣльности было ввезено угля, антрацита и кокса (въ миллионахъ пудовъ):

	Камен. угля	Антрацита	Кокса
1908 г.	25,4	24,3	3,5
1909 г.	21,9	19,2	2,2
1910 г.	19,6	16,3	2,8
1911 г.	20,8	19,8	3,6

7. О вывозѣ Донецкаго угля въ Прибалтійскій край.

Забастовка углекоповъ въ Англіи въ началѣ текущаго года, вызвавшая сильное повыше-
ніе цѣнъ на каменноугольное топливо въ Прибалтійскомъ районѣ и грозившая почти
полнымъ прекращеніемъ подвоза англійскаго угля въ балтійскіе порты, снова поставила
на очередь вопросъ о снабженіи Прибалтійскаго района донецкимъ углемъ. На этотъ разъ
рѣчь шла уже не о томъ, чтобы предоставить туземному продукту возможность конкури-
ровать съ иностраннымъ, а о томъ, чтобы обезпечить внутреннюю потребность въ каменно-
угольномъ топливѣ на случай прекращенія подвоза изъ-за границы и освободить нашъ
рынокъ отъ тягостной зависимости отъ заграничнаго привоза.

Угольная забастовка въ Англіи началась 12 февраля и окончилась 23 марта.

Прежде всего, конечно, забастовка сильно повліяла на повыше-ніе угольныхъ цѣнъ
какъ въ Англіи, такъ и въ Россіи.

По свѣдѣніямъ „Горнозаводскаго Дѣла“ № 17, цѣны на уголь на Петербургской
биржѣ стояли:

Цѣны въ копейкахъ за пудъ съ доставкой по мѣрѣ надобности.

Въ Январѣ:	на кардифскій уголь	26 — 26 ¹ / ₂
	„ ньюкестльскій	19 ¹ / ₂ —20
	„ коксъ литейный	30 — 31
Въ Мартѣ:	„ кардифъ	35
	„ ньюкестльскій	30
	„ коксъ литейный	33
Въ Апрѣлѣ	„ кардифъ	37
	„ ньюкестльскій	35
	„ коксъ литейный	33
Въ Маѣ:	„ кардифъ	29—30
	„ ньюкестльскій	22—23
	„ коксъ литейный	29—30

На Лондонской биржѣ на тотъ же уголь цѣны стояли (въ копейкахъ за пудъ):

	30 дек.	31 янв.	29 февр.	30 мар.	26 мая*)
Ньюкестль.					
Паровичный лучшій крупный	9,1	11	—	—	10,6
Рядовой	8,4	9,9	—	30,4	9,5
Мелкій	4,2—5,3	8,6—8	—	—	6,8
Кардифъ.					
Паровичный лучшій крупный	13,3	14,8—15,2	17,5	36,1	13,7
Орѣшекъ	11,8	12,1—12,9	14,1	22,8	12,5
Мелкій	6,8	8—8,5	12,2	19	7,6

*) Числа даны по новому стилю.

Такъ какъ ежегодно въ наши прибалтійскіе порты ввозится до 200 милл. пуд. иностраннаго угля, причемъ преобладающую часть составляетъ привозъ изъ Англіи, сталь грозный вопросъ передъ сѣверными нашими промышленниками объ угольномъ голодѣ.

Съ другой стороны, англійская забастовка выдвинула и вопросъ о снабженіи русскимъ углемъ турецкихъ, греческихъ и итальянскихъ портовъ, такъ какъ обычно эти пункты питаются англійскимъ углемъ.

Понятно, что повышеніе цѣнъ на уголь, тревога на биржѣ и въ промышленныхъ кругахъ, заставили и Совѣтъ Съѣзда отнестись самымъ серьезнымъ образомъ къ положенію дѣлъ угольной промышленности.

Правда, раздавались голоса и въ повременной печати и въ специальныхъ органахъ, что сѣверъ Россіи, въ томъ числѣ и Петербургъ, легко выдержитъ забастовку по меньшей мѣрѣ 6 мѣсяцевъ; утверждали, что въ Ригѣ, Петербургѣ и Ревелѣ запасы угля имѣются въ достаточномъ количествѣ, и только Либава и Виндава могутъ оказаться въ критическомъ положеніи, такъ какъ въ эти порты доставка угля производится и въ зимніе мѣсяцы.

Вмѣстѣ съ тѣмъ повышеніе цѣнъ на уголь даже въ Финляндіи и требованія на Донецкій уголь въ сѣверномъ промышленномъ районѣ, ясно показали полную зависимость Россіи отъ англійскаго угля.

На экстренномъ тарифномъ съѣздѣ, созванномъ по распоряженію Министерства Финансовъ 7-го марта 1912 г. было выяснено, что до іюля можетъ быть вывезено на сѣверъ, сверхъ обычнаго количества, 55 милл. пуд. (считая въ томъ числѣ 25 милл. антрацита). Были указаны и тѣ мѣры, при наличности которыхъ только и возможно нормальное снабженіе донецкимъ углемъ сѣвернаго промышленнаго района. Такими мѣрами, по мнѣнію Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, являлись бы:

1) Пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа въ размѣрѣ не болѣе $\frac{1}{150}$ съ пуда и версты на конечныхъ станціяхъ, при чемъ провозная плата на промежуточныхъ станціяхъ не должна превышать таковой на конечныхъ станціяхъ.

2) Введеніе переселенческаго тарифа для рабочихъ, идущихъ изъ голодающихъ губерній на югъ, какъ это было сдѣлано для рабочихъ отправляющихся на постройку Амурской жел. дор.

3) Провозная и пропускная способность жел. дорогъ должна быть соотвѣтствующимъ образомъ урегулирована и повышена для доставки повышеннаго количества донецкаго каменноугольнаго топлива.

4) Необходимо развитіе судоходства, вообще водяныхъ путей, главныхъ магистралей и подъѣздныхъ къ нимъ путей.

По первому пункту предложенныхъ мѣръ Тарифный Съѣздъ разошелся въ своихъ мнѣніяхъ, при чемъ за предлагаемую мѣру, кромѣ Предсѣдателя Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, высказались представители С.-Петербургскаго Общества фабрикантовъ и заводчиковъ, Ревельскаго и Рижскаго биржевыхъ комитетовъ, представитель Съѣзда сѣверныхъ металлзаводчиковъ. Въ томъ же смыслѣ высказались и представители Либавы и Рыбинскаго биржевого комитета. Что же касается представителей отъ желѣзныхъ дорогъ, то только представители двухъ дорогъ выразили согласіе на пониженіе тарифовъ, именно Сѣверо-Донецкой жел. дор. и Богословской; представители прочихъ дорогъ высказались противъ предлагаемой мѣры. Представитель Домбровскаго района высказался въ томъ смыслѣ, что если предлагаемое пониженіе тарифовъ будетъ устано-

влено навсегда, то онъ ходатайствуетъ о распространеніи этой мѣры и на Балтійскій и Домбровский районы.

Тогда же было указано, что проектируемое пониженіе тарифа предполагается не временнымъ, а постояннымъ.

По пункту четвертому предложенныхъ на Съѣздѣ мѣръ были высказаны не лишенные интереса мысли представителемъ Комитета Черноморско-Азовскихъ судовладѣльцевъ, сообщившимъ, что въ 1908 г. было вывезено изъ Мариуполя моремъ для Балтики 11 м. п. угля, въ 1909 г.—12 м. п., а въ 1910 г. вывозъ уменьшился, такъ какъ Морское вѣдомство отказалось отъ донецкаго угля. Между тѣмъ тоннажъ русскаго флота большого каботажу равняется 19 мил. и этотъ тоннажъ могъ бы безъ труда быть доведенъ до 25 м. п. Принимая же во вниманіе то обстоятельство, что благодаря дороговизнѣ доставокъ донецкаго топлива по жел. дор. на сѣверъ, вслѣдствіе чего донецкій уголь обходился въ Петербургѣ въ 25 к., донецкое каменноугольное топливо при существующихъ путяхъ сообщенія не можетъ быть двинуто въ сѣверный промышленный районъ, своевременно поднять вопросъ о морскихъ и вообще водныхъ путяхъ, ихъ улучшеніи и морской доставкѣ угля.

Намѣченное Совѣтомъ Съѣзда пониженіе ж. д. тарифа отъ станцій Донецкаго бассейна до балтійскихъ портовъ съ $\frac{1}{125}$ до $\frac{1}{150}$ коп. не представляетъ, однако, радикальнаго разрѣшенія вопроса о замѣнѣ англійскаго угля иностраннымъ при обыкновенныхъ условіяхъ. Такъ, по даннымъ за 1911 г. англійскій уголь былъ поставленъ для Петербургскаго городского управленія съ доставкой на р. Неву и ея рукава:

кардифскій уголь	отъ 19,9 до 20,4 коп.
нюкестльск. „	„ 13,3 „ 14,8 „
шотландскій „	„ 13,3 „ 14,7 „

При такихъ цѣнахъ донецкій уголь не можетъ конкурировать съ англійскимъ даже при пониженіи жел. дор. тарифа до $\frac{1}{150}$ к. съ пуда и версты, что видно изъ слѣдующаго расчета:

Цѣна на станціи отправленія	8 коп.
Провозъ до Петерб. по ж. д. $\frac{1}{150}$	10,62
Станціонные расходы	0,57
	19,19

Въ этотъ расчетъ не включена еще доставка въ Петербургъ.

Дальнѣйшее пониженіе жел. дор. тарифа невозможно, такъ какъ и тарифъ въ $\frac{1}{150}$ коп. признается убыточнымъ для желѣзныхъ дорогъ.

Съ другой стороны, удешевленіе морской перевозки (черезъ Черное море кругомъ Европы въ Балтійскіе порты) путемъ улучшенія Мариупольскаго порта и постройки жел. дорогъ, сокращающихъ разстояніе отъ копей Донецкаго бассейна до этого порта, также не создаетъ еще для донецкаго угля преимущества передъ иностраннымъ. По расчетамъ, приведеннымъ въ докладѣ Совѣта XXXIV Съѣзду, стоимость донецкаго угля въ балтійскихъ портахъ при указанной морской доставкѣ при благопріятныхъ условіяхъ составитъ изъ слѣдующихъ частей:

Цѣна угля на ст. отправленія	8 коп.
Провозъ до Мариуполя	2 ¹ / ₄ „
Расходы въ Мариуполѣ	1 ¹ / ₄ „
Возможный морской фрахтъ	6 ¹ / ₂ „
	17 коп.

Но и при этихъ условіяхъ стоимость донецкаго угля также значительно выше нормальной цѣны англійскаго угля съ доставкой на Неву, тогда какъ здѣсь не учтенъ еще расходъ по доставкѣ угля съ морскихъ пароходовъ въ Петербургъ. Такъ, по сообщенію Петербургскаго Биржевого Комитета отъ 7 іюня 1911 г., стоимость въ Петербургѣ лучшихъ сортовъ англійскаго угля слагается изъ слѣдующихъ частей (въ копейкахъ за пудъ):

	Кардифъ.	Іоркш.	Ньюкестль.	Шотланд.
Цѣна въ Кронштадтѣ на борту парох.	18,00	12,50	11,75	9,25
Пошлина	1,50	1,50	1,50	1,50
Портов. расходы	0,25	0,25	0,25	0,25
Доставка на лихтерахъ	1,50	1,50	1,50	1,50
	21,25	15,75	15,00	12,50

Недавно междувѣдомственной комиссіей подъ предсѣдательствомъ тайн. сов. В. И. Тимонова намѣчался еще третій путь удешевленія доставки грузовъ съ юга Россіи къ балтійскимъ портамъ, а именно соединеніе Донецкаго бассейна сплошнымъ воднымъ путемъ съ Балтійскимъ моремъ (соединеніе каналами бассейновъ Дона, Днѣпра, Западной Двины и Невы). Осуществленіе этого проекта потребовало бы огромныхъ затратъ и значительнаго времени, такъ что въ близкомъ будущемъ рассчитывать на это не приходится. Но и помимо этого, постройка этого воднаго пути не даетъ еще донецкому углю явнаго преимущества предъ англійскимъ. Въ № 27—28 „Горнозаводскаго Дѣла“ за 1912 г. помѣщены расчеты, показывающіе, что при цѣнѣ англійскаго угля въ Петербургѣ 13—14 коп. за пудъ, для донецкаго угля создаются болѣе или менѣ равныя условія конкуренціи лишь при условіи устройства подъѣздныхъ водныхъ путей отъ самыхъ шахтъ до проектируемой водной магистрали. Сплошной водный путь, напр., отъ ст. Варварополя до Петербурга, составитъ 3030,5 версты, до Риги—2607,5 версты.

Принимая ставку даже въ $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда—версты, найдемъ что провозъ по водѣ отъ Варварополя составитъ: до Петербурга 6,06 к. до Риги—5,21 коп. съ пуда. Если же отъ шахты до С.-Донца предположить доставку по жел. дорогѣ, то стоимость провоза выразится (отъ Варварополя):

	До Петербурга.	До Риги.
По ж. д. до Лисичанска . . .	1,54	1,54
Перегр. съ ж. д. на воду . .	1,38	1,38
По водѣ отъ С.-Донца	5,90	5,11
	8,82	8,03

Сопоставляемъ провозныя платы при разныхъ условіяхъ доставки (въ коп. за пудъ):

	До Петербурга	До Риги
По сущ. ж. д. тарифу (1/125)	12,75	12,08
По ж. д. тарифу $1\frac{1}{150}$	10,62	10,07
При сплошной водной доставкѣ	6,06	5,21
Смѣш. дост. по ж. д. и по водѣ	8,82	8,03

Оказывается, что перевозка водой, даже при условіи провоза къ Сѣверному Донцу по жел. дорогѣ, обойдется значительно дешѣвле перевозки по желѣзной дорогѣ не только по существующему тарифу (въ $1\frac{1}{125}$ коп.), но и по тарифу въ $1\frac{1}{150}$.

Но если принять во вниманіе, что фрахтъ на перевозку англійскаго угля изъ портовъ Англіи (бортъ порохода) до портовъ Балтійскаго моря составляетъ, въ среднемъ (для угля) лишь 3 коп. съ пуда, придется признать, что для этого направленія постройка водныхъ магистралей будетъ имѣть значеніе лишь при устройствѣ сплошныхъ водныхъ путей отъ самыхъ шахтъ, ибо только въ послѣднемъ случаѣ стоимость донецкаго угля будетъ равна стоимости англійскаго угля въ Петербургѣ (около 14 коп.):

	Стоимость донецкаго угля въ коп. за пудъ	
	Въ Петер- бургѣ	Въ Ригѣ
При жел. дор. доставкѣ ($1/125$)	20,75	20,08
При жел. дор. доставкѣ по ($1/130$)	18,62	18,07
При сплошной водной дост.	14,06	13,21
При смѣшанной доставкѣ	16,82	16,03

При этомъ не учтены еще станціонные расходы въ размѣрѣ 0,57 коп. за пудъ.

Если принять во вниманіе, что цѣна англійскаго угля можетъ быть еще понижена, то станетъ яснымъ, что при отсутствіи таможенной защиты вопросъ о замѣнѣ иностраннаго угля донецкимъ едва ли можетъ быть разрѣшенъ. Поэтому здѣсь приходится повторить положеніе доклада Совѣта XXXIV Съѣзду о необходимости повышенія существующей пошлыны ($1\frac{1}{2}$ коп. на уголь) если не сразу, то въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ. Оставляя въ сторонѣ вопросъ о постройкѣ искусственныхъ водныхъ путей отъ Донецкаго бассейна до портовъ Балтійскаго моря, и принимая во вниманіе только жел. дорожный и круговой морской путь оказывается, что пошлына должна быть повышена не менѣе чѣмъ на $4\frac{1}{2}$ коп., т. е. до 6 коп., какъ это указано въ докладѣ XXXIV Съѣзду.

Но, конечно, представляются желательными и всѣ тѣ мѣры, которыя способствовали бы постепенному развитію экспорта донецкаго угля въ Прибалтійскій край и такимъ образомъ подготовили бы замѣну иностраннаго угля.

8. О вывозѣ Донецкаго кокса на Уралъ.

XXXV Съѣздъ возбудилъ ходатайство объ установленіи тарифа въ $1/140$ съ пуда—версты на перевозку кокса *сплошнымъ рельсовымъ путемъ* изъ Донецкаго бассейна на Уралъ. Ходатайство это не получило удовлетворенія, такъ какъ ставка въ $1/140$ была признана убыточной для желѣзныхъ дорогъ. Затѣмъ по ходатайству Нижегородскаго Биржевого Комитета 145-й Общій Тарифный Съѣздъ призналъ возможнымъ пониженіе тарифа до $1/125$ коп. съ пуда и версты на перевозку кокса *смѣшаннымъ желѣзно-дорожно-воднымъ путемъ* черезъ Царицынъ—Самару—Уфу—Левшино-пристань, въ количествахъ не менѣе 30 вагоновъ.

На XXXVI Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи постановлено возбудить ходатайство о пониженіи тарифа *для сплошнаго желѣзнодорожнаго пути* въ $1/130$ коп. съ пуда и версты, если возможно, безъ ограниченія количества отправляемыхъ въ одинъ пріемъ вагоновъ, а въ случаѣ неприемлемости сего—хотя бы полными поѣздами въ составѣ не менѣе 30 вагоновъ. Соотвѣтствующее ходатайство послано 13 Января сего года.

Удешевленіе провоза—Донецкаго кокса на Уралъ имѣетъ огромное значеніе какъ для Донецкой промышленности, такъ и въ особенности для Уральской желѣзной промышленности, которая уже теперь испытываетъ недостатокъ въ древесномъ углѣ. Чѣмъ дальше тѣмъ чувствительнѣе будетъ становиться для Урала потребность въ привозномъ коксѣ, но при существующей дороговизнѣ провоза Донецкаго кокса, едва ли окажется возможнымъ замѣнить имъ древесный уголь. Раньше или позднѣе вопросъ будетъ поставленъ жизнью такимъ образомъ, что либо уральскіе металлургическіе заводы должны будутъ придти въ упадокъ, либо придется настолько удешевить провозъ Донецкаго кокса на Уралъ, чтобы цѣна его на Уралѣ оказалась доступной для мѣстнаго производства.

Еще недавно наблюдалось сокращеніе производства уральской горнозаводской промышленности, и соотвѣтственно этому уменьшеніе потребления древеснаго топлива. Такъ, промышленными заведеніями Уральского района было потреблено въ милліонахъ пудовъ (Всѣ виды топлива выражены въ каменномъ углѣ въ мил. пуд.):

		Кам. уголь	Коксѣ	Нефть	Торфѣ	Древ. уголь	Дрова
Фабрики и зав. по об- слѣдованію 1900 г. . . }	1900 г.	8.2	0.4	6.0	15.7	73.4	84.5
	1908 г.	13.6	1.2	4.2	8.7	50.7	85.8
Всѣ фабр. и заводы въ	1908 г.	14.1	1.2	4.3	9.5	67.7	93.0
Фабрики и зав. по об- слѣдованію 1910 г. . . }	1908 г.	5.9	1.0	2.4	4.3	30.7	45.5
	1910 г.	5.1	1.9	2.3	7.3	22.4	55.9

Потребленіе каменнаго угля и антрацита, увеличившееся въ 1908 г. по сравненію съ 1900 г., въ 1910 г. немного сократилось. Потребленіе кокса за весь періодъ немного возрасло. Потребленіе нефти, сильно сократившееся въ 1908 г., затѣмъ осталось на одномъ уровнѣ. Потребленіе древеснаго угля уменьшается непрерывно. Потребленіе дровъ замѣтно увеличилось въ 1910 г. по сравненію съ 1908 г. Наконецъ, потребленіе торфа, сократившееся въ 1908 г. противъ 1900 г. почти вдвое, снова значительно увеличивается.

Преобладающее значеніе сохраняется за древеснымъ топливомъ.

Цѣны разныхъ родовъ топлива на Уралѣ таковы:

	Въ коп. за пудъ.				За куб. саж.	
	Кам. уголь	Коксѣ	Древ. уголь	Нефть	Торфѣ	Дрова
Пермская г. 1908 г. . .	11,2	43,7	13,8	50,8	6 р. 43 к.	7 р. 93 к.
„ „ 1910 „ . .	11,5	41,0	15,6	38,8	5 „ 19 „	7 „ 32 „
Уфимская г. 1908 г. . .	24,6	32,3	12,8	46,8	5 „ 13 „	8 „ 92 „
„ „ 1910 „ . .	29,0	36,3	17,6	48,3	5 „ 14 „	9 „ 20 „
Оренбург. г. 1908 г. . .	15,8	35,5	10,9	46,8	—	11 „ 61 „
„ „ 1910 „ . .	18,0	—	12,1	47,8	14 „ 34 „	12 „ 78 „

Мѣстный каменный уголь по цѣнѣ можетъ конкурировать съ древеснымъ углемъ, но Донецкій коксъ обходится тамъ еще слишкомъ дорого въ сравненіи съ цѣной древеснаго угля.

При тарифѣ, установленномъ 145-мъ Общимъ Тарифнымъ Съѣздомъ, въ 1/125 коп. съ пуда и версты при перевозкѣ смѣшаннымъ путемъ чрезъ Царицынъ—Самару—Уфу—Левшино-пристань, въ количествахъ не менѣе 30 вагоновъ, стоимость провоза 1 пуда Донецкаго кокса отъ Алмазной до Нижняго Тагила составитъ:

Тарифъ за 874 в. по 1/125	7,00
Станціонные расходы	0,57
Доставка водой	6,50
Нагрузка и выгрузка	1,20
	<u>15,27</u>

Такимъ образомъ даже при новомъ тарифѣ одна доставка кокса стоитъ дороже цѣны древеснаго угля въ Пермской губерніи.

Правда, уже теперь Донецкій коксъ проникаетъ на Уралъ, но въ сравнительно небольшомъ количествѣ и только для нѣкоторыхъ заводовъ, находящихся при желѣзныхъ дорогахъ.

Кромѣ Донецкаго кокса, сюда начинаетъ проникать и иностранный (англійскій коксъ), привозимый частью изъ балтійскихъ портовъ, частью съ 1911 г. изъ Архангельска черезъ ст. Котласъ. Общая сумма привоза донецкаго и иностраннаго кокса за послѣдніе 2 года на станціи Пермской и Самаро-Златоустовской жел. дор. составляла въ тысячахъ пудовъ:

	Донецкаго кокса		Иностраннаго кокса	
	1910 г.	1911 г.	1910 г.	1911 г.
1) На станціи Пермской жел. дор.				
а) сплошь по ж. д.	1050,1	1049,6	73,9	117,4
б) смѣшан. путемъ (Царицынъ-Левш.)	76,4	227,1	—	—
2) На станціи Самаро-Злат. ж. д. .	153,5	149,2	0,9	4,9
	<u>1280,0</u>	<u>1425,9</u>	<u>74,8</u>	<u>122,3</u>

Что касается иностраннаго кокса, то его было привезено (въ тысячахъ пудовъ):

	1910 г.	1911 г.
изъ балтійскихъ порт.	78,8	51,4
„ Архангельска	—	66,0

Привозъ изъ Архангельска имѣетъ то преимущество, что на Бѣломъ морѣ нѣтъ таможенной пошлины, тогда какъ въ Балтійскихъ портахъ коксъ обложенъ пошлиной въ размѣрѣ 2¼ коп. съ пуда. Правда, привозъ изъ Архангельска связанъ съ перегрузкой (съ морскихъ судовъ на рѣчныя суда по Сѣверной Двинѣ и затѣмъ въ Котласъ на жел. дорогу). Но если по этому пути начнется регулярная доставка кокса, то, вѣроятно, стоимость провоза будетъ удешевлена. Во всякомъ случаѣ и теперь провозъ иностраннаго кокса отъ Архангельска до Уральскихъ заводовъ обходится дешевле, чѣмъ донецкаго кокса отъ станцій Донецкаго бассейна.

Полученіе донецкаго кокса отдѣльными уральскими заводами за послѣдніе годы въ тысячахъ пудовъ составляло:

	за 1909 г.	за 1910 г.	за 1911 г.	за 9 мѣсяцевъ 1911 г.	1912 г.
Заводы.					
Богословскій	293,8	259,6	279,8	279,8	—
Кыштымскій	137,3	216,1	227,0	194,7	153
Верхне-Исетскій . . .	120,4	116,1	238,5	239,0	—
Нижне-Тагильск. . . .	182,9	363,4	155,6	155,6	178
Лысьвенскій	11,6	—	29,2	26,0	—
Алапаевскій	—	3,2	4,0	4,0	—
Каменскій	—	—	9,0	9,0	—
Камско-Вотк.	—	—	20,0	20,0	—
Усть-Катавскій . . .	35,9	19,5	10,2	4,8	20
Златоустовскій . . .	22,5	5,2	4,5	4,0	2.
Катаво-Ивановскій . .	—	—	—	—	—
Кусинскій	—	—	15,7	10,8	27
Верхне-Туровскій . .	—	—	0,9	0,9	—
	804,2	983,3	994,8	948,6	380

Въ сколько-нибудь значительномъ количествѣ донецкій коксъ получали только 4 завода—Богословскій, Кыштымскій, Верхне-Исетскій, Нижне-Тагильскій. Въ 1912 г. привозъ кокса замѣтно сократился по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 года.

Такимъ образомъ приходится отмѣтить, съ одной стороны, увеличеніе привоза иностраннаго кокса, начинающаго проникать на Уралъ чрезъ Архангельскъ-Котласъ, а съ другой стороны, уменьшеніе привоза донецкаго кокса. Правда, съ установленіемъ тарифа въ $\frac{1}{125}$ при перевозкахъ смѣшаннымъ путемъ черезъ Царицынъ—Самару—Уфу—Левшино-пристань стоимость провоза донецкаго кокса значительно уменьшится и возможно, что часть кокса пойдетъ этимъ путемъ. Но, съ другой стороны, двойная перегрузка и требованіе, чтобы отправки совершались цѣлыми поѣздами не менѣе 30 вагоновъ, затруднить пользование этимъ путемъ.

Поэтому по прежнему остается на очереди вопросъ о возможномъ удешевленіи провоза донецкаго кокса на Уралъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, о введеніи пошлины на иностранный коксъ въ Архангельскѣ.

Вздорожаніе древеснаго топлива на Уралѣ, наблюдающееся и теперь, будетъ, несомнѣнно, усиливаться еще болѣе и это сдѣлаетъ неизбѣжнымъ хотя бы постепенное разрѣшеніе этого вопроса.

Проектируемое соединеніе Волги съ Дономъ посредствомъ Волго-Донскаго канала, едва ли можетъ быть осуществлено въ близкомъ будущемъ, да и оно дастъ значительное удешевленіе провоза только въ томъ случаѣ, если водная магистраль будетъ соединена сплошнымъ воднымъ путемъ съ самими шахтами (посредствомъ приспособленія для судоходства притоковъ Сѣвернаго Донца). Въ № 27—28 „Горно-Заводскаго Дѣла“ за 1912 г. приведенъ расчетъ стоимости провоза при осуществленіи проектируемыхъ водныхъ путей.

Для сравненія возьмемъ два пункта—одинъ, лежащій при судоходной рѣкѣ (ст. Чусовская),—другой, связанный съ рѣкой жел. дор. (Нижне-Тагиль).

- 1) Стоимость провоза (отъ ст. Варварополье) до ст. Чусовской составитъ:
сплошь по водѣ (отъ самой шахты) 6,28 коп.
смѣшанный путь—по ж. д. (до водной магистрали) и затѣмъ по водѣ—10,26 коп.
- 2) Для Н.-Тагила, который не лежитъ при судоходной рѣкѣ и соединенъ съ ней желѣзной дорогой (216 вер.), стоимость провоза (отъ ст. Варварополье) составитъ:
по водѣ отъ шахты до Чусовской, а затѣмъ по жел. дор. 9,09 к.
по желѣзной дорогѣ до С.-Донца, по водѣ до Чусовской и затѣмъ опять по желѣзной дорогѣ 13,07 коп.

Значительное удешевленіе по сравненію съ перевозкой смѣшаннымъ путемъ черезъ Царицынъ—Самару—Уфу—Левшино (15,27 коп.) для обоихъ этихъ пунктовъ оказывается въ этомъ случаѣ при условіи сплошной водной доставки отъ самой шахты. Если же будетъ построено только Волго-Донское соединеніе и отъ шахты придется везти до рѣки по желѣзной дорогѣ, то значительное удешевленіе въ сравненіи съ существующимъ смѣшаннымъ путемъ окажется только для пунктовъ Урала, расположенныхъ при судоходной рѣкѣ.

9. О Мариупольскомъ портѣ.

По своему общему грузообороту Мариупольскій портъ принадлежитъ къ крупнѣйшимъ портамъ юга Россіи, уступая лишь Николаеву, Одессѣ и Ростову, по размѣрамъ же вывоза угольныхъ грузовъ занимаетъ совершенно исключительное мѣсто. Вывезено изъ Мариупольскаго порта минеральнаго топлива.

годы	мил. пуд.	% отъ общаго грузооборота
1906	44,6	53%
1907	51,5	57 „
1908	62,6	62 „
1909	66,8	56 „
1910	66,1	54 „
1911	75,9	60 „
1912 за 8 мѣс.	52,6	58 „

Вѣроятный грузооборотъ порта для ближайшаго 10-лѣтія можетъ быть принятъ въ 240 мил. пуд., въ томъ числѣ:

минеральное топливо	180 мил. пуд.
хлѣбные грузы	35 „ „
металлургическіе грузы	10 „ „
прочіе	15 „ „

За послѣдніе годы главное вниманіе Совѣта Съѣзда относительно Мариупольскаго порта было обращено на оборудованіе порта механическими приспособленіями для погрузки угля. Какъ докладывалось на предыдущихъ Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи, выработано было три проекта оборудованія; 1) проектъ Совѣта, 2) проектъ Управленія Екатерининской желѣзной дороги и 3) проектъ Министерства Торговли и Промышленности.

Въ отчетномъ году былъ одобренъ законодательными учрежденіями и получилъ ВЫСОЧАЙШЕЕ утвержденіе законопроектъ, которымъ предположена къ осуществленію система оборудованія, выработанная Министерствомъ Торговли и Промышленности.

Механическое оборудованіе предполагается устроить: 1) для металлургическихъ грузовъ жесткими мостовыми кранами; 2) для хлѣба смѣшанной системы оборудованными амбарами, съ силостными элеваторами; 3) для угля, антрацита и брикетовъ—канатно-проволочными подвижными мостовыми кранами, перекрывающими площадь складовъ шириною 75 п. с. продольными углепрокидывателями американской системы Броуна и желѣзобетонной закромной пристанью. Кромѣ того, предполагается установка на молахъ жесткихъ мостовыхъ крановъ для перегрузки угля со складовъ въ вагоны, въ видахъ достиженія возможности грузить пароходы съ помощью углепрокидывателей какъ углемъ, поступающимъ непосредственно съ желѣзной дороги, такъ и углемъ, подаваемымъ со складовъ.

Канатно-проволочные подвижные краны предполагается установить, всего въ числѣ 24 штукъ (для одновременной грузки 6 пароходовъ) и съ расчетомъ ихъ практической годовой производительности въ 90 мил. пуд. Изъ означеннаго числа крановъ въ предѣлахъ существующихъ портовыхъ сооружений предполагается установить—16 крановъ, въ Новой гавани, и, кромѣ того, 8 крановъ предполагается къ установкѣ въ специально проектируемомъ для сего особомъ бассейнѣ.

Складовъ намѣчено 6 группъ, по 3 склада въ группѣ; длина каждой группы 100 пог. саж., считая по линіи набережной, а за вычетомъ 20 пог. саж. на стрѣлочные переводы между погрузочными и ходовыми путями, чистая длина каждой группы опредѣляется въ 80 пог. саж. Общая емкость складовъ составляетъ 8.640.000 пудовъ.

Каждая группа складовъ обслуживается 4-мя канатно-проволочными кранами, въ предположеніи грузки каждаго парохода, одновременно въ четыре люка. Теоретическая производительность каждаго крана принята при составленіи проекта, въ 120 тоннъ въ часъ. Дѣйствительная производительность каждаго крана, въ 10-ти часовой рабочей день, составляетъ по проекту 43.200 пудовъ; практическая же производительность, принимая во вниманіе неизбежные простои крановъ, въ годъ въ 3.750.000 пуд. или, въ среднемъ, въ день $\frac{3.750.000}{250} = 15.000$ пудовъ.

Такимъ образомъ предположенными къ установкѣ въ существующей Новой гавани—24-ю кранами можетъ быть перегружено въ годъ $24 \times 3.750.000 = 90$ мил. пуд. угля. Для снабженія электрической энергіей проектируемаго оборудованія предполагается устроить электрическую станцію, которая давала бы энергію и для освѣщенія порта.

Накладной расходъ по перегрузкѣ 1.000 пуд. угля со склада въ пароходъ, при помощи канатно-проволочныхъ мостовыхъ крановъ, исчисляется въ 2 руб. 37 коп.

Кромѣ канатно-проволочныхъ крановъ, общимъ проектомъ механическаго оборудованія Мариупольскаго порта предусматрѣно, какъ указано было выше, также устройство углепрокидывателей Броуна и желѣзобетонной закромной эстокады, предположенныхъ, однако, къ установкѣ лишь въ будущемъ, когда грузооборотъ Мариупольскаго порта по вывозу угля достигнетъ свыше 120 мил. пуд.

На первое же время, кромѣ канатно-проволочныхъ крановъ, проектируется лишь установка двухъ жесткихъ мостовыхъ крановъ на уширенномъ Раздѣлительномъ молѣ, обслуживающихъ площадь складовъ около $2 \times 100 \times 10 = 2.000$ кв. саж., допускающую храненіе 1.000.000 пуд. угля.

По установкѣ указаннаго оборудованія, производительность механическихъ приспособленій для погрузки угля въ Мариупольскомъ портѣ будетъ выражаться слѣдующими цифрами:

1) Два существующихъ углепрокидывателя	20 мил. пуд.
2) 24 канатно-проволочныхъ крана	90 " "
3) Два крана на Раздѣлительномъ молѣ	10 " "

Итого . . . 120 мил. пуд.

Порядокъ осуществленія намѣченного оборудованія, дабы не стѣснять производство въ порту грузовыхъ операций, предположенъ слѣдующій.

Первая очередь, раздѣленная на двѣ подъочереды:

1-я подъочередъ: установка 8-ми канатно-проволочныхъ крановъ (въ существующей Новой угольной гавани, между Раздѣлительнымъ моломъ и желѣзною эстокадою) и уширеніе Раздѣлительнаго мола.

2-я подъочередъ: установка еще 8-ми канатно-проволочныхъ крановъ (между эстокадою и Западнымъ моломъ существующей Угольной гавани). Перенесеніе 1-го углепрокидывателя (изъ Старой гавани на уширенный Раздѣлительный молъ) и установка на молѣ двухъ жесткихъ мостовыхъ крановъ (практическою производительностью въ 100 т. пудовъ въ часъ), служащихъ для нагрузки угля со склада или прямо на пароходъ, или въ вагоны, подаваемые затѣмъ къ углепрокидывателю. По окончаніи работъ 2-й подъочереды, нынѣ существующія эстокады какъ желѣзная, такъ и деревянная подлежатъ сносу. (Освобождающаяся въ Старой гавани линія причала въ 100 пог. саж. и соотвѣтственная портовая территория предназначаются для хлѣбнаго груза и могутъ быть отведены для постройки хлѣбнаго элеватора и амбаровъ).

Дальнѣйшія очереди работъ будутъ состоять въ оборудованіи новаго южнаго бассейна и постепенной установкѣ, по мѣрѣ надобности, новыхъ назначенныхъ проектомъ перегрузочныхъ приспособленій.

Стоимость осуществленія работъ 1-й очереди по оборудованію Мариупольскаго порта для угля (съ соотвѣтственными гидротехническими работами) выражается, согласно смѣтныхъ исчисленій, въ 1.600.000 руб.

Не входя въ детальное разсмотрѣніе изложенной системы оборудованія, необходимо отмѣтить, что эта система не столько сама приспособляется къ требованіямъ экспорта донецкаго топлива, сколько требуетъ приспособленія къ себѣ. Существующія условія добычи и торговли, а также свойства донецкаго топлива и организація доставки его въ Мариупольскій портъ дѣлаютъ необходимымъ порядокъ, при которомъ изъ общаго количества отправляемаго изъ порта топлива (60—70 мил. пуд.) лишь около 10 мил. пуд. поступаетъ непосредственно изъ вагоновъ прибытія въ трюмъ пароходовъ, большая же часть (болѣе $\frac{5}{6}$) топлива прежде погрузки его въ суда должна поступать на склады для образованія запасовъ, изъ которыхъ должно пополняться необходимое для погрузки судна количество однороднаго угля. Поэтому весьма существеннымъ является вопросъ объ использованіи портовой территоріи для устройства возможно большаго количества складовъ соотвѣтственно числу фирмъ-отправительницъ.

Портовая территория, по проекту Мин. Торг. и Пром., используется подъ склады (въ глубь отъ причальной линіи) лишь въ размѣрахъ около 60%, соотвѣтственно длинѣ крановъ, при чемъ въ гавани предполагается устройство лишь 14 складовъ, между тѣмъ для фирмъ, отправляющихъ топливо въ настоящее время, требуется не менѣе 24 складовъ (въ томъ числѣ 2 склада у опрокидывателя).

Распределеніе складовъ между отправителями приходится приспособлять къ системѣ оборудованія. Придется или отказывать нѣкоторымъ фирмамъ въ отводѣ имъ участковъ подъ склады, или же дробить участки, соотвѣтственно уменьшая фронтъ погрузки нѣкото-

рыхъ изъ нихъ, и отводить $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ и $\frac{1}{8}$ склада. Но изъ складовъ съ незначительнымъ фронтомъ погрузки нельзя грузить уголь въ большіе пароходы, такъ какъ разстояніе между трюмами у нихъ достигаетъ 20 и болѣе саженой.

Требованіе-удобно грузить изъ разныхъ мѣстъ—остается не удовлетвореннымъ. Погрузка изъ разныхъ мѣстъ предполагаетъ частое передвиженіе на небольшомъ протяженіи какъ системы (ковши съ ихъ башнями), такъ и нагруженного парохода по мѣрѣ очистки склада, изъ котораго производится погрузка, причемъ будутъ оставаться мертвыя полосы угля на складѣ.

Не менѣе трудно приспособить къ системѣ оборудованія и распределеніе топлива на складѣ такъ, чтобы можно было грузить въ одинъ пароходъ разные сорта топлива.

Эти и другіе недостатки проекта оборудованія подробно выяснены въ докладѣ Совѣта Съѣзда предыдущему (XXXVI) Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи.

По имѣющимся въ Совѣтѣ Съѣзда свѣдѣніямъ, Министерство Торговли и Промышленности полагаетъ принципиально допустимымъ не только внесеніе частичныхъ поправокъ въ проектированную имъ систему оборудованія Мариупольскаго порта, но и существенное измѣненіе ея. Поэтому представляется желательнымъ, чтобы XXXVII Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи выразилъ или свое одобреніе системѣ оборудованія Мариупольскаго порта по проекту Министерства Торговли и Промышленности, или же несогласіе съ самой основой проекта, поручивъ въ послѣднемъ случаѣ Совѣту Съѣзда войти съ соотвѣтствующимъ представленіемъ въ Министерство Торговли и Промышленности.

10. О новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Длина желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи (безъ Финляндіи), открытыхъ для правильного движенія, составляла къ 30 Сентября сего года:

казенныя	32.680 вер.
частныя	17.992 „
мѣстнаго значенія (част.)	2.224 „
Итого	52.896 вер.

По заключенію предсѣдателя Высшей Желѣзнодорожной Комиссіи, генерала Н. П. Петрова, основанному на данныхъ желѣзнодорожной и промышленной статистики,

„населеніе даетъ дорогамъ доходы, соразмѣрные съ развитіемъ сѣти. Если сѣть въ своемъ развитіи не будетъ достигать той длины, которою населеніе могло бы воспользоваться съ выгодой и для себя, и для дорогъ, то валовые доходы сѣти будутъ расти медленнѣе, чѣмъ могли бы при болѣе быстромъ ростѣ протяженія сѣти. Недовыручка дорогъ отразится на населеніи еще болѣе неблагоприятно. Оно должно будетъ, за недостаткомъ удобныхъ и нужныхъ ему путей сообщенія, задерживать плодотворное развитіе своей промышленной дѣятельности. Каждый 1 миллионъ недовыручки въ валовомъ доходѣ сѣти вызоветъ задержку въ развитіи промышленныхъ цѣнностей болѣе, чѣмъ на 6 миллионѣвъ рублей“.

Желательное протяженіе сѣти въ Европейской Россіи съ Кавказомъ, по расчетамъ ген. Петрова, должно бы составить въ 1916 году 75.500 верстъ

Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ происходитъ чрезвычайно медленно. Въ 1911 году открыто для правильного движенія новыхъ участковъ всего 1304 вер., изъ нихъ 562 вер. Сѣверо-Донецкой дороги съ вѣтвями, остальное же количество (742 вер.) составляютъ мало

значительныя вѣтви. Въ 1912 году открыто (къ 30 Сентября) всего лишь 42 вер. (вѣтвей и подъѣздныхъ путей), не считая 107 верстъ Вольмарскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути.

14-го Іюля с. г. при Харьковскомъ Порайонномъ Комитетѣ состоялось совѣщаніе по вопросу о развитіи желѣзнодорожнаго дѣла въ южной полосѣ Россіи, подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и при участіи представителей Совѣта Съѣзда.

Предсѣдатель Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи Н. Ф. фонъ-Дитмаръ представилъ докладъ, содержащій перечень тѣхъ жел. дорожныхъ линій, постройка которыхъ была признана необходимой XXXVI Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Относительно общаго положенія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи Н. Ф. фонъ-Дитмаръ замѣтилъ, что, бросая общій взглядъ на состояніе пропускной способности существующихъ дорогъ, на недостатокъ подвижнаго состава, на строительство новыхъ дорогъ и проч.—представители промышленности испытываютъ сомнѣніе за будущее. Чувствуется во всемъ какая то медлительность, нерѣшительность со стороны вѣдомства желѣзныхъ дорогъ. Такъ, въ ближайшее время на югѣ Россіи одновременно строились двѣ большія желѣзнодорожныя линіи: Сѣверо-Донецкая жел. дор. и линія Одесса—Бахмачъ. Теперь Сѣверо-Донецкая дорога выстроена и строится только линія Одесса—Бахмачъ. Никакой новой большой дороги, кромѣ нея, не строится. Можно подумать, что Россіи желѣзныхъ дорогъ не нужно. Это одно сомнѣніе. Другое,—это тѣ тормазы и препятствія, которые мѣшаютъ развитію частнаго строительства, находящагося въ зависимости отъ разрѣшеній, отъ полученія правительственныхъ гарантій и проч. Наши паровозостроительные заводы получаютъ очень мало заказовъ, между тѣмъ какъ ощущается большой недостатокъ въ паровозахъ. То же приходится сказать и о вагонахъ. Правда, на дорогахъ значительно улучшилась техника движенія и утилизація подвижнаго состава, но одного этого недостаточно. И самая передѣлка вагоновъ изъ 750 п. на 1000 и усиленіе тяги поѣздовъ говорятъ о томъ, что если теперь вагоновъ и паровозовъ достаточно, то все-таки износъ ихъ усиливается значительно. Подъемъ общаго благосостоянія и быстрое развитіе промышленности требуютъ болѣе энергичныхъ мѣръ, планомѣрнаго увеличенія подвижнаго состава изъ года въ годъ, интенсификаціи и пропускной и провозной способности на существующихъ дорогахъ и постройки новыхъ, безъ боязни, что онѣ разгрузятъ старыя.

Изъ частныхъ вопросовъ Н. Ф. фонъ-Дитмаръ высказался относительно проекта линіи Маріуполь—Штеровка—Веневъ. Н. Ф. фонъ-Дитмаръ указалъ на значеніе этой линіи для угольной промышленности юга Россіи: дорога эта, съ одной стороны, открывала бы для донецкаго минеральнаго топлива—особенно антрацита (для газогенераторовъ и для домашняго отопленія)—прямой путь на сѣверъ, въ Московскій районъ, а съ другой—къ Маріуполю, который въ ближайшемъ будущемъ долженъ стать міровымъ портомъ. Уже теперь углепромышленниками завязаны сношенія съ иностранными рынками черноморскаго и средиземноморскаго бассейновъ, и донецкій уголь начинаетъ итти за границу въ порты Турціи, Болгаріи и Италіи. Конечно, это только начало. Экспортъ донецкаго угля, надо думать, будетъ развиваться и расти.

При обсужденіи вопроса объ устройствѣ линіи Миллерово-Саратовъ Н. Ф. фонъ-Дитмаромъ было заявлено о желательности сблизить Уралъ съ югомъ Россіи, для чего, между прочимъ, необходимо устройство—Волго-Донскаго канала. Въ обмѣнъ на уголь, антрацитъ и коксъ Донецкаго бассейна Уралъ давалъ бы послѣднему свою руду, въ которой часть Донецкаго бассейна нуждается.

Кромѣ того, Предсѣдателемъ Совѣта Съѣзда было обращено вниманіе на неудобства пассажирскаго сообщенія въ Донецкомъ бассейнѣ. Бассейнъ этотъ даетъ $\frac{1}{5}$ всѣхъ грузовъ для желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. И возрастающая плотность населенія этого района, и дѣловыя сношенія создаютъ большое движеніе пассажировъ въ предѣлахъ бассейна, между тѣмъ поѣздки по желѣзнымъ дорогамъ въ предѣлахъ этого района, благодаря несогласованности поѣздовъ, связаны съ большими неудобствами и потерей времени....

Нѣкоторыя изъ намѣченныхъ предыдущими (XXXIV—XXXVI) Съѣздами горнопромышленниковъ юга Россіи линіи желѣзныхъ дорогъ, повидимому, имѣютъ значительные шансы на осуществленіе, напр., Домброво-Донецкая линія и Долинская-Казатинъ, создающія новый выходъ продуктамъ горной промышленности въ западномъ направленіи.

Возрастаніе угольныхъ перевозокъ въ направленіи на востокъ дѣлаетъ необходимымъ облегченіе перегруженной Харьковско-Балаховской линіи Ю. В. ж. д. вмѣсто усиленія названной линіи вторыми путями, представляется желательнымъ устройство новой магистрали въ этомъ направленіи. Кромѣ линіи Миллерово-Саратовъ, за каковую высказался предыдущій Съѣздъ горнопромышлен. юга Россіи, разрѣшенію означенной задачи способствовало бы осуществленіе возникшаго въ отчетномъ году проекта сооруженія линіи Харьковъ—Воронежъ—Пенза.

Въ цѣляхъ облегченія вывоза донецкаго топлива на сѣверъ, Совѣтъ Съѣзда высказался также за поддержаніе проекта линіи Орелъ—Петербургъ.

№ II

ДОКЛАДЪ СОВѢТА

XXXVII Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи

по II^в вопросу программы:

о современномъ положеніи желѣзорудной и марганцовой промышленности юга Россіи.

А. Желѣзорудная промышленность.

I. Положеніе желѣзорудной промышленности юга Россіи въ минувшемъ 1911 году.

Въ 1911 году добыча желѣзной руды на югѣ Россіи производилась въ двухъ районахъ: Криворогскомъ и Керченскомъ. Въ районѣ „Корсакъ-Могила“ желѣзная руда въ прошломъ году не добывалась. *Общая цифра добычи желѣзной руды въ Криворогскомъ и Керченскомъ районахъ опредѣлилась въ 1911 году въ 306.409,7 тыс. пуд.* Эта добыча является рекордной для юга Россіи: наибольшую до 1911 года добычу желѣзной руды на югѣ Россіи въ 1910 г. (260.240,1 тыс. пуд.) добыча прошлаго года превосходитъ болѣе, чѣмъ на 46 мил. пуд., или на 17,7⁰/₀.

Распределеніе добычи желѣзной руды въ 1911 году по отдѣльнымъ районамъ юга Россіи и сравненіе цифръ добычи съ соотвѣтствующими цифрами предыдущихъ двухъ лѣтъ приводятся въ слѣдующей таблицѣ (въ тыс. пуд.):

Табл. № 1.

РАІОНЫ				Увеличеніе въ 1911 г. противъ 1910 г.	
	1911 г.	1910 г.	1909 г.	абсолют- ное + или —	относи- тельное въ % %
Криворогскій.....	288.215,8	243.122,8	213.096,0	+45.093,0	18,6
Керченскій.....	18.193,9	17.117,3	15.259,8	+ 1.076,6	6,3
Всего на югѣ Россіи	306.409,7	260.240,1	228.355,8	+46.169,6	17,7

Особенно сильное возрастаніе противъ добычи 1910 года обнаруживаетъ добыча Криворогскаго района.

Возможная годовая производительность рудниковъ, по даннымъ работающихъ фирмъ, приблизительно опредѣляется для Криворогскаго района въ 367 мил. пуд. и для Керченскаго—въ 25 мил. пуд.

Рабочихъ на желѣзныхъ рудникахъ юга Россіи въ 1911 году задолжалось:

Криворогскій районъ	15.751
Керченскій	140

В с е г о 15.891

Что касается *вывоза* южной желѣзной руды по желѣзнымъ дорогамъ, то нужно отмѣтить, что вывоза желѣзной руды района „Корсакъ-Могила“ въ 1911 г. вовсе не было; изъ Донецкаго бассейна вывезено всего около 178,9 тыс. пуд. мѣстной Донецкой руды изъ остатковъ добычи прошлыхъ лѣтъ. Керченской руды по желѣзнымъ дорогамъ было вывезено въ 1911 году всего 210,5 тыс. пуд., что противъ соотвѣтствующей цифры 1910 года (759,0 тыс. пуд.) представляетъ уменьшеніе почти въ 3,6 раза, по сравненію же съ вывозомъ 1909 г. (154,1 тыс. пуд.), наоборотъ, небольшое увеличеніе (на 3,7%). Какъ извѣстно, желѣзная руда Керченскаго района вывозится почти исключительно моремъ на приазовскіе южные металлургическіе заводы (Таганрогскій и „Русскій Провидансъ“). *Вывозъ* по желѣзнымъ дорогамъ Криворогской желѣзной руды въ 1911 году достигъ рекордной цифры 301.702,0 тыс. пудовъ; болѣе противъ 1910 г. на 44,3 тыс. пуд. или на 17,2%.

Вывозъ Криворогской желѣзной руды по желѣзнымъ дорогамъ и распредѣленіе этого вывоза по отдѣльнымъ категоріямъ потребителей за послѣдніе три года, по даннымъ Харьковскаго Комитета по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ, видны изъ слѣдующей таблицы (въ тыс. пуд.):

Табл. № 2.

	1911 г.	1910 г.	1909 г.	Въ 1911 г. противъ 1910 г. увеличеніе или уменьшеніе	
				абсолютное +или -	относительн. въ % %
Вывозъ по желѣзн. дорогамъ	301.702,0	257.379,1	233.844,8	+44.322,9	17,2
въ томъ числѣ:					
1) для южныхъ металлургическихъ за- водовъ	221.043,2	188.826,9	179.732,1	+32.216,3	17,1
2) для заводовъ внѣ юга Россіи и проч. потребителей	25.730,4	14.765,3	13.706,2	+10.965,1	74,3
Заграницу	54.928,4	53.786,9	30.406,5	+ 1.141,5	2,1
въ томъ числѣ:					
Моремъ черезъ Николаевъ	38.659,4	33.477,7	14.880,4	+ 5.181,7	15,5
Сухимъ путемъ черезъ западную гра- ницу	16.269,0	20.309,2	15.526,1	- 4.040,2	19,9

Что касается полного вывоза (моремъ и по жел. дорогамъ) керченской желѣзной руды, то ея главнѣйшими потребителями доменными заводами Таганрогскимъ и „Русскимъ Провидансомъ“ въ 1911 г. было получено 20.635,5 тыс. пуд., что противъ соотвѣтствующей цифры 1910 г. (20.596,4 тыс. пуд.) составляетъ увеличеніе на 0,2%.

Состояніе желѣзороднаго рынка въ 1911 году по даннымъ Харьковской каменноугольной и желѣзоторговой биржи характеризуется такъ:

Подъ вліяніемъ оживленія металлургической промышленности, настроеніе рынка съ желѣзной рудой было твердое въ теченіе всего года. Стоявшія за первое полугодіе крѣпкія цѣны, поднявшись въ концѣ іюня, и въ дальнѣйшемъ имѣли тенденцію къ постепенному повышенію. Руды свободной на рынкѣ было весьма мало, а высокопроцентной временами почти совсѣмъ нельзя было найти на рынкѣ.

Цѣны на Криворогскую желѣзную руду по свѣдѣніямъ Харьковской каменноугольной и желѣзоторговой биржи (см. отчетъ биржи за 1909, 1910 и 1911 г.г.) выражались слѣдующими цифрами:

Таблица № 3.

	Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	Іюль	Августъ	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
1909 г. {	60% Fe . . 5,15—5,75	5,15—6	5 ¹ / ₄ —6	5 ¹ / ₄ —6	5 ¹ / ₄ —6	5—6	5—6	5—6	5 ¹ / ₂ —6	5 ¹ / ₂ —6	5 ¹ / ₂ —6,2	5 ¹ / ₂ —6 ¹ / ₄
1909 г. {	58% Fe . . —	—	—	—	—	—	—	4 ³ / ₄ —5 ¹ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ¹ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄
1910 г. {	62% Fe . . {	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₄	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₄	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —1 ¹ / ₄	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	6,65—6,75	6,65—6,75
1910 г. {	60% Fe . . {	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₄	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₄	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —1 ¹ / ₄	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₄	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₄
1910 г. {	58% Fe . . {	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄
1911 г. {	62% Fe . . {	6 ¹ / ₂ —7 ³ / ₄	6 ¹ / ₂ —7 ³ / ₄	6 ¹ / ₂ —7 ³ / ₄	6 ¹ / ₂ —7 ³ / ₄	7 ¹ / ₂ —8	7 ¹ / ₂ —8	7 ¹ / ₂ —8	7 ¹ / ₂ —8	7 ¹ / ₂ —8	7 ¹ / ₂ —8	7 ¹ / ₂ —8
1911 г. {	60% Fe . . {	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₄	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₄	5 ³ / ₄ —6 ¹ / ₂	6—6 ¹ / ₂	6—6 ¹ / ₂	7—7 ³ / ₄	7—7 ³ / ₄	7—7 ³ / ₄	7—7 ³ / ₄	7—7 ³ / ₄	7—7 ³ / ₄
1911 г. {	58% Fe . . {	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —5 ³ / ₄	4 ³ / ₄ —6	5 ¹ / ₂ —6	5 ¹ / ₂ —6	6 ¹ / ₂ —7	6 ¹ / ₂ —7	6 ¹ / ₂ —7	6 ¹ / ₂ —7	6 ¹ / ₂ —7	6 ¹ / ₂ —7

II. Положеніе желѣзородной промышленности юга Россіи въ первомъ полугодіи текущаго 1912 года.

Въ настоящее время Статистическое бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи располагаетъ цифровыми данными о результатахъ дѣятельности желѣзныхъ рудниковъ юга Россіи за первое полугодіе 1912 года.

Изъ четырехъ желѣзородныхъ раіоновъ юга Россіи въ теченіе періода январь—іюнь текущаго года работа велась въ двухъ южныхъ раіонахъ—Криворогскомъ и Керченскомъ,—изъ которыхъ первый является главнымъ мѣстомъ добычи желѣзной руды и для всей Имперіи: за десятилѣтіе 1901—1910 г.г. этотъ раіонъ далъ, въ среднемъ, около 61% всей добычи желѣзной руды въ Имперіи. Въ двухъ остальныхъ желѣзородныхъ раіонахъ юга Россіи—Донецкомъ

и „Корсакъ-Могила“, не работавшихъ уже въ 1910 году, въ теченіе перваго полугодія текущаго года добыча желѣзной руды не возобновлялась.

Общая добыча желѣзной руды на югѣ Россіи достигла за первое полугодіе текущаго года 176.573,5 т. пуд., что противъ соотвѣтствующей цифры 1911 г. (143.809,0 т. пуд.), являвшейся до настоящаго времени для юга Россіи рекордной полугодовой добычей, представляетъ увеличеніе добычи на 32.764,5 т. пуд., или почти на 22,8⁰/₁₀₀. Общій отпускъ южной желѣзной руды на рынокъ въ обоихъ указанныхъ районахъ составилъ за первое полугодіе текущаго года 177,72 мил. пуд. и превысилъ соотвѣтствующую цифру прошлаго года (158,69 мил. пуд.), также бывшую до настоящаго времени рекордной полугодовой цифрой отпуска для желѣзорудной промышленности юга Россіи, на 19,03 мил. пуд., или на 12⁰/₁₀₀.

Добыча, отпускъ на рынокъ и запасы руды за первое полугодіе текущаго года по *Криворогскому району* и сравненіе этихъ данныхъ съ соотвѣтствующими данными за первое полугодіе прошлаго (1911) года приводятся въ слѣдующей таблицѣ (въ мил. пуд.).

Таблица № 4.

	1912 г.	1911 г.	Въ 1912 г. противъ 1911 г. увеличеніе или уменьшеніе	
			абсолютн. + или —	относительн. въ %
Запасы на 1-е января	25,25	25,02	+ 0,23	0,9
Добыто за 1-е полугодіе	163,57	137,02	+ 26,55	19,4
Отправлено потребителямъ за 1-е полугодіе	164,78	141,80	+ 22,98	16,2
Запасы на 1-е юля	24,04	20,24	+ 3,80	18,8

Какъ добыча, такъ и отпускъ на рынокъ криворогской руды за первое полугодіе текущаго года являются рекордными полугодовыми цифрами для желѣзорудной промышленности Криворогскаго района.

Въ зависимости отъ превышенія отпуска на рынокъ надъ добычей, запасы криворогской руды въ теченіе перваго полугодія текущаго года понизились съ 25 до 24 мил. пуд.

Что касается количества криворогской желѣзной руды, поступившей на рынокъ въ теченіе первыхъ шести мѣсяцевъ текущаго года, то необходимо замѣтить, что сообщенныя фирмами цифры отпуска на рынокъ нѣсколько меньше цифръ вывоза криворогской руды по желѣзнымъ дорогамъ, по свѣдѣніямъ Харьковскаго Комитета по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ. По даннымъ названнаго Комитета за означенный періодъ по желѣзнымъ дорогамъ общаго пользованія было вывезено:

въ 1911 году 149,80 мил. пуд.
въ 1912 „ 170,82 „ „

Такимъ образомъ, полугодовой вывозъ криворогской руды по желѣзнымъ дорогамъ въ 1912 году превысилъ соотвѣтствующую цифру 1911 г. на 21,02 мил. пуд., или на 14⁰/. Несовпаденіе цифръ отпуска на рынокъ по свѣдѣніямъ фирмъ съ цифрами вывоза по свѣдѣніямъ Комитета зависитъ оттого, что въ данныя Статистическаго бюро не вошли мелкія отправки покупателей [преимущественно бѣдной руды, произведенныя перепродавцами.

Рабочихъ на желѣзныхъ рудникахъ Криворогскаго раіона на 1-ое іюля текущаго года задолжалось 18.243 человекъ—противъ 12.600 человекъ, состоявшихъ на этихъ рудникахъ на 1-е іюля прошлаго года.

Относительно 164,78 милл. пуд. желѣзной руды Криворогскаго раіона изъ всего вывезеннаго количества ея, равнаго 170,82 милл. пуд., т.-е. болѣе 96⁰/% ея вывоза, Статистическое бюро располагаетъ полученными отъ фирмъ данными о распредѣленіи отпуска руды по различнымъ категоріямъ потребителей. За первыя полугодія текущаго и прошлаго годовъ было вывезено (милл. пудовъ):

Таблица № 5.

	1912 г.	1911 г.	Въ 1912 г. противъ 1911 г. увеличеніе или уменьшеніе	
			абсолютн. + или —	относительн. въ %
Потребит. внутри Россіи	142,53	110,27	+ 32,26	29,25
Въ томъ числѣ:				
Южнымъ металлургическимъ заводамъ	124,89	99,36	+ 25,53	25,7
Заводамъ внѣ юга Россіи	17,64	10,91	+ 6,73	61,7
Заграницу	22,25	31,53	— 9,28	29,4
Въ томъ числѣ:				
Моремъ черезъ Николаевъ	10,99	23,14	— 12,15	52,5
Сухимъ путемъ черезъ западную границу	11,26	8,39	+ 2,87	34,2
Всего	164,78	141,80	+ 22,98	16,2

Заграницу за первое полугодіе текущаго года вывезено 13,50⁰/% всего отпуска на рынокъ, а для потребителей внутри Россіи 86,50⁰/%. Для перваго полугодія прошлаго года соотвѣтствующія цифры были 22,2⁰/% и 77,8⁰/%. Вслѣдствіе значительнаго оживленія металлургической промышленности какъ юга Россіи, такъ и остальныхъ желѣзодѣлательныхъ раіоновъ Имперіи въ теченіе перваго полугодія текущаго года произошло весьма значительное возрастаніе отпуска криворогской желѣзной руды для потребителей внутри Имперіи. Особенно сильное относительное возрастаніе обнаруживаютъ отправки на заводы внѣ юга Россіи. Но зато отпускъ заграницу черезъ Николаевъ портъ рѣзко упалъ на 12 м. п. или на 52⁰/%. Столь сильное сокращеніе экспорта руды черезъ Николаевъ-портъ вызвано повышеніемъ спроса на руду со стороны южныхъ металлургическихъ заводовъ.

Такимъ образомъ, положеніе желѣзорудной промышленности Криворогскаго района въ теченіе перваго полугодія текущаго года слѣдуетъ признать благоприятнымъ.

Положеніе дѣлъ въ Керченскомъ желѣзорудномъ районѣ въ теченіе перваго полугодія текущаго года характеризуется по сравненію съ соотвѣтствующими цифрами прошлаго года увеличеніемъ какъ добычи, такъ и отпуска руды на рынокъ; повышеніе отпуска на рынокъ было значительно меньше, чѣмъ повышеніе добычи ея.

Итоги дѣятельности желѣзорудныхъ предпріятій Керченскаго района за первое полугодіе текущаго года, а равно сравненіе этихъ итоговъ съ соотвѣтствующими данными прошлаго года приводятся въ слѣдующей таблицѣ (въ милл. пуд.):

Таблица № 6.

	1912 г.	1911 г.	Въ 1912 г. противъ 1911 г. увеличеніе или уменьшеніе	
			абсолютн. + или —	относительн. въ %
Запасы на 1-е января	0,03	2,47	— 2,44	98,8
Добыто за 1-е полугодіе	13,00	6,79	+ 6,21	91,5
Отправлено потребителямъ за 1-е полугодіе . . .	12,94	8,88	+ 4,06	45,7
Остатокъ на 1-е іюля	0,09	0,38	— 0,29	76,3

Какъ и въ прошлые годы, вся отправленная потребителямъ желѣзная руда Керченскаго района поступила на металлургическіе заводы юга Россіи, ближайшіе къ Азовскому морю (заводъ Таганрогскаго Металл. О-ва, заводъ О-ва „Русскій Провидансъ“). На желѣзныхъ рудникахъ Керченскаго района на 1-ое іюля текущаго года задолжалось 565 человекъ рабочихъ.

Изъ *остальныхъ двухъ* желѣзорудныхъ районовъ юга Россіи, не добывавшихъ, какъ указано выше, въ 1912 году желѣзной руды, вывозъ послѣдней въ теченіе перваго полугодія текущаго года производился лишь изъ Донецкаго района. За все первое полугодіе текущаго года изъ этого района было вывезено всего 223 тыс. пудовъ желѣзной руды; за тотъ же періодъ прошлаго года вывозъ составилъ 40 тыс. пудовъ. Изъ района Корсакъ-Могила ни въ 1911, ни въ 1912 году вывоза желѣзной руды вовсе не было.

Цѣны на Криворогскую руду по даннымъ Харьковской каменноугольн. и желѣзоторг. биржи въ первомъ полугодіи текущаго года были *значительно выше*, чѣмъ въ первомъ полугодіи прошлаго года. Тогда какъ въ минувшемъ году цѣны высшаго сорта Криворогской руды (съ 62% Fe) стояли въ теченіе первыхъ пяти мѣсяцевъ 6¹/₂—7³/₄ к. за пудъ франко ст. отправленія, и лишь въ іюнѣ прошлаго года поднялись до 7¹/₂—8 к., цѣна на тотъ же сортъ въ текущемъ году лишь въ началѣ января была 7¹/₂—8 к., а затѣмъ стала подниматься и стояла въ послѣдней трети января и въ февралѣ 8—8¹/₄ к., а въ теченіе пері-

ода мартъ--іюнь даже $8 - 8\frac{1}{2}$ к. за пудъ. Точно также цѣна на руду съ соде-
ржаніемъ 60% Fe, стоявшая въ теченіе двухъ первыхъ мѣсяцевъ прошлаго года
 $5\frac{3}{4} - 6\frac{1}{4}$ к., въ апрѣлѣ и маѣ $5\frac{3}{4} - 6\frac{1}{2}$ к., а въ іюнь даже $7 - 7\frac{3}{4}$ к., въ те-
кущемъ году стояла $7 - 7\frac{3}{4}$ к. только въ началѣ января; съ конца же января
она поднялась до $7\frac{1}{2} - 7\frac{3}{4}$ к., а въ іюнь даже до $7\frac{3}{4} - 8$ к. за пудъ. Наконецъ,
цѣна на руду съ содержаніемъ 58% Fe, стоявшая въ теченіе 2-хъ первыхъ мѣ-
сяцевъ минувшаго года $4\frac{3}{4} - 5\frac{3}{4}$ к., въ мартѣ подыавшаяся до $4\frac{3}{4} - 6$ к., въ
апрѣлѣ до $5\frac{1}{2} - 6$ к., а въ іюнь $6\frac{1}{2} - 7$ к., въ текущемъ году въ теченіе первой
трети года стояла $6\frac{1}{2} - 7$ к., а въ маѣ--іюнь даже $7 - 8$ к. за пудъ франко
станція отправленія. Так. обр. въ теченіе отчетнаго періода, особенно къ концу его,
поднялись цѣны на всѣ сорта криворогской руды.

Все вышесказанное *свидѣтельствуетъ о томъ, что въ связи съ оживле-
ніемъ, переживаемымъ въ текущемъ году металлургической промышленностью
Россіи, положеніе желѣзгорудной промышленности юга Россіи въ теченіе пер-
ваго полугодія текущаго года было благоприятнымъ.*

III. Добыча желѣзныхъ рудъ въ Россіи по раіонамъ.

Для харктеристики положенія желѣзгорудной промышленности *остальныхъ
раіоновъ Имперіи* и для сравненія его съ положеніемъ желѣзгорудной промыш-
ленности юга Россіи, приводятся цифры добычи въ помѣщаемой ниже таблицѣ, за-
имствованной изъ отчетовъ Г. г. окружныхъ инженеровъ.

Табл. № 7.

Название раіоновъ	1911 годъ	1910 годъ	1909 годъ	1908 годъ
	П у д о в ъ			
Югъ Россіи	306.409.700	260.240.100	228.355.800	244.183.654
Ураль	93.535.568	72.099.700	68.203.703	71.203.703
Царство Польское	15.734.309	10.590.249	7.508.623	11.006.005
Центральный раіонъ	9.070.212*)	7.740.907	6.726.607	8.261.784
Сибирь	106.218	500.000	281.000	60.000
Сѣверный раіонъ	216.109	319.025	175.586	189.554
Итого	425.072.116	351.489.981	316.706.424	334.904.700

*) Безъ Орлово-Тульского горн. округа, по которому свѣдѣній пока не имѣется.

Приведенная таблица показываетъ, что добыча юга Россіи и въ 1911 г. составляла около $\frac{3}{4}$ всей имперской добычи, между тѣмъ какъ еще десять лѣтъ тому назадъ она составляла только немного болѣе $\frac{1}{2}$ добычи Имперіи.

Б. Марганцовая промышленность.

1. Положеніе марганцовой промышленности юга Россіи въ минувшемъ 1911 году.

Въ Россійской Имперіи марганцовая руда добывается въ трехъ районахъ: на Кавказѣ, въ южной Россіи и на Уралѣ. На югѣ Россіи добыча марганца сосредоточена близъ мѣстечка Никополя, Екатериносл. губ. и уѣзда. Среди названныхъ трехъ районовъ Имперіи, ведущихъ разработку мѣсторожденій марганцовой руды, Никопольскій районъ по размѣрамъ добычи занимаетъ второе мѣсто, значительно уступая Кавказу.

Добыча и вывозъ Никопольской марганцовой руды за послѣдніе три года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ (въ тыс. пудовъ):

Табл. № 8.

	1911 г.	1910 г.	1909 г.	Въ 1911 г. противъ 1910 г. увеличеніе или уменьшеніе	
				абсолют. +или--	относит. въ %
Добыча	12.339,0	10.870,2	4.051,2	+1.468,8	13,5
Вывозъ по желѣзнымъ дорогамъ	11.928,5	9.117,7	9.125,2	+2.810,8	30,8

По сравненію съ 1907 г. рекорднымъ для марганцовой промышленности Никопольскаго района, когда добыча превысила 16,4 милл. пуд., а вывозъ по желѣзнымъ дорогамъ былъ свыше 15,3 милл. пуд., добыча 1911 г. представляетъ уменьшеніе на 25%, а вывозъ на 22%.

Возможная годовая производительность никопольскихъ марганцевыхъ рудниковъ по даннымъ работавшихъ фирмъ, приблизительно опредѣляется въ 20 мил. пуд.

Въ 1911 году работа велась на 4 рудникахъ, принадлежащихъ 4 фирмамъ. Рабочихъ на этихъ рудникахъ въ 1911 г. задолжалось:

Внутри рудника	490
На поверхности	763
Всего.	1253

Относительно распредѣленія желѣзнодорожнаго вывоза марганцовой руды Никопольскаго района по главнѣйшимъ категоріямъ потребителей мы располагаемъ слѣдующими данными Харьковскаго Комитета по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ (въ тыс. пуд.).

Табл. № 9.

Въ 1911 г. противъ
1910 г. увеличеніе
или уменьшеніе

ВЫВЕЗЕНО:	1911 г.	1910 г.	1909 г.	абсолют. +или—	относит. въ %
Для южныхъ металлургическ. заводовъ	8.046,6	4.398,5	5.013,1	+3.648,1	82,9
Для заводовъ внѣ юга Россіи и для проч. потребит. . .	894,0	411,9	256,7	+ 482,1	117,0
Заграницу	2.987,8	4.307,3	3.855,3	—1.319,5	30,6
Въ томъ числѣ:					
1) Моремъ черезъ Николаевъ	1.198,3	1.461,0	2.253,5	— 262,7	18,0
2) Сухимъ путемъ черезъ западн. границу . . .	1.789,5	2.846,3	1.601,8	—1.056,8	37,1
Всего	11.928,5	9.117,7	9.125,2	+2.810,8	30,8

Указанное весьма сильное увеличеніе полученія марганцовой руды металлургическими заводами юга Россіи (на 83⁰%) было вызвано сильнымъ ростомъ въ 1911 году на югѣ Россіи выплавки специальныхъ сортовъ чугуна. Въ отчетномъ году на всѣхъ южныхъ заводахъ было выплавлено (тыс. пуд.):

Таблица № 10.

	1911 г.	1910 г.	1909 г.
Зеркальнаго чугуна съ содержаніемъ 12—20% Mn	2.256,4	1.700,1	2.498,5
Ферромарганца съ содержаніемъ 50—80% Mn	1.531,6	1.435,0	1.291,4

Въ то же время, по даннымъ Харьковскаго Комитета по перевозкѣ горно-заводскихъ грузовъ, въ 1911 г. весьма значительно упало полученіе южными металлургическими заводами **кавказской** марганцовой руды, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы (въ тыс. пуд.):

Таблица № 11.

Въ 1911 г. противъ
1910 г. увеличеніе
или уменьшеніе

ВЫВЕЗЕНО:	1911 г.	1910 г.	1909 г.	абсолют. +или—	относит. въ %
Для южныхъ металлургич. заводовъ	1.555,9	2.129,1	1.623,0	—573,2	26,9
Для проч. потребителей	—	0,9	14,9	— 0,9	100,0
Всего	1.555,9	2.130,0	1.637,9	—574,1	27,0

По свѣдѣніямъ Харьковской каменноугольной и желѣзоторговой биржи (см. отчеты биржи за 1909, 1910 и 1911 г.г.) цѣны на никопольскую марганцовую руду въ теченіе первыхъ двухъ третей минувшаго 1911 г. стояли на томъ же уровнѣ, до котораго онѣ упали еще въ октябрѣ 1910 г., и только въ августѣ минувшаго 1911 г. поднялись на высшій сортъ руды, какъ это видно изъ слѣ-

дующей таблицы (въ коп. за пудъ franco со ст. Марганецъ для никопольской и ст. Поти для кавказской руды):

Табл. № 12.

	Январь	Февраль	Мартъ	Апрѣль	Май	Іюнь	Іюль	Августъ	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
1909 г.												
Никопольская 50 %												
Мп. (I с.) . . .	18—20	18—20	18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18
47 % Мп. (II с.) .	16—19	16—19	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
34 % „ (III с.) .	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10
Кавказская 50 % Мп.	18—19	18—19	18—19	18—19	18—19	16—19	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17
1910 г.												
Никопольская 50 %												
Мп. (I с.) . . .	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	17½—18	15—18	15	15
47 % Мп. (II с.) .	16	16	16	16	16	16	16	16	16	14—16	14	14
34 % „ (III с.) .	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9—10	9	9
Кавказская 50 % Мп.	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17
1911 г.												
Никопольская 50 % Мп.	15	15	15	15	15	15	15	15—18¼	17½—18¼	17½—18¼	17½—18¼	17½—18¼
47 % „	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
34 % „	9	9	9	9	9	9	9	8—9	8	8	8	8
Кавказская 50 % Мп.												
fr. o. в. Поти . . .	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—17	16—19	18—19	18—19	18—19	18—19
50 % Мп фр. ст.												
Чиаури	5—5½	4½—5	4½—5	4½—5½	4½—5½	4½—5½	4½—5½	4½—6	5½—6	5½—6	5½—6	5½—6

Увеличеніе въ 1911 году общей цифры вывоза никопольской руды по желѣзнымъ дорогамъ и послѣдовавшее въ августѣ 1911 г. повышеніе цѣнъ на высшій сортъ руды, показываетъ, что положеніе марганцевой промышленности въ 1911 году нѣсколько улучшилось противъ 1910 года.

II. Положеніе марганцевой промышленности юга Россіи въ первомъ полугодіи текущаго 1912 года.

За первое полугодіе 1912 года марганцевой руды въ Никопольскомъ районѣ добыто 6,72 милл. пуд., что противъ соотвѣтствующей цифры прошлаго года (5,08 милл. пуд.) даетъ увеличеніе добычи на 1,64 милл. п., или на 32,30%. На рынокъ никопольской марганцевой руды за первое полугодіе текущаго года отпущено 7,29 милл. пуд.—на 1,88 милл. пуд., или на 34,75% больше, чѣмъ за тотъ же періодъ прошлаго года. Въ томъ числѣ южные металлургическіе заводы получили 5,04 милл. пуд., прочіе заводы и прочіе потребители въ Россіи 0,40 милл. пуд., остальные 1,85 милл. пуд. вывезены за границу.

По свѣдѣніямъ Статистическаго бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, полученнымъ непосредственно отъ добывающихъ марганцевую

руды фирмъ Никопольскаго района, результаты дѣятельности марганцовыхъ рудниковъ означеннаго района за 1-е полугодіе текущаго года и сравненіе этихъ результатовъ съ соотвѣтствующими цифрами прошлаго года видны изъ слѣдующей таблицы (въ тысячахъ пудовъ):

Таблица № 13.

1-е полугодіе	1912 г.	1911 г.	Увеличеніе или уменьшеніе въ 1912 г. противъ 1911 г.	
			абсолютное	относительн.
			+ или —	въ %
Запасы на 1-е января.	6.262,9	4.405,2	+1.857,7	42,2
Добыто за 1-е полуг.	6.724,0	5.081,9	+1.642,1	32,3
Отправлено потребителямъ за 1-е полуг.	7.288,5	5.410,5	+1.878,0	34,7
Запасы на 1 іюля . .	5.698,4	4.076,7	+1.621,7	39,8

Вслѣдствіе превышенія расхода надъ добычей, размѣры запасовъ Никопольской марганцовой руды на рудникахъ въ теченіе перваго полугодія сократились на 564,5 тыс. пудовъ, или на 9,0%.

Въ теченіе перваго полугодія текущаго года въ Никопольскомъ районѣ работали тѣ же четыре рудника, принадлежавшіе тремъ фирмамъ, что и въ первомъ полугодіи минувшаго года. Рабочихъ при этихъ четырехъ рудникахъ на 1-е іюля текущаго года задолжалось 1.251 человекъ противъ 1.228 человекъ, работавшихъ тамъ на 1-е іюля прошлаго года.

Что касается распредѣленія отправленной на рынокъ никопольской марганцовой руды между русскими и заграничными потребителями, то за первое полугодіе текущаго года для внутренняго потребленія отправлено 78,2% всего отпуска на рынокъ, а за границу вывезено, слѣдовательно, лишь 21,8%. За первое полугодіе прошлаго года отпускъ руды на внутренній рынокъ составлялъ 64,4%, а за границу было вывезено 35,6%. Такимъ образомъ, въ отчетномъ полугодіи, какъ и въ первомъ полугодіи прошлаго года, наблюдается значительное паденіе экспорта никопольской руды по сравненію съ вывозомъ ея для внутренняго потребленія.

Данныя о распредѣленіи никопольской марганцовой руды, отправленной за первыя полугодія послѣднихъ трехъ лѣтъ на рынокъ, между главнѣйшими категоріями потребителей, а равно и распредѣленіе вывоза этой руды за границу на вывозъ моремъ и сухимъ путемъ приводятся въ слѣдующей таблицѣ (въ тысячахъ пудовъ):

Таблица № 14.

1-е полугодіе	1912 г.	1911 г.	1910 г.	Въ 1912 г. противъ 1911 г.	
				увеличеніе или уменьшеніе абсолютн. + или —	относительн. въ %
Отправлено русскимъ металлургическимъ завод.	5.483,6	3.370,3	2.135,3	+2.113,3	62,7
Въ томъ числѣ:					
Южнымъ металлургическимъ заводамъ	5.129,8	3.147,1	2.006,7	+1.982,7	63,0
Заводамъ внѣ юга Россіи	353,8	223,2	128,6	+ 130,6	58,5
Отправлено за границу	1.564,7	1.954,9	2.686,1	— 390,2	20,0
Въ томъ числѣ:					
Моремъ черезъ Николаевъ	483,8	829,9	1.010,8	— 346,1	41,7
Сухимъ путемъ черезъ западную границу	1.080,9	1.125,0	1.675,3	— 44,1	3,9
Итого	7.048,3	5.325,2	4.821,4	+1.723,1	32,4

Указанное увеличеніе вывоза никопольской марганцовой руды для внутренняго потребленія сопровождалось въ первомъ полугодіи текущаго года сильнымъ возростаніемъ также вывоза по желѣзнымъ дорогамъ кавказской марганцовой руды. Всего, по свѣдѣніямъ Харьковскаго Комитета по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ, за періодъ январь—іюнь по Екатерининской, Южнымъ и Юго-Восточнымъ желѣзнымъ дорогамъ было перевезено Кавказской марганцовой руды: въ 1911 году 558,0 тыс. пуд., въ 1912 году 1085,0 тыс. пуд.; такимъ образомъ, вывозъ перваго полугодія текущаго года противъ вывоза того же періода прошлаго года повысился на 529,0 тыс. пудовъ, или на 95%.

Цѣны на Никопольскую марганцовую руду во второй половинѣ 1907 года, доходившіе, по свѣдѣніямъ Харьковской каменноугольной и желѣзоторговой биржи, до 27—28 коп. за пудъ франко ст. Марганецъ при содержаніи Mn 42—46%, съ конца указаннаго года стали падать и въ концѣ 1910 года стояли уже за пудъ руды (также франко ст. Марганецъ) 15 коп. при содержаніи Mn 50% и 14 к. при содержаніи Mn 47%.

На такомъ низкомъ уровнѣ онѣ стояли до половины августа 1911 года, а затѣмъ начали подниматься и въ концѣ минувшаго 1911 года стояли 17½—18¼ коп. при содержаніи Mn 50%, 14 к. при 47% Mn и 8 к. при 34% Mn—франко ст. Марганецъ. Въ концѣ января текущаго года произошло новое повышение цѣнъ, особенно на средній и еще болѣе на низшій сортъ; съ конца января текущаго года и до второй половины іюня цѣны эти стояли 18¼—19½ коп. за пудъ при содержаніи 50% Mn, 16 к. при 47% Mn и 12 к. при 34% Mn. Въ концѣ іюня текущаго года цѣны нѣсколько упали, особенно на низшій сортъ, и въ настоящее время стоятъ франко ст. Марганецъ за пудъ руды съ содержаніемъ 50% Mn 18—19 к., съ 47% Mn—15 к., съ 34% Mn 9—9½ к.

Такимъ образомъ, марганцовая промышленность юга Россіи, лишь немного оправившаяся въ теченіе перваго полугодія текущаго года, во второе полугодіе перешла при довольно стойкомъ пониженіи цѣнъ.

III. Положеніе марганцовой промышленности въ Имперіи.

Для характеристики положенія марганцовой промышленности остальныхъ районовъ Имперіи и для сравненія его съ положеніемъ марганцовой промышленности юга Россіи, приведены нижеслѣдующія таблицы добычи и вывоза марганцовой руды за послѣдніе семь лѣтъ:

Таблица № 15.

Годы	Добыча марганцовой руды			
	Кавказъ	Югъ Россіи	Уралъ	Всего
	П	У	Д	Ы
1905 . .	20.876.398	9.235.794	282.750	30.394.942
1906 . .	50.169.372	9.584.368	294.500	60.048.240
1907 . .	40.832.911	16.444.597	410.950	57.688.458
1908 . .	6.955.000	11.015.262	310.213	18.280.475
1909 . .	36.506.000	4.051.155	— *)	40.557.155]
1910 . .	33.805.000	10.870.193	— *)	44.675.193
1911 .	28.635.000	12.339.047	140.500	41.114.500

Таблица № 16.

Годы	Вывоз марганцовой руды въ миллионахъ пудовъ						
	Кавказской			Никопольской			Итого
	На юж- ные заводы	Заграницу	Итого	На южн. и проч. заводы	Заграницу черезъ Николаевъ п.	Запад. гр	
1905	2,77	18,70	21,47	4,85	0,43	0,07	5,36
1906	4,18	26,73	30,91	7,90	3,46	0,76	12,12
1907	3,91	29,62	33,52	10,08	2,33	2,84	15,25
1908	0,60	24,08	24,68	4,75	2,44	0,67	7,86
1909	1,66	33,43	35,09	5,27	2,25	1,60	9,12
1910	1,86	37,78	39,64	4,81	1,46	2,85	9,12
1911	1,48	36,03	37,51	8,94	1,20	1,80	11,94

*) На Уралѣ по свѣдѣніямъ Уральскаго Горнаго Управленія марганцовая руда въ 1909—1910 г. не добывалась.

В. Общія условія дѣятельности желѣзрудной и марганцовой промышленности Юга Россіи.

Обращаясь къ характеристикѣ общихъ условій, при которыхъ приходится существовать желѣзрудной и марганцовой промышленности юга Россіи, остановимся на слѣдующихъ элементахъ, вліяющихъ на себѣстоимость желѣзной и марганцовой руды (по даннымъ Статистическаго бюро Совѣта Съѣзда горно-промышленниковъ юга Россіи).

1) *Рабочій вопросъ.* Число рабочихъ, задолжавшихся къ 1-му іюля 1912 г. на всѣхъ желѣзрудныхъ предпріятіяхъ южной Россіи, равнялось 18,8 тыс. человекъ (изъ нихъ въ районѣ Криворогскомъ 18,2 тыс. человекъ). Въ Никопольскомъ районѣ, на марганцовыхъ рудникахъ къ 1-му іюля 1912 г.—задолжалось 1.251 человекъ. *Средній годовой заработокъ* рудничныхъ рабочихъ въ 1911 году колебался въ предѣлахъ 240—454 руб. на предпріятіяхъ желѣзрудныхъ и отъ 318 до 420 руб. на предпріятіяхъ марганцовыхъ.

Къ расходамъ на рабочую силу должны быть отнесены также расходы по вознагражденію за несчастные случаи, по леченію рабочихъ (содержаніе больницъ, аптекъ, пріемныхъ покоевъ, медицинскаго персонала и проч.) и ихъ просвѣщеніе (содержаніе школъ, учительскій персоналъ, бібліотеки, пособія и проч.).

2) *Стоимость медицинской помощи.* На медицинскую помощь организованную предпріятіями *желѣзрудными* было израсходовано въ 1911 г. 183.644 руб. (тотъ же расходъ въ 1910 г. составлялъ сумму 157.238 руб.); предпріятіями марганцовыми въ 1911 году 14.975 руб. (въ 1910 году 17.328 руб.).

3) *Школьное обученіе.* Расходъ на школы въ 1911 г. для желѣзрудныхъ предпріятій выразился въ суммѣ 23.438 руб. (въ 1910 году 18.486 руб.); тотъ же расходъ для предпріятій марганцовыхъ въ 1911 г. 1.820 руб. (въ 1910 г.—1.729 руб.)

4) *Налоги.* По свѣдѣніямъ Статистическаго бюро Совѣта Съѣзда на 1 пудъ желѣзной и марганцовой руды приходилось всѣхъ налоговъ въ 1911 г.—0,300 коп., такъ что, въ общемъ, желѣзрудныя и марганцовыя предпріятія уплатили въ 1911 г. всего налоговъ 959.438 руб. По отдѣльнымъ видамъ налоговъ, наибольшаго размѣра достигаетъ земскій сборъ, около 48% всѣхъ налоговъ, затѣмъ промышленный налогъ 20%, и, наконецъ, гербовый сборъ и проч. налоги.

5) *Техническое оборудованіе рудниковъ.* По этому вопросу слѣдуетъ замѣтить, что съ развитіемъ производительной способности рудниковъ замѣтно улучшается съ каждымъ годомъ и техническое оборудованіе ихъ.

Кромѣ того, улучшеніе техническаго оборудованіе рудниковъ **Криворогскаго района** находится въ связи со все большимъ примѣненіемъ подземныхъ выработокъ, такъ что въ настоящее время площадь послѣднихъ достигаетъ около половины площади, занятой открытыми работами. Подземныя выработки получили теперь такое важное значеніе, что въ Криворогскомъ районѣ уже поставлены на очередь вопросы о выработкѣ рациональныхъ мѣръ, ограждающихъ полотно желѣзной дороги отъ вліянія подземныхъ выработокъ.

Что касается техническаго оборудованія желѣзныхъ рудниковъ Криворогскаго района, то по этому вопросу Статистическое бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи располагаетъ нижеслѣдующими данными, относящимися къ 1911 году.

I. Длина подъѣзжныхъ путей къ желѣзнодорожной магистрали выражалась въ 53 верстахъ, при 10 собственныхъ паровозахъ.

II. Число подъемовъ руды было: *паровыхъ 78, электрическихъ 32, конныхъ 32.*

III. Число *паровыхъ котловъ 194*, съ общемою нагрѣвательною поверхностью въ 92.884 кв. футъ.

IV. Число *паровыхъ машинъ 115*, общей силы 6.374 пар. лош. силъ.

V. *Газогенераторныхъ двигателей 5*, общей силы 800 пар. лош. силъ.

VI. Число *электрическихъ машинъ 27*, общей силы 2.885 пар. лош. силъ.

VII. Число *моторовъ 113*, общей силы 1.962.

VIII. Число *лошадей* при добычѣ руды—314.

IX. *Домовъ для рабочихъ* было 278 на 15.807 человѣкъ.

X. *Семейныхъ домовъ 453* на 1.204 семействъ.

XI. На всѣхъ предпріятіяхъ въ Криворогскомъ районѣ имѣлось бань 24 на 950 человѣкъ.

Технический надзоръ. Технический надзоръ на криворогскихъ рудникахъ состоялъ изъ 29 инженеровъ, и 74 штейгеровъ.

XII. Медицинскій персоналъ на криворогскихъ рудникахъ состоялъ изъ 8 врачей постоянныхъ, 26 наѣзжающихъ, 40 фельдшеровъ, 9 акушеровъ, изъ которыхъ 3 посѣщали рудники наѣздомъ. Необходимо замѣтить, что приведенныя данныя о медицинскомъ персоналѣ указываютъ число не лицъ, а должностей, такъ какъ нѣкоторые врачи и пр. служатъ одновременно на нѣсколькихъ рудникахъ.

XIII. *Больницъ* было 10 на 234 кроватей. *Приѣмныхъ покоевъ* было 20 на 56 кроватей, и 2 барака, одинъ для холерныхъ больныхъ на 12 кроватей, а другой дезинфекціонный на 10 кроватей.

XIV. *Школъ* имѣется 14 на 856 учениковъ, при 22 учителяхъ.

Г. Обзоръ желѣзгорудной промышленности въ главнѣйшихъ иностранныхъ государствахъ.

1. Германія.

За послѣдніе 5 лѣтъ въ Германіи было добыто желѣзной руды въ тыс. пудовъ:

	1907	1908	1909	1910	1911
<i>Пруссія.</i> Бреславль	18.500	20.550	21.000	24.940	25.430
Клаусталь	50.770	41.750	47.310	49.550	56.410
Баннъ	205.880	177.650	178.940	197.600	201.590
Эльзасъ и Лотарингія	861.260	810.840	881.740	1.016.610	1.083.860
Люксембургъ	457.440	354.050	353.720	382.380	369.950
Остальн. округа	97.060	74.080	74.390	81.640	86.900
Итого	1.690.910	1.478.920	1.557.100	1.752.720	1.824.140

Въ Германіи собственная добыча желѣзн. руды далеко не удовлетворяетъ потребности германскихъ домен. заводовъ, и поэтому ежегодно ввозится большое количество иностранной руды, особенно изъ Швеціи, Испаніи, Франціи и Россіи. Германская руда идетъ почти исключительно для изготовленія *томасовскаго* чугуна, а продукты—литейный и бессемеровскій выплавляются, главнымъ образомъ, изъ привозной высокопроцентной руды. (Въ послѣднее время, съ примѣненіемъ электрической энергіи для выплавки чугуна, нѣмцы получаютъ изъ плохой руды высокіе сорта металла).

Нижеслѣдующая таблица иллюстрируетъ, какое количество желѣзной руды ввозится въ Германію (за 5 лѣтъ въ тыс. пуд.):

	1907	1908	1909	1910	1911
Изъ Швеціи	220.000	191.560	175.850	198.350	213.810
„ Испаніи	131.200	120.810	150.220	174.680	192.570
„ Франціи	48.320	56.130	83.550	108.290	129.600
„ Россіи	40.570	32.240	33.700	47.580	53.000
„ Австро-Венгріи	18.080	18.390	14.150	12.330	9.670
„ Бельгіи	23.210	17.220	17.670	19.940	18.140
„ Греціи	11.180	11.450	8.100	5.010	5.000
„ Алжира	12.000	10.150	13.630	13.720	14.510
„ Остальн. странъ	12.900	14.120	13.910	19.410	23.810
Итого	517.460	472.040	510.780	599.310	660.110

2. Великобританія.

Добыча желѣзной руды въ Великобританіи за послѣдніе 5 лѣтъ была по округамъ (въ тыс. пуд.):

	1906	1907	1908	1909	1910	1911
<i>Англія.</i> Cumberland est Lancashire .	104.180	105.020	89.840	96.630	108.050	—
Yorkshire	279.010	386.890	377.000	383.850	381.900	—
Staffordshire	62.260	63.020	57.020	55.960	56.600	—
Lincolnshire	146.190	133.440	132.100	126.320	131.950	—
Northamptonshire	139.540	166.690	156.490	151.870	164.270	—
Остальн. округа	67.730	65.220	72.130	72.680	57.010	—
<i>Шотландія.</i>	54.270	49.550	43.650	37.230	40.200	—
<i>Ирландія</i>	7.830	5.530	3.690	4.220	4.030	—
Итого	961.010	975.220	931.920	928.760	944.010	920.000

Для Великобританіи не хватаетъ собственной руды и для Англійской желѣзной промышленности ежегодно ввозится почти $\frac{1}{3}$ всего потребленія. Этотъ ввозъ виденъ изъ нижеслѣдующей таблицы за послѣдніе пять лѣтъ (тыс. пуд.):

	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Изъ Алжира	26.810	29.880	29.860	41.730	—
„ Канады	4.000	—	—	730	—
„ Франціи	10.650	8.050	7.390	7.620	—
„ Греціи	24.170	14.670	16.200	19.920	—
„ Норвегіи	14.520	14.120	11.480	15.410	—
„ <i>Россіи</i>	18.050	7.350	8.140	8.740	—
„ Испаніи	354.170	277.700	293.000	300.980	—
„ Швеціи	14.270	14.940	17.990	23.300	—
„ остальн. странъ	7.160	8.030	8.000	16.840	—
Итого	473.800	375.540	392.060	435.270	393.500

Каждый ввезенный пудъ желѣзной руды обходился Великобританіи за послѣдніе пять лѣтъ (въ среднемъ) отъ 12,1 коп. до 14,6 коп. (1907 г.).

3. Б е л ь г і я.

Бельгійская металлургическая промышленность существуетъ почти исключительно за счетъ привозной желѣзн. руды, т. к. въ самой Бельгіи добыча весьма незначительна, а именно (въ тыс. пуд.):

1907	19.300
1908	11.520
1909	12.190
1910	7.510

Что касается ввоза желѣзн. руды въ Бельгію, то онъ за послѣдніе пять лѣтъ иллюстрируется слѣдующей таблицей (въ тыс. пуд.):

	1907	1908	1909	1910	1911
Изъ Люксембурга	121.830	103.610	100.370	99.850	87.760
„ Франціи	62.430	72.550	138.990	177.650	211.570
„ Испаніи	12.490	11.140	7.720	8.600	10.550
„ Германіи	12.990	8.020	8.730	11.700	14.780
„ Швеціи, Норвегіи	1.560	5.870	5.270	7.720	6.480
„ друг. странъ	9.560	3.060	6.550	9.860	15.330
Итого	220.840	204.250	267.640	316.380	346.470

4. Ф р а н ц і я.

Добыча желѣзной руды во Франціи за послѣдніе 5 лѣтъ (въ тыс. пуд.):

	1907	1908	1909	1910	1911
<i>Добыто</i>	580.000	614.000	726.000	880.000	1.020.000

Помимо отечественной руды, французская металлургическая промышленность потребляетъ желѣзн. руду другихъ государствъ. Изъ слѣдующей таблицы виденъ ввозъ за послѣдніе 5 лѣтъ, распределенный по государствамъ (въ тыс. пуд.):

	1907	1908	1909	1910	1911
Изъ Германіи	89.570	61.570	41.700	61.540	49.430
„ Испаніи	21.400	19.140	16.010	19.140	24.360
„ Алжира	3.850	1.480	1.010	1.470	2.530
„ Бельгіи	1.450	1.410	710	1.410	860
„ друг. странъ	5.790	5.180	13.990	5.220	5.280
Итого	122.060	88.780	73.420	88.780	82.460

5. Соединенные Штаты.

Главныя мѣсторожденія желѣзной руды находятся въ бассейнѣ Великихъ Озеръ, въ штатахъ Миннесотѣ, Висконсинѣ, Мичиганѣ и др., гдѣ добывается 80% всей руды. Руда этихъ мѣсторожденій очень высокаго качества:

Желѣза	55%
Фосфора	0,045%
Влаги	10%

Добыча за послѣдніе годы по главнымъ раіонамъ видна изъ слѣдующей таблицы (въ тыс. пуд.):

	1907	1908	1909	1910	1911
Бассейнъ Великихъ Озеръ	2.581.600	1.612.930	2.640.410	2.693.430	2.033.170
Южныя Штаты	398.480	432.630	455.700	465.000	450.000
Остальныя Штаты	226.600	185.400	195.300	206.150	200.000
Итого	3.206.680	2.230.960	3.291.410	3.364.580	2.683.170

Что касается ввоза, то въ Соединенныхъ Штатахъ желѣзная руда, главнымъ образомъ, привозится съ острова Кубы и Испаніи.

Всего было ввезено въ Соединенные Штаты за послѣдн. годы (въ тыс. пуд.):

	1907	1908	1909	1910
Ввозъ желѣзной руды	76.210	48.170	105.180	160.640

Выплавка чугуна въ Соединенныхъ Штатахъ въ 1911 году сильно уменьшилась въ сравненіи съ 1910 г., а именно на 226.260 тыс. пуд. или на 13,5% и достигла всего 1.466.250 тыс. пуд. (въ томъ числѣ чугуна бессемеровскаго 583 милл. пуд., томасовскаго 528 милл. пуд., пудлинговаго 325 милл. пуд.).

Выплавка чугуна за послѣдніе 5 лѣтъ видна изъ слѣдующей таблицы:

1907	1.598.420 тыс. пуд.
1908	988.040 " "
1909	1.599.320 " "
1910	1.692.510 " "
1911	1.466.250 " "

Д. Дѣятельность Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи въ отношеніи желѣзрудной и марганцовой промышленности.

Дѣятельность Совѣта Съѣзда въ отношеніи желѣзрудной и марганцовой промышленности въ текущемъ году, помимо собиранія и разработки необходимыхъ статистическихъ свѣдѣній, касающихся этой отрасли промышленности, была направлена, главнымъ образомъ, на скорѣйшее разрѣшеніе вопроса *о выгрузкѣ смерзшейся руды* въ благопріятномъ для горнозаводской промышленности смыслѣ.

Вопросъ этотъ былъ поднятъ еще на XXXIV Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи въ 1909 году въ виду того, что металлургическіе заводы, получившіе руду въ зимнее время въ смерзшемся видѣ и не имѣвшіе, благодаря этому, возможности въ установленный срокъ разгружать вагоны съ такою рудою, принуждены были платить большіе штрафы за задержку вагоновъ подъ выгрузкою.

Въ исполненіе постановленія XXXIV Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи по этому вопросу Совѣтъ Съѣзда въ апрѣлѣ 1910 г. обратился съ ходатайствомъ къ г. Министру Путей Сообщенія объ измѣненіи § 7 Инструкции Харьковскому Горнозаводскому Комитету въ томъ смыслѣ, чтобы въ вѣдѣніе названнаго Комитета было включено разсмотрѣніе претензій по налагаемымъ желѣзными дорогами, денежнымъ взысканіямъ за задержку вагоновъ, подаваемыхъ на вѣтви предпріятій какъ для выгрузки съ послѣдующей затѣмъ нагрузкой, такъ и для одной нагрузки или выгрузки. Кромѣ того, Совѣтомъ Съѣзда былъ

внесенъ на обсужденіе Харьковскаго Пораіоннаго Комитета вопросъ объ увеличеніи срока выгрузки смерзшейся руды съ 12 до 18 часовъ. Харьковскій Пораіонный Комитетъ (X сессія—13 августа 1910 г.) постановилъ, что разсмотрѣніе вопроса о выгрузкѣ смерзшейся руды должно производиться въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особо и, что устанавливать общій срокъ для выгрузки мерзлой руды въ 18 часовъ—не слѣдуетъ; причины задержки вагоновъ подъ выгрузкой въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ должны быть разсматриваемы въ Харьковскомъ Горнозаводскомъ Комитетѣ, которому и должно быть предоставлено, право, по надлежащемъ удостовѣреніи, слагать штрафы за задержку вагоновъ съ мерзлой рудой подъ выгрузкой.

Затѣмъ XXXV-мъ Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи было возбуждено по телеграфу ходатайство передъ г. Министромъ Путей Сообщенія о томъ, чтобы задержка вагоновъ при выгрузкѣ смерзшейся руды не служила основаніемъ для начисленія штрафовъ, въ виду того что смерзаемость рудъ обусловливается дѣйствіемъ непреодолимой стихійной силы.

Въ отвѣтъ на изложенное ходатайство, Управление желѣзныхъ дорогъ сообщило Совѣту Съѣзда (отъ 3 февраля 1911 г.), что вопросъ разсматривался Центральнымъ Комитетомъ, причемъ Комитетъ, признавая одинаково неприемлемымъ какъ увеличеніе срока выгрузки для смерзшейся руды, такъ равно и предоставленіе Харьковскому Горнозаводскому Комитету права слагать штрафы за задержку вагоновъ со смерзшейся рудой подъ выгрузкой, постановилъ: просить Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи заняться подробнымъ изученіемъ вопроса объ изысканіи мѣръ къ возможному уменьшенію смерзаемости руды при перевозкахъ ея по желѣзнымъ дорогамъ въ зимнее время. Сообщая объ изложенномъ, Управление желѣзн. дорогъ вмѣстѣ съ тѣмъ просило Совѣтъ Съѣзда полученныя при изслѣдованіи данныя сообщить Центальному Комитету, вмѣстѣ съ заключеніемъ Совѣта по существу намѣченныхъ въ этомъ отношеніи предположеній.

Въ январѣ текущаго года особой депутаціей, въ составъ которой вошли Предсѣдатель Совѣта Съѣзда Н. Ф. фонъ-Дитмаръ, инж. Ф. Е. Енакіевъ и инж. В. И. Арандаренко, были представлены г. Министру Путей Сообщенія всѣ сообщенія и заключенія XXXVI и предыдущихъ Съездовъ горнопромышленниковъ юга Россіи по вопросу *о выгрузкѣ смерзшейся руды.**)

Затѣмъ этотъ вопросъ разсматривался въ засѣданіи Центральнаго Комитета (въ февралѣ сего года), который постановилъ передать этотъ вопросъ на заключеніе Харьковскаго и Варшавскаго Пораіонныхъ Комитетовъ. На XIV сессіи Харьковскаго Пораіоннаго Комитета по докладу Члена Совѣта Съѣзда горнопро-

*) Копія докладной записки Совѣта Съѣзда г. Министру Путей Сообщенія по этому вопросу помѣщена въ части Отчета Совѣта Съѣзда XXXVII Съѣзду, посвященной желѣзнодорожнымъ вопросамъ.

мышленниковъ юга Россіи Горн. инж. С. Е. Зимовского— „О признаніи смерзанія руды въ зимнее время обстоятельствомъ, вызываемымъ дѣйствіемъ непреодолимой силы“ (см. ниже приложение), Комитетомъ было принято слѣдующее постановленіе:

I) Принимая во вниманіе, что въ теченіе многолѣтней приктики перевозка руды зимою по желѣзнымъ дорогамъ отправителями и получателями руды принимались всевозможныя мѣры къ предупрежденію смерзаемости руды въ вагонахъ, что всѣ эти мѣры не дали удовлетворительныхъ результатовъ, и выгрузка смерзшейся руды изъ вагоновъ представляетъ чрезвычайныя трудности, Комитетъ находитъ, что явленіе смерзаемости руды въ вагонахъ во время перевозки должно быть признано обстоятельствомъ, вызываемымъ дѣйствіемъ непреодолимой силы.

II) Прекращеніе перевозокъ руды въ зимнее время, съ цѣлью предотвращенія смерзаемости руды въ вагонахъ, должно быть признано мѣрой стѣснительной для промышленности и убыточной для рудовозныхъ желѣзныхъ дорогъ и потому нежелательной.

III) Находя, такимъ образомъ, что, въ ряду перевозокъ массовыхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, перевозка руды въ зимнее время, въ виду смерзаемости ея въ вагонахъ, находится въ исключительныхъ условіяхъ, вслѣдствіе затруднительности ея выгрузки и что дѣйствующая система штрафовъ за сверхсрочную задержку вагоновъ подъ выгрузкою, распространяемая наравнѣ съ другими грузами также и на выгрузку руды, не находится въ соотвѣтствіи съ требованіями жизни и является мѣрой несправедливой и обременительной для промышленности, — Комитетъ признаетъ желательнымъ, чтобы по отношенію къ выгрузкѣ руды изъ вагоновъ въ зимнее время были установлены слѣдующіе правила:

1. По прибытіи вагоновъ на заводъ въ мѣсто выгрузки, въ случаяхъ, когда вагоны окажутся со смерзшейся рудой, заводоуправленіе подаетъ соотвѣтствующее заявленіе начальнику станціи съ обозначеніемъ номеровъ этихъ вагоновъ. Начальникъ станціи убѣждается лично или черезъ своего помощника въ состояніи груза и составляетъ о найденномъ актъ. Въ случаѣ разногласія, заводоуправленіе подписываетъ актъ съ оговоркою и даетъ депешу начальнику движенія соотвѣтствующей дороги, и до полученія отъ него отвѣта начисленіе штрафа за простой вагоновъ пріостанавливается, причемъ время, протекшее съ момента отправления депеши до полученія отвѣта, исключается изъ расчета.

2. На станціяхъ отправления руды, на большихъ станціяхъ по пути слѣдованія и на станціяхъ прибытія руды ежедневно утромъ, въ полдень и вечеромъ должна отмѣчаться температура воздуха.

3. Въ случаѣ возникновенія претензій, таковыя разсматриваются въ Харьковскомъ Комитетѣ по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ, соотвѣтственно съ порядкомъ разсмотрѣнія претензій по нагрузкѣ горнозаводскихъ грузовъ, при-

чемъ Комитету доставляются свѣдѣнія о температурѣ воздуха того промежутка времени, въ теченіе котораго руда находилась въ пути.

4. Установленіе факта, что прибывшая руда была смерзшейся, освобождаетъ получателя отъ отвѣтственности за задержку вагоновъ, и наложенный на него штрафъ слагается Комитетомъ.

5. Постановленія Комитета считаются окончательными.

Приведенное заключеніе Харьковскаго Пораіоннаго Комитета разсматривалось въ засѣданіи Центрального Комитета 5-го іюня текущаго года, но не по существу, а лишь по формѣ въ виду неполученія еще отзыва по нему отъ Варшавскаго Пораіоннаго Комитета, почему постановлено было отложить разсмотрѣніе по существу до полученія отзыва означеннаго Комитета и обсудить его тогда при участіи представителя Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Приложеніе къ докладу Совѣта Съѣзда о соврем. полож. желѣзород. и марг. промышлен.

Къ вопросу 11-му программы занятій XIV-ой сессіи Харьковскаго Пораіоннаго Комитета.

ДОКЛАДЪ

Члена Харьковскаго Пораіоннаго Комитета Горнаго инженера С. Е. Зимовскаго по вопросу о признаніи смерзаемости руды въ зимнее время обстоятельствомъ, вызываемымъ дѣйствіемъ непреодолимой силы.

Харьковскій Пораіонный Комитетъ въ X-й сессіи, по предложенію представителей Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи, постановилъ ходатайствовать о томъ, чтобы признать смерзаемость руды при перевозкѣ ея зимою по желѣзнымъ дорогамъ за дѣйствіе непреодолимой силы, и чтобы Харьковскому Угольному Комитету было предоставлено право разсматривать претензіи получателей руды къ желѣзнымъ дорогамъ по начисленію штрафовъ за сверхурочную задержку вагоновъ при выгрузкѣ мерзлой руды. Центральный Комитетъ отклонилъ это ходатайство и предложилъ Харьковскому Пораіонному Комитету вновь пересмотрѣть этотъ вопросъ. Въ то же время Центральный Комитетъ обратился въ Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи съ извѣщеніемъ, что аналогичное ходатайство Совѣта не удовлетворено, такъ какъ вопросъ о мѣрахъ, которыя можно принять противъ смерзанія руды, по мнѣнію Центральнаго Комитета, недостаточно изученъ.

Управленіе Дѣлами Харьковскаго Пораіоннаго Комитета, а также и Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи поручили мнѣ собрать всѣ свѣдѣнія по этому вопросу.

Исполняя это порученіе, я собралъ всѣ данныя по этому вопросу, имѣвшіяся у отправителей и получателей желѣзной руды.

Результаты этого обслѣдованія и, вытекающія изъ послѣдняго, заключенія имѣю честь довести до свѣдѣнія Харьковскаго Пораіоннаго Комитета.

Криворогская руда добывается на громадномъ большинствѣ рудниковъ ниже горизонта почвенныхъ водъ и поэтому, кромѣ гигроскопической влаги (содержаніе коей доходитъ до 10%), она всегда содержитъ воду. Благодаря большой теплопроводности, руда быстро замерзаетъ при низкой температурѣ. Если руда, погруженная въ вагоны, находится въ пути не болѣе двухъ сутокъ при морозѣ до 5°, то смерзается не вся масса, а образуется на ея поверхности корка, толщиною до $\frac{1}{2}$ арш., и руда частью примерзаетъ къ дну и стѣнкамъ вагона. Выгрузка такой руды, конечно, затруднительнѣе, чѣмъ въ случаѣ, когда руда не замерзнетъ, требуетъ больше времени, но не представляетъ еще такихъ затрудненій, какъ въ случаяхъ, когда руда находится

при той же температурѣ въ пути отъ 3 и болѣе сутокъ, или, если морозъ достигаетъ отъ 10 до 20° и болѣе, что часто бываетъ зимою въ нашемъ климатѣ. Въ этихъ случаяхъ руда сильно примерзаетъ ко дну и стѣнкамъ вагоновъ, и вся масса ея въ вагонѣ обращается въ твердый монолитъ, представляющій страшныя трудности для его выгрузки.

Чтобы предохранить руду отъ такого смерзанія, отправители ея, въ особенности рудники, принадлежащіе металлургическимъ обществамъ, которымъ принадлежатъ и заводы получатели желѣзной руды, пробовали примѣнять разныя мѣры.

1) Полъ вагона застилался довольно толстымъ слоемъ соломы, и вдоль стѣнъ вагона клалась также солома. Однако, вслѣдствіе большой тяжести руды и сотрясенія вагона при движеніи въ пути, солома совершенно спрессовывалась, и это нисколько не облегчало выгрузку. 2) Полъ и стѣны вагона обильно смазывались мазутомъ. Въ желѣзныхъ вагонахъ Фоксъ-Арбеля, при, сравнительно, небольшихъ морозахъ, недолгомъ нахожденіи въ пути и въ случаяхъ, когда во время пути не было ни обильнаго снѣга, ни, въ особенности, дождя, руда при этомъ не вездѣ примерзаетъ къ дну и стѣнамъ вагона. Въ вагонахъ обыкновенныхъ, деревянныхъ, смазка эта почти не оказываетъ никакого вліянія. 3) Дно вагоновъ посыпалось солью. При этомъ, опять таки при, сравнительно, небольшихъ морозахъ и недолгомъ нахожденіи въ пути, примерзаніе происходило, но не по всему дну вагона; при морозахъ же больше 10° вся руда уже примерзла ко дну вагона. Смерзаніе же всей массы происходило во всѣхъ описанныхъ случаяхъ. Надо, однако, замѣтить, что прибавленія соли къ рудѣ нельзя допустить въ сколько нибудь значительномъ количествѣ, такъ какъ соль дѣйствуетъ разрушительно на металлическія части доменныхъ печей. Чтобы предохранить руду отъ смерзанія въ монолитъ, пробовали раздѣлять ее вертикальными стѣнками изъ абаполовъ и шелевокъ, предполагая, что тогда будетъ легче раздѣлять ее при выгрузкѣ.

Къ сожалѣнію, дѣйствительность не оправдала этого предположенія, такъ какъ оказалось, что руда такъ примерзала къ этимъ доскамъ съ двухъ сторонъ, что онѣ нисколько не нарушили цѣльности монолита. Такимъ образомъ, примѣнялись всѣ мѣры, какія только могли придумать отправители, не стѣсняясь при томъ лишними накладными расходами, чтобы не дать рудѣ примерзнуть къ стѣнкамъ и дну вагона, а также смерзаться во всей своей массѣ внутри вагона.

Съ своей стороны получатели руды, въ борьбѣ съ затрудненіями, какія представляла для выгрузки смерзшаяся руда, пытались найти способъ для облегченія и ускоренія ея выгрузки:

1) Подогревали дно вагоновъ Фоксъ-Арбеля коксовыми кострами. Однако, цѣль не была достигнута, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ происходила порча вагоновъ. 2) Пробовали отогрѣвать руду паромъ въ закрытыхъ вагонахъ. Опять безрезультатно. 3) Взрывали руду динамитомъ. При этомъ, благодаря вязкости массы смерзшейся руды, динамитъ вырывалъ только небольшія углубленія въ рудѣ, но не кололъ ее на отдѣльныя части. 4) Въ концѣ концовъ оказалось, что наиболѣе удобный способъ для выгрузки смерзшейся руды изъ вагоновъ, это работа большими стальными кольями, которыя постепенно забиваютъ тяжелыми молотами въ массу руды и, такимъ образомъ, постепенно добываютъ ее изъ вагона. Работа эта, очевидно, требуетъ гораздо болѣе времени чѣмъ обыкновенный способъ выгрузки не мерзлой руды, и стоитъ не только дороже, чѣмъ, послѣдній, но даже дороже добычи руды изъ мѣсторожденій. Для иллюстраціи можно указать, что бывали отдѣльные случаи, когда выгрузка вагона Фоксъ-Арбеля продолжалась до 6 сутокъ. Такимъ образомъ, всѣ мѣры, которыя примѣнялись для облегченія и ускоренія выгрузки, не привели къ желанной цѣли. При этомъ было отмѣчено, что выгрузка изъ крытыхъ вагоновъ, сопровождавшаяся, правда, часто поломкой частей вагоновъ, обходилась легче, чѣмъ изъ открытыхъ, и, въ особенности, изъ желѣзныхъ вагоновъ Фоксъ-Арбеля. Такъ какъ въ открытые вагоны по пути слѣдованія попадаетъ снѣгъ, часто затѣмъ тающій, а также дождь, причемъ

получающаяся отъ этого въ вагонахъ вода, затѣмъ, при пониженіи температуры, замерзаетъ то въ этихъ случаяхъ даже сухая руда приходитъ на мѣста полученія замерзшей. Поэтому, во всякомъ случаѣ, въ зимніе мѣсяцы необходимо, по возможности, избѣгать погрузки руды въ открытые вагоны.

На основаніи всего вышеизложеннаго необходимо заключить, что смерзаемость руды надо разсматривать какъ дѣйствіе непреодолимой силы, независимой отъ получателей и, поэтому, освобождающей ихъ отъ отвѣтственности за срочную выгрузку.

Было высказано мнѣніе, что въ виду смерзаемости руды, надо совершенно прекратить зимою ея отправку. Въ этомъ случаѣ заводы были бы принуждены хранить на своихъ складахъ почти полугодовой запасъ руды. Для многихъ заводовъ, при настоящемъ ихъ оборудованіи путями и складами, это невозможно. а для всѣхъ вообще—стѣснительно и, конечно, крайне невыгодно въ финансовомъ отношеніи. Но въ гораздо большей степени это было бы невыгодно желѣзнымъ дорогамъ и, главнымъ образомъ, Екатерининской. Въ настоящее время, въ виду усиленія отправокъ руды для южныхъ металлургическихъ заводовъ, пропускная способность грузящихъ руду участковъ исчерпана почти вполнѣ.

Если бы при этихъ условіяхъ прекратилась отправка руды зимою, т. е., по крайней мѣрѣ въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ, то Екатерининская жел. дорога была бы не въ состояніи перевезти всего потребнаго количества и для удовлетворенія предъявляемыхъ, все болѣе и болѣе растущихъ, требованій перевозки, должна была бы произвести громадныя затраты на усиленіе какъ провозной, такъ и пропускной способностей, причемъ въ числѣ первыхъ затратъ для послѣдней явилась бы необходимость постройки второго моста черезъ Днѣпръ у Екатеринослава.

Кромѣ того, Екатерининская жел. дорога, имѣющая изъ всѣхъ перевозимыхъ ею грузовъ 80% грузовъ горной промышленности, имѣя на восточныхъ своихъ участкахъ минеральное топливо, а на западныхъ—руды, благодаря этому, имѣетъ оба направленія грузовыя. При остановкѣ на 4 мѣсяца отправокъ руды, направленіе съ запада на востокъ перестало бы быть грузовымъ, и Екатерининской дорогѣ пришлось бы гнать всѣ получаемые ею въ Долинской и Пятихаткахъ вагоны порожними на протяженіи до 500 вер. на свои восточные участки. Потери Екатерининской дороги на основаніи приведеннаго были бы настолько колоссальны, что передъ ними совершенно стусеиваются цифры потерь, происходящихъ отъ сверхурочной задержки вагоновъ съ рудой при ея выгрузкѣ.

Большая часть заводовъ, къ сожалѣнію, не отмѣчала у себя отдѣльно количества вагоно-часовъ задержки при выгрузкѣ смерзшейся руды въ теченіе ряда лѣтъ, а также и числа вагоновъ, прибывшихъ на заводъ съ смерзшейся рудой. Въ нижеслѣдующей таблицѣ представлены полученныя мною по этому поводу данныя.

Названіе заводовъ	1909 годъ				1910 годъ			
	Число вагоновъ	Число часовъ задержки	Сумма штрафовъ		Число вагоновъ	Число часовъ задержки	Сумма штрафовъ	
			Руб.	Коп.			Руб.	Коп.
Днѣпровское О-во	—	28979	5795	80	—	5802	1159	40
Краматорское „	—	1874	374	90	—	10200	2041	70
Р.-Бельгійское „	2478	71062	14212	40	2257	68821	13764	20
Р.-Донецкое „	500	9819	2185	80	396	3459	691	80
Дружковскій зав.	—	1153	230	60	—	5074	1014	80
Дон.-Юрьевскій зав.	1439	8320	1164	40	685	21664	5514	80
Новороссійское О-во	—	—	—	—	632	6431	1286	20
	—	121207	—	—	—	121.469	—	—

Изъ данныхъ этой таблицы видно, что на семи заводахъ, получающихъ въ общей сложности около 57% всей отправляемой южнымъ заводамъ руды, число вагоновъ-часовъ задержки сверхъ льготныхъ было въ 1909 году 121207 и въ 1910 году 121469, а также, что заводами уплачено въ каждомъ изъ этихъ годовъ штрафовъ около 23 тысячъ рублей.

При этомъ задержка отдѣльныхъ вагоновъ подъ выгрузкой колебалась въ предѣлахъ отъ 11 часовъ до 6 сутокъ въ отдѣльныхъ случаяхъ.

Между тѣмъ, насколько можетъ увеличиваться сумма штрафовъ въ зависимости отъ погоды, можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ за 1911 годъ, сообщенныхъ мнѣ Русско-Бельгійскимъ Обществомъ, а именно: въ 1911 г. было задержано 5742 вагона, которые сверхъ установленнаго срока выгружались въ теченіе 193635 часовъ, и на Русско-Бельгійское общество начисленъ за это штрафъ въ суммѣ 39387 рублей, т. е. въ $1\frac{1}{2}$ раза болѣе, чѣмъ за каждый предыдущій годъ на всѣ 7 заводовъ. Такъ какъ сама выгрузка мерзлой руды обходится заводамъ дороже, чѣмъ не мерзлой, до 6 разъ, съ чѣмъ имъ приходится мириться, то уплата за задержку вагоновъ подъ выгрузкой штрафовъ, вслѣдствіе причинъ, не зависящихъ отъ заводовъ, является уже крайне обременительной. Если допустить, что и остальные заводы въ теченіе 1911 года задержали подъ выгрузкой пропорціональное цифрамъ Русско-Бельгійскаго Общества количество вагоновъ на соотвѣтственное число часовъ, чего въ дѣйствительности не было, то получится общая цифра около одного милліона трехсотъ тысячъ часовъ задержки. Вагонный инвентарь Екатерининской дороги равенъ 35 тысячамъ. Помноживъ эту цифру на 24, получимъ 840000 вагоно-часовъ. Значитъ задержка подъ выгрузкой на предположенное нами число часовъ 13.000.000—равна полутора-суточной задержкѣ всѣхъ вагоновъ Екатерининской жел. дор.

Такъ какъ въ теченіе года дороги слагаютъ съ себя отвѣтственность въ случаяхъ форсе тажеу-ныхъ не одинъ разъ, а въ теченіе зимы случаются полныя пріостановки движенія изъ-за заносовъ, то такая, сравнительно, небольшая задержка, происходящая также отъ дѣйствія не менѣе непреодолимой силы, чѣмъ заносы, не должна совсѣмъ приниматься въ расчетъ.

Если же сравнить цифру штрафа (максимальную), въ предположеніи задержекъ 1.300.000 часовъ, равную 260000 руб., съ тѣми убытками, которые произойдутъ въ случаѣ прекращенія перевозки руды въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ въ году, то нѣтъ сомнѣнія, что для Екатерининской дороги выгоднѣе не начислять штрафовъ за сверхурочную задержку вагоновъ при выгрузкѣ смерзшейся руды, чѣмъ прекращать перевозку ея зимою.

Въ Долинской Екатерининская дорога принимаетъ отъ Южныхъ дорогъ 300 вагоновъ въ сутки. Допустивъ, что изъ нихъ $\frac{1}{3}$ пойдетъ на западномъ участкѣ подъ разные грузы, 200 вагоновъ Екатерининская дорога должна будетъ въ порожнемъ состояніи перегнать въ Донецкій бассейнъ на разстояніи не менѣе 500 верстъ. Такъ какъ, по даннымъ Государственнаго Контроля за 1907 годъ, стоимость прѣбѣга съ одной осе-версты равна 1,3684 коп., то получимъ, что общая стоимость этой перевозки обойдется въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ $200 + 500 \times 273 \times 120 = 327600$ руб.

Въ Пятихаткахъ передача достигаетъ иногда до 600 вагоновъ въ сутки. Принявъ ее въ 500 вагоновъ и допустивъ, что только 400 вагоновъ надо будетъ перегнать въ Донецкій бассейнъ, и при томъ только на 350 верстъ, соотвѣтственно получимъ: $400 \times 350 \times 273 \times 120 = 458640$ рублямъ. Въ итогѣ это составитъ 786240 рублей.

Такимъ образомъ, Екатерининская дорога даже при допущенной, явно преувеличенной, цифрѣ предположеннаго штрафа съ получателей руды въ 260000 руб., получить убытка отъ пріостановки движенія руды въ теченіе зимы въ четыре раза больше, не считая убытка отъ затратъ на расходы по приспособленію ея къ перевозкамъ годовой пропорціи въ теченіе $\frac{1}{2}$ г., которая, несомнѣнно, будутъ весьма значительны. При этомъ надо имѣть еще въ виду, что

штрафъ въ 20 к. за каждый часъ, составляющій въ сутки за каждый вагонъ сумму въ 4 р. 80 к., въ 2,4 раза превышаетъ цѣну, получаемую дорогой за отданные въ наемъ частнымъ обществамъ вагоны, и въ четыре раза цѣну, получаемую за то же отъ другихъ дорогъ; поэтому, если не считать убытковъ дороги отъ задержекъ вагоновъ подъ выгрузкой мерзлой руды, принявъ себѣ стоимость вагона въ 2 р. въ сутки, получимъ, что потери дороги въ нашемъ примѣрѣ не 860000 р., а только 108000 руб.

Между тѣмъ, громадные штрафы заставляютъ уже заводы серьезно задумываться надъ вопросомъ о дѣланіи запасовъ руды на зиму и о прекращеніи перевозки ея зимою, и нѣкоторые заводы уже сократили получение руды въ текущемъ году, что видно изъ цифръ отправокъ за январь (24 милліона пудовъ), и требованія на февраль—19,3 мил. пуд.—при мѣсячной потребности въ 26 мил. пуд.; на мартъ заявлено 26 мил. пуд. для Южныхъ заводовъ; это значитъ, что, затребовавъ на январь уже меньшее количество и увидѣвъ, что штрафы за задержку растутъ, заводы на февраль потребовали меньшее количество руды, а надѣясь, что мартъ будетъ благопріятенъ, вновь увеличили требованіе. Несомнѣнно, если смерзаемость руды не будетъ признана за дѣйствіе непреодолимой силы, освобождающей отъ штрафовъ за задержку вагоновъ подъ выгрузкой смерзшейся руды, то будущей зимой отправки руды сильно упадутъ, и убытки Екатерининской дороги отъ этого, какъ было уже сказано, будутъ гораздо большіе, чѣмъ та сумма штрафовъ, которую бы она получала въ случаѣ нормальныхъ отправокъ.

Такъ какъ не во всѣхъ вагонахъ, приходящихъ на заводы зимою, руда оказывается мерзлой, то слѣдовало бы примѣнять слѣдующій порядокъ: 1) по прибытіи вагоновъ на заводъ на мѣста выгрузки, въ случаяхъ, когда окажутся вагоны съ смерзшейся рудой, заводо-управленіе подаетъ заявленіе начальнику станціи съ обозначеніемъ номеровъ этихъ вагоновъ. Начальникъ станціи убѣждается лично, или черезъ своего помощника, въ состояніи груза и составляетъ о найденномъ актъ. Въ случаѣ разногласія, заводо-управленіе подписываетъ актъ съ оговоркою и даетъ депешу начальнику движенія соотвѣтствующей дороги, и до полученія отъ него отвѣта начисленіе штрафа за простой вагоновъ пріостанавливается, причемъ время, протекающее съ момента отправленія депеши до полученія отвѣта, исключается изъ разсчета. 2) На станціяхъ отправленія руды, на большихъ станціяхъ по пути слѣдованія и на станціяхъ прибытія руды ежедневно утромъ, въ полдень и вечеромъ должна отмѣчаться температура воздуха. 3) Въ случаѣ возникновенія претензій, таковыя разсматриваются въ Харьковскомъ Комитетѣ по перевозкѣ горныхъ грузовъ, соотвѣтственно съ порядкомъ разсмотрѣнія претензій по нагрузкѣ горнозаводскихъ грузовъ, причемъ Комитету доставляются свѣдѣнія о температурѣ воздуха того промежутка времени, въ теченіе котораго руда находилась въ пути. 4) Установленіе факта, что прибывшая руда была смерзшаяся, освобождаетъ получателя отъ отвѣтственности за задержку вагоновъ, и наложенный на него штрафъ слагается Комитетомъ. 5) Постановленія Комитета считаются окончательными.

ДОПОЛНЕНИЕ

Къ докладу о признаніи смерзаемости желѣзной руды за дѣйствіе непреодолимой силы.

Въ докладѣ о смерзаемости руды приведено, что въ случаѣ, если Криворогская желѣзная руда будетъ перевозиться только въ теченіе восьми теплыхъ мѣсяцевъ, то окажется необходимымъ усилить пропускную способность Екатерининской жел. дор.

Въ нижеслѣдующемъ изложеніи приводятся подсчеты этого усиленія пропускной способности, основанные на обслѣдованіи предстоящихъ въ 1912—1913 годахъ перевозокъ, произведенномъ спеціальной комиссіей 16 марта 1911 года, и принятомъ XIII-й сессіей Харьковскаго Пораіоннаго Комитета. Въ приведенныхъ таблицахъ и расчетахъ вездѣ предполагается перевозка въ теченіе восьми мѣсяцевъ годовой пропорціи желѣзной руды.

С т. В е ч е р н і й-К у т ь.

а) Новороссійское О-во будетъ отправлять 25 мил. пудовъ въ годъ, что, въ среднемъ въ сутки, составитъ*)	125 ваг.	максим.	155 ваг.
б) Южно-Русское Днѣпровское О-во будетъ отправлять 60 мил. пудовъ въ годъ, что, въ среднемъ въ сутки, составитъ	300 «	«	375 »
в) Об-во „Дубовая Балка“ будетъ отправлять 30 мил. пудовъ въ годъ, что, въ среднемъ въ сутки, составитъ	150 «	«	185 «

Итого по ст. Вечерній-Куть средняя суточ. отправка составитъ 575 ваг. максим. 715 ваг.

С т. Р о к о в а т а я.

а) Брянское О-во будетъ отправлять 25 мил. пуд. въ годъ, что, въ среднемъ въ сутки, составитъ	125 ваг.	максим.	155 ваг.
б) Каменьковичъ будетъ отправлять 10 мил. пуд. въ годъ, что, въ среднемъ въ сутки, составитъ	50 «	«	63 «

Итого по ст. Роковатая средняя суточ. отправка составитъ 175 ваг. максим. 218 ваг.

С т. Ш м а к о в о.

а) Южно-Русское Днѣпровское О-во будетъ отправлять 25 мил. пудовъ въ годъ, что, въ среднемъ въ сутки, составитъ	125 ваг.	максим.	155 ваг.
---	----------	---------	----------

С т. К о л а ч е в с к о е.

а) Рудникъ Колачевскаго будетъ отправлять 40 мил. пудовъ въ годъ, что, въ среднемъ въ сутки, составитъ	200 ваг.	максим.	250 ваг.
--	----------	---------	----------

*) При подсчетахъ приняты были: а) средняя погрузка вагона въ 1000 пуд.; б) число рабочихъ дней въ году 300.

Представитель рудника Колачевскаго заявилъ, что отправки рудника неравномѣрны и усиливаются лѣтомъ съ увеличеніемъ грузки для экспорта черезъ Николаевскій портъ, совпадая съ прибытіемъ наибольшаго числа пароходовъ, почему въ среднемъ, въ наибольшій періодъ отправки, май—августъ, слѣдуетъ считать въ сутки 200 ваг., максим. 300 ваг.; къ расчету приняты среднія годовыя цифры.

б) Русско-Белгійское Об-во будетъ отправлять 10 мил. пудовъ въ годъ, что, въ среднемъ въ сутки, составитъ 50 ваг. максим. 63 ваг.

в) Рудникъ «Пужмерки» будетъ отправлять 10 мил. пудовъ въ годъ, что, въ среднемъ въ сутки, составитъ 50 » » 63 »

Итого по ст. Колачевское средняя суточная отправка составитъ 300 ваг. максим. 375 ваг.

С т Р я д о в а я .

а) Рудникъ Русско-Белгійскаго Об-ва будетъ отправлять 12 мил. пудовъ въ годъ, что, въ среднемъ въ сутки, составитъ 60 ваг. максим. 75 ваг.

Станціи Желтая-Рѣка и Желтыя-Воды.

Имѣющіеся при указанныхъ станціяхъ рудники: Желторѣцкаго Об-ва, Гантке и Копылова въ общей сложности дадутъ въ годъ отставку не менѣе 36 мил. пуд., что, въ среднемъ въ сутки, составитъ 180 ваг. максим. 225 ваг.

Суммируя всю вышеизложенную работу станцій и распредѣливъ ее по направленіямъ грузовыхъ теченій въ сторону Пятихатокъ и Долгинцево, получимъ нижеслѣдующія цифры за полненія послѣдовательныхъ перегоновъ по нормальнымъ даннымъ:

Таблица I-я. Сравнительная въ отношеніи существующей и предстоящей работы Саксаганской линіи въ сторону Пятихатокъ (въ вагонахъ 1000 пудовыхъ): Р у д а .—

При паровозахъ 0 — 4 — 0 восьмиколесныхъ.—

№ по порядку	СТАНЦИИ	НА ПЯТИХАТКИ						Сущест. пропускн. способ. по перег. въ вагон. нетто	Недост. или избыт. пропускн. способ. при существ. движеніи	Недост. или избыт. пропускн. способ. при закладкѣ 1912—1913 г.г.
		Средн. суточ. погр. въ макс. пер. 1910 г.	Средн. суточ. погр. въ макс. пер. 1912—1913 г.	0 0 0 увеличенія	По перегон. къ стѣ. вагоновъ 1910 г. про-	По перегон. въ 1912—1913 г. прослѣд. ваг.	0 0 0 увеличенія			
1	Пост. 107 вер.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Карнаватка	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Шмаково	40	94	104	40	94	70 ⁰ / ₀	376	избытокъ	избытокъ
4	Вечерній-Кутъ	133	383	188	173	477	176 ⁰ / ₀	376	—	— 27 ⁰ / ₀
5	Роковатая	57	146	174	230	623	170 ⁰ / ₀	376	—	— 66 ⁰ / ₀
6	Колачевское	60	210	250	290	833	187 ⁰ / ₀	394	—	— 111 ⁰ / ₀
7	Рядовая	38	60	58	328	893	172 ⁰ / ₀	394	—	— 127 ⁰ / ₀
8	Желтыя Воды и Рѣка	100	180	80	428	1073	150 ⁰ / ₀	394	— 8 ⁰ / ₀	— 172 ⁰ / ₀
9	Пятихатки	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Примѣчаніе 1. При заполненіи существующей пропускной способности уч. Колачевское—Пятихатки приходилось въ отдѣльные дни, въ маѣ и октябрѣ т/г., примѣнять кружность черезъ Долгинцево 1—2 пары поѣздовъ или пропускать большое количество поѣздовъ въ сторону Пятихатокъ за счетъ обратнаго направленія, что не всегда возможно; зависитъ отъ притока порожняка и вызываетъ резервный пробѣгъ паровозовъ, неизбежный при непарномъ графикѣ.—

Таблица 2-я. Сравнительная въ отношеніи существующей и предстоящей работы Саксаганской линіи въ сторону Долгинцево (въ вагонахъ 1000 пудовыхъ): Руда.—

При паровозахъ 0 — 4 — 0 восьмиколесныхъ.—

№ по порядку	СТАНЦИИ	НА ДОЛГИНЦЕВО						Сущест. пропускн. способ. по перег. въ вагон. нетто	Недост. или избытокъ пропускн. способ. при сущес. движ.	Недост. или избытокъ проп. способ. при заданіи 1912—1913 г. г.
		Средн. суточ. по-грузки въ макс. періодъ 1910 г.	Сред. суточ. погр. въ макс. пер. 1912—1913 г.	0/0 увеличенія	По перегон. въ 1910 г. прослѣд. вагоновъ	По перегон. въ 1912—1913 г. прослѣд. ваг.	0/0 увеличенія			
1	Желтыя Воды и Рѣка .	7	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Рядовая	—	—	—	7	—	—	—	—	—
3	Колачевское	19	90	—	7	—	—	394	избытокъ	избытокъ
4	Роковатая	5	29	—	26	90	246	473	»	»
5	Вечерній-Кутъ	76	192	—	31	119	284	473	»	»
6	Шмаково	—	31	—	107	311	190	655	»	»
7	Карнаватка	83	172	—	107	342	220	655	»	»
8	Постъ 107 вер.	95	188	—	190	514	170	753	»	»
9	Долгинцево	—	—	—	285	702	146	753	»	»

Примѣчаніе 2. Увеличеніе объясняется увеличеніемъ отправокъ черезъ Николаевъ-портъ.—

Примѣчаніе 3. Съ подталкивающимъ паровозомъ на участкѣ Карнаватка—Долгинцево при сп. увел. до 1.110 вагоновъ нетто.—

Примѣчаніе 4. Пропускная способность по перегонамъ опредѣлена за вычетомъ 20% факультатива въ зависимости отъ путевого развитія станціи.—

Таблица 3-я. Сравнительная въ отношеніи существующей и предстоящей работы Саксаганской линіи въ сторону Долгинцево въ вагонахъ 1000 пудовыхъ (руда и хлѣбъ).

Періоды апрѣль—май, августъ—октябрь при паровозахъ 0—4—0 восьмиколесныхъ.—

№№ по порядку	СТАНЦІИ	НА ДОЛГИНЦЕВО						Существующая пропуск. способ. при существ. движ.	Недостат. или избыт. пропускн. способн. при существ. движ.	Недост. или избыт. пропускн. способн. при заданіи 1912 — 1913 г.г.
		Средн. суточ. пог- рузка въ максимал. періодъ 1910 года			Предпол. суточн. отправ. въ 1912 1913 г.	Прослѣдовало по перегонамъ въ				
		Руды	Хлѣба	Итого		Хлѣба и руды	1911			
1	Желтыя Воды и Рѣка	7	20	27	20	27	20	394	Избыт.	Избыт.
2	Рядовая	—	11	11	11	38	31	394	”	”
3	Колачевское	19	8	27	98	65	129	473	”	”
4	Роковатая	5	—	5	29	70	158	473	”	”
5	Веч. Куть	76	3	79	192	149	350	655	”	”
6	Шмаково	—	—	—	31	149	381	655	”	”
7	Карнаватка	83	7	90	172	239	553	753	”	”
8	Постъ 107 вер. . . .	95	—	95	188	334	741	753	”	”

Примѣчаніе 1. При подталкиваніи на перегонѣ Карнаватка—Долгинцево пропускная способность участка повысится нетто до 1110 вагоновъ.

Примѣчаніе 2. Въ цифру 20 ваг. вошли отправки ст. Пятихатки и пріемъ съ Южныхъ дор., въ виду незначительности погрузки хлѣба сравнительно съ отправками руды; первое не окажетъ вліянія на заполненіе пропускной способности въ грузовомъ направленіи, гдѣ имѣется въ настоящее время значительный избытокъ.

Пропускная способность участка Карнаватка—Пятихатки за вычетомъ факультатива составляетъ 13 паръ; при нынѣ обслуживающихъ восьмиколесныхъ паровозахъ пропускная способность опредѣлится по вѣсу брутто 572.000 пудовъ, *) нетто **394.500 пудовъ**.

Предъявляемое количество перевозокъ по среднимъ даннымъ періода 1912—1913 г.г. потребуетъ пропускной способности въ 1.073.000 пудовъ нетто—недостатокъ пропускной способности выразится въ 1.073.000—394.500=**678.500 пудовъ или 172%.**

Для усиленія существующей пропускной способности необходимо было бы примѣненіе нижеслѣдующихъ мѣропріятій:

*) Для перевода числа вагоновъ въ пуды надлежитъ число вагоновъ увеличить въ тысячу разъ.

1. Обслуживаніе поѣздовъ на указанномъ участкѣ паровозами десятиколесными, при вѣсѣ поѣзда нетто 36.550 пудовъ, повысить провозную способность участка до 475.200 пудовъ въ сутки и не рѣшить вопроса, такъ какъ все таки будетъ недостатокъ 1.073.000—475.200=597.800 пудовъ или 126⁰/₀. Кромѣ этого, эксплуатація тяжелыхъ паровозовъ при обслуживаніи погрузочнаго участка съ значительной маневровой работой неэкономна.

2. Примѣненіе кружности со станцій Шмаково и Вечерній Куть. Для освобожденія пропускной способности загруженнаго участка возможно отвлеченіе части руды съ наибольшимъ кружнымъ пробѣгомъ въ обходъ участ. Вечерній-Куть—Пятихатки черезъ Долгинцево—Верховцево; со ст. Шмаково можно направить всю погрузку до 94 вагон. въ сутки съ кружностью въ 3 вер; со ст. Вечерній-Куть кружность составляетъ 11 верстѣ. Количество кружныхъ пудовъ со ст. Вечерній-Куть зависитъ вполне отъ пропускной способности уч. Долгинцево—Верховцево; при условіи открытія всѣхъ развѣздовъ пропускная способность уч. Долгинцево—Верховцево составитъ 17 паръ, нынѣ пропускается до 12 паръ поѣздовъ, почему участокъ, сверхъ своей прямой работы, можетъ пропускать не свыше 5 кружныхъ паръ, что обусловить для ст. Вечерній-Куть кружность въ 56.000 пудовъ въ сутки. Всего кружностью можетъ быть отвлечено 150 000 пудовъ въ сутки.

Отвлеченіе 150.000 пудовъ въ сутки понизитъ потребность въ развитіи пропускной способности участка Вечерній-Куть—Пятихатки до 1.073.000—150.000=923.000 пудовъ нетто, послѣ чего: 1) при паровозахъ 8-ми колесныхъ все таки неостанетъ 923.000—394.500=528.000 пудовъ или 134⁰/₀ 2) при паровозахъ 10-ти колесныхъ неостанетъ 923.000—475.200=448.000 пудовъ, или 94⁰/₀.

Таблица 4-я. (Въ вагонахъ 1000 пудовыхъ). Сравнительная въ отношеніи работы Саксаганской линіи въ обоихъ направленіяхъ по среднимъ подсчетамъ заданія какъ при обслуживаніи 8-ми колесными паровозами, при направленіи 50.000 пудовъ руды кружностью черезъ Долгинцево въ обходъ уч. Колачевское-Пятихатки со ст. ст. Шмаково и Вечерній-Куть, такъ и при обслуживаніи 10-ти колесными паровозами.

№ по порядку	СТАНЦИИ	НА ПЯТИХАТКИ							СТАНЦИИ	На Долгинцево			
		Заполн. про- пускн. спо- соб. по перег.		Пропускн. способ. по перег. при 8 кол. паровозахъ	Не остатокъ или избытокъ сравн. съ гр. 4 при 8 кол. пар. пропускн. способ.	Пропускн. способ. по перег. при 10 кол. паровозахъ	Избыт. или неост. т. сравн. съ гр. 3 безъ отвлеч. кружн. на Долгинцево при 10 кол. паровозахъ	Избыт. или неост. сравн. съ гр. 4 при отвлеч. 150000 п. круж. на Долг. при 10 кол. паровоз.		Заполн. про- пускн. спо- соб. по перег.		Пропускн. способ. по перег. при 10 кол. паровозахъ	Недостатокъ или избытокъ сравнит. съ гр. 12-й
		По заданію 1912—1913 г. г.	Съ отвлечен. 150000 п. кружностью							По заданію 1912—1913 г. г.	Съ отвлечен. 150000 п. кружностью		
		1	2	3	4	5	6	7		8	9	10	11
1	Пост. 107 вер.	—	—	—	—	—	—	—	Жел. Вод. и Рѣк.	—	—	—	—
2	Карнаватка . . .	—	—	—	—	—	—	—	Рядовая . . .	20	20	394	избыт.
3	Шмаково . . .	94	—	376	избыт.	449	избыт.	избыт.	Колачевское . .	31	31	394	"
4	Вечерній-Куть . .	477	327	376	—	449	60 ⁰ / ₀	—	Роковатая . . .	129	99	473	"
5	Роковатая . . .	623	473	366	—26 ⁰ / ₀	449	390 ⁰ / ₀	—50 ⁰ / ₀	Вечерній-Куть .	158	119	473	"
6	Колачевское . . .	833	683	394	—73 ⁰ / ₀	475	—75 ⁰ / ₀	—44 ⁰ / ₀	Шмаково . . .	350	500	655	"
7	Рядовая . . .	893	743	394	—98 ⁰ / ₀	475	—98 ⁰ / ₀	—56 ⁰ / ₀	Карнаватка . . .	381	531	655	"
8	Жел. Вод. и Рѣк.	1073	923	394	—134 ⁰ / ₀	475	—126 ⁰ / ₀	—22 ⁰ / ₀	Постъ 107 в. . .	553	703	753	"
9	Пятихатки . . .	—	—	—	—	—	—	—	Долгинцево . .	741	891	753	—180 ⁰ / ₀

Примѣчаніе 1. При примѣненіи кружности и при обслуживаніи тяжелыми паровозами типа 1—4—0 пропускной способности уч. Желтыя-Воды-Пятихатки будетъ недостаточно и потребуется устройство 2-го пути.

Примѣчаніе 2. Пропускная способность по перегонамъ опредѣлена за вычетомъ 20% факультатива въ зависимости отъ развитія путевой станціи.

Такимъ образомъ, примѣненіе одновременно обѣихъ предположенныхъ мѣръ не обезпечиваетъ необходимую пропускную способность въ ближайшіе годы и можетъ быть использовано лишь въ видѣ крайней мѣры при усиленіи перевозокъ въ нынѣшнемъ году; затѣмъ уже необходимо устройство второго пути, что наглядно видно изъ таблицы 4-й.

Для выясненія, на какихъ перегонахъ должно приступить въ первую очередь къ устройству второго пути, надлежитъ разсмотрѣть размѣры пропускной способности по перегонамъ, въ связи съ предъявленными перевозками и насколько постройка 2 пути на отдѣльныхъ перегонахъ увеличиваетъ пропускную способность всего участка Карнаватка-Пятихатки.

Перегонъ отъ Карнаватки до Вечерняго Кута имѣетъ пропускную способность нетто, при паровозахъ 0—4—0, 376.500 пуд., что вполне удовлетворяетъ предъявленнымъ перевозкамъ, тяготящимъ преимущественно въ направленіи обратномъ къ Долгинцево.

Перегонъ Вечерній-Куть—Роковатая имѣетъ пропускную способность нетто при паровозахъ 8-ми колесныхъ 376500 пудовъ, требуется 477000, что недостаточно; при паровозахъ 10-ти колесныхъ пропускная способность опредѣлится въ 449500 пудовъ, что также не удовлетворитъ движеніе на 5%, почему и требуется устройство второго пути.

Перегонъ Роковатая—Колачевское имѣетъ пропускную способность нетто при паровозахъ 8-ми колесныхъ 376500 пудовъ, требуется 623000 пудовъ, недостаетъ 246000 пудовъ; при паровозахъ 10-ти колесныхъ пропускная способность повысится до 449500 пудовъ, но не удовлетворитъ заданію на 39%; при отвлеченіи же кружностью со ст. Вечерній-Куть и Шмаково 150000 пудовъ, недостатокъ пропускной способности будетъ 5%. Требуется устройство второго пути въ 1 очередь.

Перегонъ Колачевское-Рядовая имѣетъ пропускную способность нетто при паровозахъ 8-ми колесныхъ 394500 пуд.; требуется 833000 пудовъ; недостаетъ 438000 пудовъ, или 111%; при паровозахъ 10-ти колесныхъ, пропускная способность повысится до 475200 пудовъ и все таки не достанетъ 357000 пудовъ или 79%.—При отвлеченіи кружностью со ст. ст. Вечерній-Куть и Шмаково 150000 пудовъ и при обслуживаніи 10-ти колесными паровозами недостатокъ пропускной способности составитъ 208200 пудовъ. Устройство 2 пути необходимо предусмотрѣть въ 1 очередь.

Перегонъ Рядовая—Желтыя-Воды имѣетъ пропускную способность нетто при паровозахъ 8-ми колесныхъ 394500 пудовъ; требуется 893000 пуд.; недостаетъ 498500 пудовъ или 126%. При паровозахъ 10-ти колесныхъ пропускная способность повысится до 475 тыс. пудовъ и все таки не достанетъ 418000 пудовъ или 88%. При отвлеченіи кружностью со ст. ст. Вечерній-Куть и Шмаково 150000 пудовъ, недостатокъ пропускной способности при обслуживаніи 10-ти колесными паровозами выразится въ 268000 пудовъ. Приступить къ устройству 2 пути необходимо не позже 1912 года съ тѣмъ, чтобы таковое было окончено въ 1913 году.

Перегонъ Желтыя-Воды—Пятихатки имѣетъ пропускную способность нетто при паровозахъ 8-ми колесныхъ 394500 пудовъ; требуется 1073000 пудовъ; не достанетъ 678000 пудовъ или 172%. При паровозахъ 10-ти колесныхъ, пропускная способность повысится до 475000 пудовъ и все таки не достанетъ 498000 пудовъ или 126%. При отвлеченіи даже кружностью со ст. ст. Вечерній Куть и Шмаково 150000 пудовъ, тѣмъ не менѣе недостатокъ пропускной способности при обслуживаніи паровозами 1—4—0, выразится въ 448000 пудовъ или 94%. Устройство 2 пути необходимо въ 1 очередь.

Такимъ образомъ, при подсчетѣ вывоза въ теченіе восьми мѣсяцевъ всего годового количества желѣзной руды обнаруживается, что движеніе въ сторону Пятихатокъ достигаетъ 30 товарныхъ поѣздовъ въ сутки. Для выполненія этого заданія, необходимо построить второй путь отъ Карнаватки до Пятихатокъ, развить значительно станціонные пути на промежуточныхъ станціяхъ и, кромѣ того, устроить блокировку и централизацію.

Далѣе, на востокъ пропускная способность за вычетомъ факультатива:

на участкѣ Пятихатки—Верховцево	23	товарн. поѣзда
» » Верховцево—Екатеринославъ.	31	» »
» » Екатеринославъ—Нижнеднѣпр.	32	» »

Заполняется въ настоящее время Пятихатки—Верховцево 12

Верховцево—Екатеринославъ. 20

Екатеринославъ—Нижнеднѣпр. 30

При вывозѣ руды въ теченіи 8-ми мѣсяцевъ понадобится больше на 14—17 поѣздовъ, каковое обстоятельство вызоветъ увеличеніе движенія

на участ. Пятихатки—Верховцево	отъ 26 до 29 поѣз.
» » Верховцево—Екатеринославъ.	» 34 » 37 »
» » Екатеринославъ—Нижнеднѣпр.	» 44 » 47 »

Резюмируя все вышеизложенное, мы видимъ, что если придется перевезти въ восточномъ направленіи въ теченіи 8 мѣсяцевъ все потребное количество руды за цѣлый годъ, то необходимо немедленно приступить къ постройкѣ второго пути Карнаватка—Пятихатки съ блокировкой и централизаціей, усилить блокировку на перегонѣ Верховцево—Екатеринославъ и построить второй мостъ черезъ Днѣпръ у Екатеринослава. Участокъ Нижнеднѣпровскъ—Андѣевка при совершенномъ оборудованіи выдерживаетъ это увеличеніе движенія, но какъ ст. Ясиноватая при современномъ ея положеніи, такъ и участки пути дальнѣйшаго слѣдованія руды къ металлургическимъ заводамъ не будутъ въ состояніи справиться съ этимъ усиленіемъ движенія. Подсчеты необходимаго усиленія этихъ участковъ не приведены, такъ какъ мы считаемъ достаточно убѣдительнымъ доказательствомъ невыгодности для Екатерининской ж. д. комбинаціи перевозки руды только въ теченіе восьми мѣсяцевъ, перечисленные выше работы, по усиленію ея западныхъ участковъ.

Кромѣ направленія на востокъ, руда отправляется еще на югъ въ Николаевъ и на западъ въ Царство Польское, и за границу черезъ Сосновицы и Границу. Въ Николаевъ отправлено въ 1911 г. почти 40 мил. пуд. Въ непродолжительномъ времени потребуются перевозить по 60 м. п. въ годъ. И въ настоящее время перевозка ея съ августа по октябрь сокращается, благодаря одновременному сильному теченію хлѣбныхъ грузовъ въ Николаевъ; поэтому, перевезти въ теченіе 8 мѣсяцевъ все это количество не представляется возможнымъ.

Западное направленіе, какъ извѣстно, давно уже не удовлетворяетъ потребностямъ перевозокъ, и, несмотря на использование всевозможныхъ кружностей, происходитъ сокращеніе предъявляемыхъ требованій перевозокъ. Въ 1911 году для заводовъ Царства Польскаго было отправлено черезъ западную границу въ Силезію около 18 мил. пудовъ. Въ ближайшемъ будущемъ польскіе заводы будутъ требовать до 35 мил. пудовъ, а требованіе за границу 20 мил. пуд. Это количество и въ теченіе круглаго года при настоящей пропускной способности Ковельскаго направленія перевезено быть не можетъ. Въ случаѣ же необходимости отправить эти 55 мил. пуд. въ теченіе только 8 мѣсяцевъ, дороги окажутся вполнѣ несостоятельными. Потребуются или громадныя затраты на ихъ приспособленія, или какъ желѣзнодорожная промышленность Кривого Рога, такъ и металлургическая Царства Польскаго должны будутъ остановиться въ своемъ развитіи.

Горный инженеръ Зимовской.

XXXVII Съездъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Общіе вопросы, касающіеся горной и горнозаводской промышленности юга Россіи.

Въ нижеслѣдующемъ приводится характеристика общихъ условій и вопросовъ, касающихся горной и горнозаводской промышленности юга Россіи.

1. ОБЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОНЬЮНКТУРА СТРАНЫ.

Подъемъ общей экономической конъюнктуры страны, отмѣченный въ докладахъ Совѣта Съезда двумя послѣднимъ Съездамъ, продолжался неуклонно и въ истекшемъ году.

Неурожаи прошлаго года, отразившійся неблагоприятно на результатахъ Нижегородской ярмарки и вызвавшій заминку въ хлопчатобумажной и кожевенной промышленности и рядъ неплатежей и банкротствъ мануфактурныхъ торговцевъ, не остановилъ общаго промышленнаго подъема и повышательнаго движенія на фондовомъ рынкѣ.

Въ частности положеніе горной и горнозаводской промышленности юга Россіи не испытало на себѣ вліянія неурожая и продолжало улучшаться, какъ это было отмѣчено въ докладѣ прошлогоднему съезду.

Въ настоящее время неблагоприятное вліяніе неурожая 1911 года все болѣе сглаживается и вмѣстѣ съ тѣмъ экономической подъемъ усиливается.

Обозрѣніе истекшаго года начнемъ съ **результатовъ урожая**. „Торгово-Промышленная Газета“ такъ резюмируетъ общую картину урожая по сообщеніямъ своихъ корреспондентовъ: „Закончившійся сельскохозяйственный годъ, несмотря на обычныя, иногда весьма рѣзкія и значительныя, колебанія въ условіяхъ погоды, въ концѣ концовъ оказался для производства сельскохозяйственныхъ растений, въ *общемъ, довольно благоприятнымъ* по своимъ результатамъ, хотя и не такимъ выдающимся, какъ ожидалось одно время“. (Т. Пр. Газета, № 214). Для отдѣльныхъ хлѣбовъ результаты эти таковы: для озимой пшеницы, въ *общемъ, выше средняго*; озимая рожь—урожай хорошій и даже очень хорошій; яровая пшеница при *общемъ среднемъ* сборѣ дала хорошій урожай лишь въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ; ячмень, въ *общемъ, далъ такой же результатъ, какъ и яровая пшеница*; овесъ уродился хуже другихъ яровыхъ и урожай его вышелъ, въ *общемъ, лишь средній*. Въ *отдѣльныхъ мѣстностяхъ* тѣ или иные хлѣба уродились плохо, но болѣе или менѣе

общая картина плохого урожая замѣчается только на югѣ Самарской и Саратовской губерній, на сѣверѣ Донской области и отчасти на югѣ Херсонской губерніи и на сѣверѣ Таврической.

Исходъ Нижегородской ярмарки, который въ значительной степени служить показателемъ положенія дѣлъ во многихъ отрасляхъ промышленности, рисуется въ слѣдующемъ видѣ. Открылась ярмарка съ крѣпкимъ и повышательнымъ настроеніемъ, обусловленнымъ какъ общимъ подъемомъ нашей промышленности, такъ и благопріятными видами на урожай. Но въ срединѣ ярмарки обнаружилось, что ожиданія были нѣсколько преувеличены, и поэтому произошла нѣкоторая заминка, принявшая для нѣкоторыхъ товаровъ довольно серьезные размѣры, напр., для пушины (бѣлки), для кожевенного сырья. Къ концу ярмарки настроеніе снова сдѣлалось болѣе крѣпкимъ. Въ общемъ, можно констатировать, что хотя ярмарка нынѣшняго года и не достигла размѣровъ рекордной ярмарки 1909 года, тѣмъ не менѣе *можетъ считаться по результатамъ выше средней*, а въ отношеніи мануфактуры, крестьянскихъ товаровъ и отчасти кожевенного выдѣланнаго товара—даже хорошей. Что касается денежныхъ расчетовъ нынѣшней ярмарки, то ихъ нельзя признать вполне благопріятными. Ярмарка отличалась безденежьемъ. Правда, учетъ векселей далъ нѣкоторое превышеніе въ сравненіи съ прошлымъ годомъ, но зато и протесты векселей достигли прошлогоднихъ размѣровъ, считающихся высокими. Платежи по старымъ обязательствамъ поступали сначала успѣшно, но потомъ стали обнаруживаться задержки: провинціальныя торговцы требовали новыхъ отсрочекъ, а также болѣе широкаго кредита, надѣясь на большую платежеспособность населенія вслѣдствіе благопріятнаго урожая. Фабриканты и склады, вмѣсто обычныхъ 25—35%, расширили размѣры кредита до 65—75%. Но въ общемъ, исходъ ярмарки еще болѣе закрѣпилъ ту устойчивость въ торговлѣ, которая отмѣчалась этимъ лѣтомъ, и отмѣтилъ прочность поворота торговли къ подъему отъ застоя, наблюдававшегося 3 года тому назадъ.

Прежде чѣмъ перейти къ выясненію двухъ самыхъ важныхъ факторовъ экономического подъема—**желѣзнодорожнаго строительства и роста построекъ** въ городахъ, вызвавшего огромный спросъ на строительные матеріалы, будетъ не лишнимъ вкратцѣ охарактеризовать роль обоихъ этихъ факторовъ въ послѣдніе 2—3 года въ связи съ началомъ промышленнаго подъема.

Извѣстный изслѣдователь въ области вопросовъ промышленнаго развитія профессоръ М. И. Туганъ-Барановскій, въ своей характеристикѣ современнаго промышленнаго подъема, отмѣчаетъ одну черту, отличающую его отъ такового же подъема 90-хъ годовъ. „Подъемъ 90-хъ годовъ“, по словамъ этого автора, „въ большей мѣрѣ опирался на иностранный капиталъ, чѣмъ настоящій. Какъ и настоящій подъемъ, подъемъ 90-хъ годовъ начался съ горнозаводской и преимущественно желѣзодѣлательной промышленности. Но толчекъ къ прошлому подъему дало желѣзнодорожное строительство—въ то время наша крупная желѣзодѣлательная промышленность юга Россіи работала почти исключительно на желѣзныя дороги. Желѣзныя же дороги строила казна за счетъ иностраннаго капитала. Теперь подъемъ начался иначе. Желѣзнодорожное строительство за счетъ иностраннаго капитала не играло никакой роли, какъ факторъ перелома промышленной конъюнктуры. Толчекъ къ подъему дало усиленное строительство въ городахъ частныхъ зданий. Продолжительный застой привелъ къ тому, что на нашемъ рынкѣ скопились значительныя свободныя капиталы, не находившіе себѣ примѣненія. Таково было положеніе нашего де-

нежного рынка въ 1908-9 году. Банки жадно искали помѣщенія для многихъ сотенъ милліоновъ незанятаго капитала; дисконтный процентъ поэтому былъ низокъ. Въ концѣ 1909 г. начинается замѣчаться усиленное городское строительство, что и дало первый толчекъ къ повышенію цѣнъ желѣза. Желѣзодѣлательная промышленность, послѣ многихъ лѣтъ застоя, неожиданно встрѣтилась съ сильно возросшимъ спросомъ на всѣ почти сорта желѣза, непосредственно употребляющіеся на постройки. Напротивъ, спросъ на желѣзнодорожный матеріалъ не обнаруживалъ возростанія вплоть до послѣдняго года. Государственные финансы были слишкомъ разстроены предшествовавшими неудачными годами, и желѣзнодорожное строительство не могло опереться на помощь казны. Иными словами, подъемъ 90-хъ годовъ произошелъ при непосредственномъ участіи казны, теперешній же подъемъ наступилъ стихійно, подъ влияніемъ внутреннихъ силъ капиталистическаго хозяйства—скопленія за годы застоя на денежномъ рынкѣ огромныхъ свободныхъ капиталовъ“.

Если такимъ образомъ даже при слабомъ развитіи желѣзнодорожнаго строительства желѣзодѣлательная промышленность испытала замѣтный подъемъ, то начавшееся оживленіе въ желѣзнодорожномъ строительствѣ должно еще болѣе усилить этотъ подъемъ. Какъ разъ для текущаго года характерно, въ противоположность 1910 и 1911 г.г., чрезвычайное увеличеніе производства рельсовъ. Такъ, Общество „Продамета“ получило заказы за первые 9 мѣсяцевъ соотвѣствующихъ годовъ:

	Г О Д Ы		
	1912	1911	1910
	(милліоны пудовъ)		
Листовое и шир. желѣзо . .	11,5	10,3	7,8
Балки и швеллера	14,1	12,8	10,0
Бандажи	2,1	2,1	1,5
Сортовое желѣзо	37,7	39,6	37,2
Рельсы желѣзн.	28,2	19,0	13,9
	93,7	84,0	70,6

Спросъ на сортовое желѣзо немного уменьшился по сравненію съ предыдущимъ годомъ, спросъ на остальные виды издѣлій возросъ; особенно сильно увеличился спросъ на рельсы, вдвое противъ 1910 года.

Положеніе дѣла по постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ за послѣдній годъ представляется въ слѣдующемъ видѣ. Въ теченіе года съ іюня 1911 года по іюнь 1912 г. Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ (при Мин. Фин.) рассмотрѣно 69 проектовъ, обнимающихъ 14855 верстъ и требующихъ затраты *свыше милліарда рублей дѣйствительныхъ*. Изъ этихъ проектовъ 8 отклонены, 22 находятся на различныхъ стадіяхъ разработки, 2 проекта (Казань—Екатеринбургъ и Нижній Новгородъ—Котельничъ) подлежатъ внесенію во 2-ой Департаментъ Государственнаго Совѣта. Остальные 37 проектовъ общимъ протяженіемъ 5,418 верстъ и стоимостью 389 мил. руб. дѣйствительныхъ уже получили одобреніе 2-го Департамента Государственнаго Совѣта, въ томъ числѣ дороги: Алтайская (764 вер.),

Семирѣченская (536 в.), Ачинскъ-Минусинская (451 в.), Троицкъ-Кустанай (167 в.), Оренбургъ-Орскъ (310 в.), Донская, Кумская, Терская, Кизлярская, Нальчикская и Темирханшурская вѣтви Владикавказской ж. д. (604 в.), Ставропольская и Лабинская вѣтви общества Армавиръ-Туапсинской ж. д. (376 в.) Черноморская ж. д. (322 в.), дороги: Жлобинъ—Шепетовка и Коростень-Житомиръ (454 в.), Олонецкая ж. д. (265 в.), Аккерманская ж. д. (149 в.), Бауская ж. д. (57 в.). Послѣдовало ВЫСОЧАЙШЕЕ утвержденіе слѣдующихъ новыхъ линий: 1) общества Армавиръ-Туапсинской ж. д. 3-хъ вѣтвей—Благодаренской, Дивненской и Лабинской, 2) общества Семирѣченской ж. д., 3) общества Алтайской жел. дор. Кромѣ того, намѣчено нѣсколько новыхъ линий, возбуждены ходатайства объ изысканіяхъ, производятся изысканія и закончены изысканія еще ряда желѣзнодорожныхъ линий. Въ общемъ получается картина чрезвычайнаго усиленія желѣзнодорожнаго строительства. Конечно далеко не всѣ проекты получаютъ осуществленіе въ ближайшемъ будущемъ, но уже обиліе ихъ позволяетъ надѣяться, что мы снова вступили въ полосу усиленнаго развитія нашей желѣзнодорожной сѣти.

Наблюдающееся **увеличеніе подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ** также создаетъ крупный спросъ на продукты промышленности. Такъ 26 іюня ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ законъ о крупномъ ассигнованіи по смѣтѣ 1913 года 24 милліоновъ рублей на рельсы, скрѣпленія и подвижной составъ для Тюмень-Омской жел. дороги.

Во второй половинѣ текущаго года Мин. Пут. Сообщ. заказало на удовлетвореніе части потребности 1913 г. рельсовъ, скрѣпленій и подвижнаго состава на сумму около 50 милл. рублей.

17 апрѣля 1912 г. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ законъ объ ассигнованіи 90 милліоновъ рублей на **портостроительство** съ отпускомъ въ теченіе 5-ти лѣтъ начиная съ 1912 года по 18 милліоновъ рублей.

Чрезвычайно крупнымъ факторомъ подъема промышленности является проведеніе въ законодательномъ порядкѣ **программы военнаго судостроенія**, выполненіе которой требуетъ 502 милліоновъ рублей въ теченіе ближайшихъ 5 лѣтъ. Эта сумма распределяется на слѣдующія назначенія: 1) на боевыя суда 392 мил. рублей, 2) на вспомогат. суда 15 мил., 3) на плавучія и портовые средства—13 мил., 4) на оборудованіе портовъ 70,9 мил., 5) на оборудованіе заводовъ 10,6 мил. рублей. На предстоящіе 5 лѣтъ, начиная съ 1913 г. Морское Вѣдомство предполагаетъ испрашивать въ счетъ этой суммы: въ 1913 г.—114 мил., въ 1914, 1915 и 1916—по 102 мил. рублей ежегодно и въ 1917 г.—82 мил. рублей. Кромѣ означенныхъ 502 милліоновъ рублей Морское Министерство предполагаетъ испросить въ теченіе 5 лѣтъ еще 783 мил. рублей на окончаніе уже начатыхъ постройкою судовъ и на прочіе текущіе расходы. Такимъ образомъ общая сумма расходовъ за 5-ти лѣтіе выразится въ общемъ итогѣ въ 1.285 мил. рублей, изъ коихъ 652 мил. назначаются на судостроеніе старое и новое и 633 мил. рублей на всѣ прочіе текущіе расходы по Морскому Министерству. Послѣдняя сумма при распределеніи на 5 лѣтъ составитъ въ среднемъ ежегодно 126 мил. рублей, каковой размѣръ вдвое превышаетъ средній ежегодный расходъ за предыдущее 5-ти лѣтіе (61,5 мил. рублей, не считая судостроенія и расходовъ на артиллерию).

Постройки въ городахъ въ истекшемъ строительномъ сезонѣ отличались чрезвычайной интенсивностью, такъ что почти повсемѣстно наблюдался недостатокъ въ матеріалахъ, вслѣдствіе чего цѣны ихъ сильно повышались. Строительная горячка еще въ полномъ разгарѣ,

По сообщеніямъ корреспондентовъ „Торгово-Промышленной Газеты“, наблюдался сильный недостатокъ строительныхъ матеріаловъ: недостатокъ кирпича—въ С.-Петербургѣ, Москвѣ, Одессѣ, Кіевѣ, Минскѣ, Нижнемъ Новгородѣ, Харьковѣ, Витебскѣ, Гомелѣ, Омскѣ, Смоленскѣ, Оренбургѣ, Астрахани, Саратовѣ, Перми, Радомѣ, Владикавказѣ, Либавѣ, Самарѣ; недостатокъ цемента, алебаstra и извести—въ Москвѣ, Кіевѣ, Одессѣ, Минскѣ, Витебскѣ, Гомелѣ, Омскѣ, Харьковѣ, Смоленскѣ, Астрахани, Екатеринбургѣ, Радомѣ, Саратовѣ, Перми, Варшавѣ; недостатокъ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ отмѣченъ въ Москвѣ, Петербургѣ, Астрахани, Смоленскѣ, Кіевѣ, Минскѣ, Кременчугѣ, Витебскѣ и Радомѣ; недостатокъ въ желѣзныхъ балкахъ зарегистрированъ въ Москвѣ, Харьковѣ, Перми, Смоленскѣ, Минскѣ, Екатеринбургѣ; кровельнаго желѣза не доставало въ Витебскѣ, Гомелѣ, Смоленскѣ.

Конечно, этотъ перечень городовъ далеко не исчерпываетъ всѣхъ тѣхъ, гдѣ въ истекшемъ сезонѣ вслѣдствіе усиленной строительной дѣятельности обнаружился недостатокъ въ матеріалахъ. Приведенныя данныя съ достаточной ясностью рисуютъ картину огромнаго развитія городского строительства.

Такимъ образомъ современный промышленный подъемъ характеризуется не только усиленнымъ желѣзнодорожнымъ строительствомъ, подобно подъему 90-хъ годовъ, но и чрезвычайнымъ развитіемъ городского строительства и совпадаетъ съ возсозданіемъ нашего боевого флота. Это даетъ основаніе ожидать, что переживаемое нами промышленное оживленіе будетъ болѣе значительнымъ и продолжительнымъ.

Подъемъ промышленности вызвалъ усиленный ростъ акціонерныхъ предпріятій—возникновеніе новыхъ предпріятій и увеличеніе основнаго капитала уже существующихъ.

Вотъ краткія данныя, характеризующія этотъ ростъ по сравненію съ предыдущими годами. Общая сумма капиталовъ, вложенныхъ въ акціонерное дѣло, составляла:

	въ милліонахъ рублей			
	1911 г.	1910 г.	1909 г.	1908 г.
	371,4	212,7	193,5	245,8

При этомъ въ 1910 г. устраивались новыя акціонерныя предпріятія преимущественно въ горнозаводской и машиностроительной промышленности, а въ 1911 г. учредительство охватываетъ въ сильной степени и другія отрасли промышленности и торговли: на долю горнозаводской промышленности приходится 23 новыхъ предпріятія съ капиталомъ въ 45,88 мил. руб., затѣмъ идутъ 20 предпріятій машиностроительныхъ и механическихъ съ основнымъ капиталомъ въ 21,19 мил. руб., 22 предпріятія мануфактурныхъ съ основнымъ капиталомъ въ 34,31 мил. руб., 11 предпріятій свеклосахарныхъ съ капиталомъ въ 8,22 мил. руб., 38 предпріятій торговыхъ съ капиталомъ въ 25,95 мил. руб. и 118 предпріятій прочихъ отраслей промышленности и транспортнаго дѣла.

Въ уже существующія компаніи было помѣщено въ 1911 г.: въ горной и горнозаводской промышленности—28,5 мил. руб., за ними идутъ мануфактурныя предпріятія—23 мил. руб., далѣе машиностроительныя и механическія—21,7 мил. руб., потомъ свеклосахарныя—13,3 мил. руб. и, наконецъ, торговыя—4,85 мил. руб.

За первую половину текущаго 1912 г. общая сумма капиталовъ, вложенныхъ въ акціонерное дѣло, составляетъ 212,9 милл. рублей, т. е. столько же, сколько за весь 1910 г. ³/₅ суммы, вложенной въ 1911 году. Очевидно, ростъ акціонернаго капитала усили-

вается. Изъ указанной суммы 105,9 милл. рублей вложено въ новыя акціонерныя предпріятія и 126,4 милл. рублей обращено на увеличеніе капитала уже существующихъ предпріятій. Въ томъ числѣ въ горныя и горнозаводскія предпріятія вложено: въ новыя предпріятія 22,7 милл. рублей и въ существующія предпріятія—63,6 милл. рублей.

Современному промышленному подъему, какъ это всегда бываетъ, предшествовало **оживленіе денежнаго рынка**. Первые симптомы этого оживленія наблюдались уже въ первую треть 1909 года, когда въ промышленныхъ дѣлахъ и торговлѣ наблюдался застой и еще до выясненія результатовъ благоприятныхъ урожаевъ 1909 г. и 1910 г., которые дали дальнѣйшій толчокъ этому оживленію. Уже отсюда явствуетъ, что переживаемый нами экономическій подъемъ явился слѣдствіемъ накопленія свободныхъ капиталовъ, ищущихъ помѣщенія. Въ этомъ отношеніи Россія не представила какого-либо исключенія, а наоборотъ, вслѣдствіе существующей тѣсной связи между денежными рынками всѣхъ государствъ, нашъ промышленный подъемъ явился слѣдствіемъ оживленія денежнаго рынка не только въ Россіи, но и во всѣхъ главныхъ капиталистическихъ странахъ, гдѣ также наблюдается теперь промышленный подъемъ—въ Англіи, Америкѣ, Германіи, Австріи, Франціи, Бельгіи и т. д. И это повышеніе общей экономической конъюнктуры было настолько неизбѣжнымъ и прочнымъ, что его не задержали ни политическія осложненія въ Европѣ и на Дальнемъ Востокѣ, ни голодъ, охватившій въ 1911 году восточныя губерніи Россіи.

Оживленіе денежнаго рынка, вызвавшее промышленный подъемъ, сопровождалось, какъ и всегда, крайнимъ развитіемъ биржевыхъ спекуляцій. Быстрое и неуклонное повышеніе курса сначала государственныхъ фондовъ и ипотечныхъ бумагъ, а затѣмъ и дивидендныхъ бумагъ, втянуло въ биржевую игру огромное количество публики и вызвало приливъ спекулянтовъ, играющихъ на повышеніе. Банки приняли въ этомъ самое энергичное участіе какъ непосредственно, такъ и путемъ широкаго развитія онкольныхъ ссудъ подъ залогъ дивидендныхъ бумагъ.

Началось оживленіе на денежномъ рынкѣ еще въ началѣ 1909 года. За первые 3 мѣсяца 1909 г., т. е. тогда, когда объ урожаѣ 1909 г. не было и помину и въ торговлѣ господствовалъ застой, биржевой дисконтъ понизился у насъ съ $5\frac{1}{2}$ до 5^0 ‰. За это же время произошло весьма замѣтное повышеніе курса государственныхъ фондовъ, ипотечныхъ бумагъ, а изъ дивидендныхъ бумагъ—преимущественно акцій коммерческихъ банковъ. Повысился нѣсколько курсъ и другихъ дивидендныхъ бумагъ, но въ общемъ незначительно.

Вотъ курсъ нѣкоторыхъ главныхъ бумагъ въ началѣ 1909 года:

	1 января	2 апрѣля
4‰ государственная рента	77	$83\frac{3}{4}$
Облигаціи С-Петербургскаго кредит. общества	78	84
„ Харьковскаго земельнаго банка	$75\frac{1}{2}$	81
„ Полтавскаго „ „	$75\frac{1}{4}$	$80\frac{7}{8}$
Акціи Азовско-Донскаго банка	516	570
„ Волжско-Камскаго „	785	845
„ С-Петерб. междунароод. банка	336	360

Со второй половины года стали замѣтно повышаться и дивидендныя бумаги. А такъ какъ положеніе дѣлъ предпріятій еще не давало для этого достаточныхъ основаній, то очевидно это повышеніе явилось главнымъ образомъ слѣдствіемъ обилія денегъ на рынкѣ и начавшейся биржевой игры.

О размѣрахъ послѣдующаго повышательнаго движенія на фондовой биржѣ за все время даютъ представленіе слѣдующія ниже данныя, относящіяся къ нѣкоторымъ главнымъ бумагамъ:

	Курсъ въ концѣ года				Послѣдняя наиб- вышая котировка во 2-й пол. 1912 г.
	1908	1909	1910	1911	
4% государственная рента	77	90	95	91	94
Облигаціи Харьков. зем. банка	75 ^{1/4}	87 ^{3/8}	92	86 ^{1/2}	87 ^{3/4}
„ Полтав. „ „	75 ^{1/2}	87 ^{1/2}	92	86 ^{1/2}	87 ^{3/4}
Акціи Москов.-Казан. ж. дор.	163	350	536	516	790
„ Моск.-Кіево-Вор. „	272	386	587	755	940
„ Моск.-Винд.-Рыб. „	56	121	170	157	248
„ Юго-Восточ. „	101	140	250	229	297
„ Владикавказск. „	760	1620	3060	2590	2910
„ Сѣв.-Донец. „	—	—	142	203	306
Акціи Волж.-Кам. банка	785	880	1045	1010	996
„ Азов.-Дон. „	516	545	599	595	646
„ СПБ. междунар. банка	336	433	537	545	574
Акціи Брянскаго завода	102	114	143	189	234
„ Гартманъ „	189	214	250	263	331
„ Коломенск. „	139	162	240	242	262
„ Мальцовск. „	310	360	605	231	518
„ Никоп.-Маріупол. завода	45	50	104	189	337
„ Путиловскаго „	77	110	147	147	204
„ Русскаго паровозостр. завода	168	178	238	210	277
„ Сормовскаго „	100	122	144	132	170
„ Фениксъ „	155	202	263	270	375
„ Донецко-Юрьев. „	71	100	289	282	364

Приведенныя цифры даютъ картину поразительнаго подъема курса бумагъ, въ особенности нѣкоторыхъ, такъ называемыхъ „фаворитовъ биржи“. Государственные фонды и ипотечныя цѣнности достигли maximum'a къ концу 1910 года; въ 1911 г. произошло значительное пониженіе, до уровня, на какомъ они стояли въ 1909 г.; въ 1912 г. во второй половинѣ снова началось повышеніе. Дивидендныя бумаги, за нѣкоторыми исключеніями, повышались въ теченіе всего періода съ рѣзкими колебаніями внизъ, обусловленными ходомъ биржевыхъ спекуляцій. Въ 1909 г. биржевой ажіотажъ не достигъ еще большаго напряженія и курсъ дивидендныхъ бумагъ къ концу года поднялся сравнительно мало. Въ 1910 г. въ биржевую игру были вовлечены уже широкіе круги публики и въ концѣ года произошло уже временное пониженіе; въ 1911 г. повышеніе курса продолжалось, но уже болѣе замедленнымъ темпомъ. Въ 1912 г. курсы совершили дальнѣйшій скачекъ вверхъ и для нѣкоторыхъ бумагъ достигли огромной высоты по сравненію съ уровнемъ ихъ въ началѣ биржевого подъема.

Быстрое и неуклонное повышеніе курсовъ бумагъ, поскольку оно не связано непосредственно съ улучшеніемъ общей экономической конъюнктуры и увеличеніемъ доходности предпріятій, неизбѣжно заключаетъ въ себѣ опасность биржевого кризиса—общаго или ряда частичныхъ. Съ конца сентября въ связи съ балканской войной на нашихъ биржахъ началось **рѣзкое паденіе курса бумагъ**. Иногда такой кризисъ наступаетъ подъ вліяніемъ какого-либо внѣшняго толчка; если же нѣтъ внѣшняго воздѣйствія, то раньше или позднѣе начинается реакція вслѣдствіе причинъ, лежащихъ въ самомъ денежномъ рынкѣ. Такъ биржевой кризисъ 1896 г. былъ вызванъ внутренними факторами самой биржи. Современный биржевой кризисъ ближайшимъ образомъ вызванъ балканскими событіями, но возможность этого подготавливалась уже давно. „Курсы многихъ биржевыхъ бумагъ,—пишетъ М. И. Туганъ-Барановскій,—были взвинчены и не могли удержаться на томъ же уровнѣ. Они должны были упасть, и весьма возможно, что если бы и не было балканскихъ осложнений, все равно биржа пережила бы крахъ. Но, конечно, политическія событія придали паденію биржевыхъ бумагъ особенно рѣзкую и стремительную форму“. Паника на биржѣ, если не послѣдуетъ новыхъ, еще болѣе грозныхъ осложнений, смѣнится постепенно болѣе благоприятнымъ положеніемъ.

Но биржевой кризисъ, будетъ ли онъ носить затяжной характеръ или смѣнится новымъ подъемомъ курсовъ и новымъ оживленіемъ биржевой игры, во всякомъ случаѣ едва ли отразится на **положеніи дѣлъ въ промышленности**. Биржевой подъемъ далеко опередилъ естественный ходъ общаго экономического подъема и вздутые курсы дивидендныхъ бумагъ не находятся въ полномъ соотвѣтствіи съ дѣйствительнымъ увеличеніемъ ихъ доходности, а являются для нѣкоторыхъ бумагъ результатомъ биржевой игры на повышение, въ которой приняли участіе широкіе круги публики. Промышленный подъемъ замѣтно обнаружился только въ 1911 г. и еще далеко не достигъ своей наибольшей высоты. Въ ближайшіе годы, насколько можно судить по тѣмъ общимъ экономическимъ признакамъ, которые были указаны выше, слѣдуетъ ожидать, что положеніе дѣлъ въ промышленности будетъ не только вполне благоприятнымъ, но что подъемъ будетъ продолжаться. Такъ, въ періодъ экономического подъема 90-хъ годовъ въ 1896 г. былъ биржевой кризисъ, но это не остановило дальнѣйшаго подъема промышленности, достигшаго своего апогея въ 1899 г. Принимая во вниманіе, что современный подъемъ, какъ это указано выше, является болѣе прочнымъ и имѣетъ болѣе широкое основаніе чѣмъ подъемъ 90-хъ годовъ, тѣмъ съ большей увѣренностью можно рассчитывать, что промышленное оживленіе будетъ прогрессировать по меньшей мѣрѣ еще нѣсколько лѣтъ. Этому могли бы помѣшать только очень крупныя осложненія политическихъ событій, котораго пока нѣтъ основаній опасаться.

Въ частности въ горной и горнозаводской промышленности Юга Россіи, для которой въ 1910 году **финансовые результаты** были еще мало благоприятны, въ 1911 г. положеніе значительно улучшилось—возросла доходность прибыльныхъ предпріятій и уменьшилось число и размѣры убытка предпріятій убыточныхъ. Часть предпріятій, приносившихъ въ предыдущіе годы убытокъ, въ 1911 г. заключили свои отчеты съ прибылью.

По опубликованнымъ до сего времени отчетамъ акціонерныхъ предпріятій положеніе дѣла представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Горная и горнозаводская промышленность Юга Россіи (акціонерныя предприятия).

Годы	Прибыльныя предприятия			Убыточныя предприятия			В С Е Г О			Сумма выданн. дивиден. тыс. руб.	Дивиден. въ 0/0 къ общ. суммѣ акціон. капитал.	Число не опубликов. отчетовъ
	Число предпр.	Акціонер. капиталъ (тыс. руб.)	Прибыль въ 0/0 къ акц. кап.	Число предпр.	Акціонер. капиталъ (тыс. руб.)	Убытокъ въ 0/0 къ акц. кап.	Число предпр.	Акціонер. капиталъ (тыс. руб.)	Прибыль въ 0/0 къ акц. кап.			
1905	34	145.612,96	10,22	20	42.286,11	6,82	54	187.899,07	6,39	5.258,08	2,80	—
1906	33	135.426,04	9,30	21	82.860,87	6,11	54	218.286,90	3,45	4.604,68	2,11	—
1907	37	161.389,34	6,92	18	62.850,98	6,00	55	224.240,32	3,29	5.458,27	2,43	—
1908	40	173.170,79	8,48	15	60.987,55	5,64	55	234.158,33	4,80	5.799,42	2,48	2
1909	35	151.110,66	9,03	18	75.901,50	5,52	53	227.012,16	4,17	4.774,30	2,03	7
1910	42	202.489,88	11,62	13	39.329,25	7,98	56	241.819,13	8,40	7.506,83	3,06	3
1911	34	172.003,10	12,50	10	25.701,00	2,77	44	197.704,10	11,40	8.368,00	4,57	14

Соотвѣтствующія данныя по однимъ такъ назыв. чисто каменноугольнымъ и антрацитовымъ предприятиямъ (въ томъ числѣ имѣющимъ производство кокса) безъ другихъ производствъ (т. е. безъ добычи руды, соли и безъ доменныхъ заводовъ) представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Годы	Прибыльныя			Убыточныя			В С Е Г О			Абсол. суммы выд. дивиден. тыс. р.	Див. въ 0/0 къ общ. сум. кап.	Число не опубликов. отчетовъ
	Число	Акціонер. капиталъ тыс. руб.	Прибыль въ 0/0 къ капитал.	Число	Акціонер. капиталъ тыс. руб.	Убытокъ въ 0/0 къ капитал.	Число	Акціонер. капиталъ тыс. руб.	Приб. или убытокъ въ 0/0 къ капитал.			
1895	7	8.916	12,20	—	—	—	7	8.916	— 12,20	434	4,87	—
1900	22	46.192	9,55	4	14.438	6,75	26	60.630	— 5,71	1.742	2,87	—
1905	12	38.131	3,77	13	21.070	7,74	25	59.201	— 0,32	474	0,80	—
1906	12	21.799	3,51	13	37.043	6,40	25	58.842	— 2,73	344	0,57	—
1907	20	51.424	5,57	7	16.284	5,36	27	67.708	— 2,94	729	1,08	—
1908	20	52.278	7,38	9	18.170	10,00	29	70.448	— 2,88	1.244	1,77	—
1909	15	22.024	12,69	13	46.210	4,78	28	68.234	— 0,86	983	1,44	3
1910	19	40.530	6,83	12	32.104	9,04	31	72.634	— 0,23	904	1,28	2
1911	17	40.550	11,51	7	21.951	1,20	24	62.501	— 7,31	598	0,96	7

Правда, много отчетовъ еще не опубликовано и они могутъ внести нѣкоторыя измѣненія въ приведенные расчеты, но общая картина всетаки достаточно выясняется: общее положеніе горной и горнозаводской промышленности Юга Россіи, и въ частности каменноугольной и антрацитовой промышленности, существенно улучшилось по сравненію не только съ предыдущемъ годомъ, давшимъ неблагопріятные финансовые результаты для угольной и антрацитовой промышленности, но и по сравненію съ рядомъ предыдущихъ лѣтъ.

2. Реформа законодательства объ акціонерныхъ товариществахъ.

Въ концѣ прошлаго и началѣ нынѣшняго года въ особомъ междувѣдомственномъ совѣщаніи подѣ председательствомъ Министра Торговли и Промышленности, С. И. Тимашева и затѣмъ его Товарища, П. Л. Барка, обсуждался давно назрѣвшій вопросъ о реформѣ нашего устарѣлаго законодательства о торгово-промышленныхъ акціонерныхъ компаніяхъ. Въ „Горно-Заводскомъ Дѣлѣ“ (№ 51 за 1911 г. и №№ 2—3 и 5 1912 г.) были подробно изложены мнѣнія этого совѣщанія, а также тѣ заключенія, которыя были выработаны особой комиссіей подѣ председательствомъ С. С. Новоселова при совѣтѣ Съѣздовъ представителей промышленности и торговли. Въ виду того, что Министерство отказалось отъ своего первоначальнаго проекта и былъ подвергнутъ сомнѣнію основной принципъ реформы—введеніе явочнаго порядка безъ ограниченій,—будетъ умѣстно выяснитъ пока только общее положеніе вопроса объ этой реформѣ.

Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи уже неоднократно высказывались за необходимость реформы акціонернаго законодательства, а именно за замѣну существующаго разрѣшительнаго порядка учрежденія обществъ—явочнымъ порядкомъ. На послѣднемъ XXXVI Съѣздѣ, закончившемъ свои занятія передъ открытіемъ упомянутаго междувѣдомственного совѣщанія, были подтверждены „пожеланія прежнихъ съѣздовъ объ установленіи явочнаго порядка для учрежденія акціонерныхъ обществъ и паевыхъ товариществъ“.

Здѣсь не приходится, конечно, подробно говорить о томъ огромномъ значеніи, какое имѣетъ для промышленности введеніе явочнаго порядка. У насъ принято жаловаться на отсутствіе въ Россіи промышленной инициативы и на недостатокъ капиталовъ, которые искали бы приложенія въ промышленности. Но при этомъ забывается, что для свободнаго проявленія инициативы и для безпрепятственнаго привлеченія въ промышленность капиталовъ требуется, не говоря уже объ общихъ условіяхъ, прежде всего полная свобода промышленной дѣятельности, и въ частности свобода учрежденія акціонерныхъ компаній. Всѣ европейскія государства уже давно отказались отъ разрѣшительной системы и ввели явочный порядокъ. Освобожденіе промышленности отъ правительственной опеки было вызвано настоятельными требованіями жизни: не давая ничего положительнаго, эта опека только мѣшала свободному развитію промышленности и торговли.

И у насъ реформа акціонернаго законодательства въ указанномъ направленіи намѣчалась уже давно, какъ это видно хотя бы по трудамъ Высочайше учрежденной редакціонной комиссіи по составленію проекта новаго гражданскаго Уложенія. Проектъ этотъ, хотя и не порываетъ вполне со старымъ порядкомъ, но устанавливаетъ уже болѣе свободный порядокъ, приближающійся къ явочному. Изъ послѣднихъ авторитетныхъ указаній по этому вопросу можно сослаться на законодательное предположеніе 33-хъ членовъ Госуд. Думы 3-го созыва, внесенное въ Думу 2 іюня 1910 г., въ которомъ прямо высказано

пожеланіе о введеніи явочнаго порядка. На той же точкѣ зрѣнія стоитъ общая записка трехъ организацій—Общества заводчиковъ и фабрикантовъ, С.-Петербургскаго Биржевого Комитета и Совѣта Фондоваго Отдѣла С.-Петербургской Биржи (помѣченная декабремъ 1911 г.). Министерство Торговли и Промышленности, въ своемъ проектѣ, внесенномъ имъ въ названное междувѣдомственное совѣщаніе, также безъ всякихъ ограниченій высказывалось за „замѣну разрѣшительной системы учрежденія акціонерныхъ предпріятій явочнымъ порядкомъ“ (ст. 1 Проекта).

Однако, когда этотъ проектъ Министерства обсуждался въ междувѣдомственномъ совѣщаніи, то обнаружилось, что Министерство отказалось отъ своей прежней позиціи по этому вопросу.

Изложенныя выше предположенія Министерства Торговли и Промышленности обсуждались въ постоянной Комиссіи при Совѣтѣ Съѣздовъ представителей промышленности и торговли при участіи членовъ Государственной Думы. Въ этомъ совѣщаніи указывалось на то, что при нынѣшнемъ настроеніи въ правительственной средѣ и въ Государственной Думѣ трудно ожидать скораго уничтоженія тѣхъ многочисленныхъ ограниченій, которыя существуютъ для евреевъ и отчасти иностранцевъ въ правѣ владѣнія недвижимыми имуществами, участія въ горной промышленности и тому подобн.

Сейчасъ, при дѣйствіи разрѣшительной системы, министерство допускаетъ иногда какія-либо изъятія изъ дѣйствующихъ законовъ и, представляя уставъ на Высочайшее утвержденіе, тѣмъ самымъ дѣлаетъ самый уставъ новымъ закономъ, расширяющимъ для участниковъ данной акціонерной компаніи права нѣкоторыхъ ея членовъ. При явочномъ же порядкѣ, когда уставы акціонерныхъ Обществъ будутъ только регистрироваться, на каждый уставъ при нынѣшнемъ настроеніи будутъ смотрѣть, какъ на попытку къ обходу закона правоограниченными кругами населенія. Акціонерныя общества при явочномъ порядкѣ основанія перейдутъ въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, которое въ каждомъ уставѣ будетъ первымъ долгомъ искать, нѣтъ ли тамъ чего недозволеннаго. Акціонерное Общество, дѣйствующее на основаніи устава Высочайше утвержденного, можетъ еще считать свою дѣятельность обезпеченной отъ этого вмѣшательства. Но когда уставъ будетъ только зарегистрированъ и на немъ не будетъ помѣтки о Высочайшемъ утвержденіи, то гарантіи весьма слабы. При этомъ совѣщаніи ссылалось на примѣръ Обществъ, регистрируемыхъ на основаніи закона 4-го марта 1906 г. Во что превратился явочный порядокъ при нашей системѣ управленія? Для иллюстраціи этого былъ приведенъ рядъ примѣровъ изъ области благотворительныхъ и просвѣтительныхъ обществъ и обществъ обывателей“.

Въ комиссіи указывалась также возможность компромисса принципа явочнаго порядка съ тѣмъ толкованіемъ дѣйствующаго законодательства, которое принято правительственными органами, а именно съ тѣмъ положеніемъ, что ни одно юридическое лицо не можетъ обладать большими правами, чѣмъ каждое изъ входящихъ въ него физическихъ лицъ.

Можно думать, указывали нѣкоторые члены комиссіи, что практика найдетъ какой-либо компромиссный выходъ изъ такого затрудненія; на примѣръ, въ законѣ будетъ установлена для акціонерныхъ обществъ въ каждой данной отрасли промышленности опредѣленная норма владѣнія землей; выходъ за предѣлы этой нормы будетъ уже подлежать разрѣшенію. И затѣмъ, для чисто торговыхъ акціонерныхъ предпріятій, для которыхъ вла-

дѣніе земельнымъ имуществомъ можетъ быть сведено до minimum'a, для нихъ явочная система потребуеъ, быть можетъ, меньшихъ компромиссовъ.

Другіе члены комиссіи высказались противъ подобныхъ компромиссовъ на томъ основаніи, что „предложенные палліативы отнюдь не разрѣшаютъ вопроса и на практикѣ приведутъ къ еще большимъ осложненіямъ и затрудненіямъ; во многихъ случаяхъ раздѣлить—гдѣ промышленность и гдѣ торговля, совершенно не представляется возможнымъ. Параллельное существованіе обѣихъ системъ: дѣйствующей разрѣшительной и проектируемой явочной можетъ создать, быть можетъ, даже худшій порядокъ, чѣмъ при цѣльно разрѣшительной системѣ. Введеніе явочной системы—давно назрѣвшая потребность русской промышленности и торговли. Въ этихъ цѣляхъ, прежде всего, необходимо кореннымъ образомъ измѣнить практическое толкованіе правительственными органами дѣйствующаго законодательства объ акціонерныхъ обществахъ. Принципъ, по которому ни одно юридическое лицо не можетъ обладать большими правами, чѣмъ каждое изъ входящихъ въ него физическихъ лицъ, съ юридической точки зрѣнія неприемлемъ. Въ этомъ вся суть, и въ предоставленіи права юридическому лицу, независимо отъ состава входящихъ въ него физическихъ лицъ,—въ этомъ все содержаніе вопроса о явочной системѣ“.

Такимъ образомъ были намѣчены три рѣшенія этого вопроса: 1) сохраненіе разрѣшительной системы; 2) установленіе явочной системы съ ограниченіями извѣстными нормами владѣнія землей; 3) введеніе явочной системы при одновременной отмѣнѣ существующаго на практикѣ правила „объ одинаковости правъ юридическихъ лицъ съ правами физическихъ лицъ“.

Въ заключеніе комиссія пришла къ выводу, „что пока существуютъ нынѣшніе ограничительные законы объ евреяхъ и иностранцахъ, которые будутъ давать себя знать нашимъ вновь учреждаемымъ акціонернымъ обществамъ, предпочтительнѣе не вводить явочнаго порядка. Принципіально собраніе признало, что, конечно, явочная система несомнѣнно лучше концессіонной, но введеніе ея при нашихъ условіяхъ было бы желательно только въ томъ случаѣ, если бы правительство согласилось признать, что акціонерное Общество, какъ юридическое лицо, не ограничено никакими законами, какимъ подвергаются отдѣльныя юридическія лица, входящія въ составъ Общества“.

Заключенія комиссіи обсуждались затѣмъ въ Комитетѣ Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли (8 декабря). Комитетъ присоединился къ выводамъ комиссіи, какъ относительно желательности введенія явочной системы, такъ и относительно возможности такого введенія лишь при условіи, что на акціонерныя общества не будутъ распространены какія-либо ограничительныя постановленія, и въ этомъ смыслѣ предложилъ высказаться своимъ представителямъ въ совѣщаніи. Предвидя однако, что Министерство Торговли и Промышленности можетъ, взамѣнъ полнаго освобожденія акціонерныхъ предпріятій отъ какихъ-либо ограниченій, предложить установленіе опредѣленнаго максимума правъ, предоставляемыхъ акціонернымъ предпріятіямъ, Комитетъ предложилъ представителямъ своимъ въ этомъ случаѣ воздержаться отъ дачи отвѣта до того, когда эти предполагаемыя нормы будутъ конкретно формулированы и подробно обсуждены представителями промышленности и торговли въ особомъ совѣщаніи.

Предположенія о томъ, что представители правительства выскажутся въ междувѣдомственномъ совѣщаніи за ограниченія явочнаго порядка, къ сожалѣнію оправдались.

Министръ Торговли и Промышленности С. И. Тимашевъ, открылъ совѣщаніе рѣчью, въ которой отмѣтилъ неотложность реформы акціонернаго законодательства, и предложилъ обсудить принципиальныя положенія, на которыхъ Министерствомъ будетъ построенъ соотвѣтствующій проектъ. Министръ предложилъ рѣшить, прежде всего, основной вопросъ: нужно ли замѣнить существующую разрѣшительную систему открытія акціонерныхъ обществъ явочной.

Въ самомъ же началѣ преній представитель совѣта сѣздовъ промышленности и торговли выступилъ съ заявленіемъ, что если при явочномъ порядкѣ не будутъ отмѣнены дѣйствующія нынѣ въ отношеніи нѣкоторыхъ категорій лицъ ограниченія, то совѣтъ сѣздовъ признаетъ невозможнымъ вообще обсуждать вопросъ о проектируемыхъ измѣненіяхъ въ порядкѣ открытія акціонерныхъ компаній. Его поддержалъ другой представитель той же организаціи, указавшій на желательность отмѣны ограниченій по приобрѣтенію евреями и поляками земель, и нѣкоторые другіе участники совѣщанія.

Для выясненія положенія С. И. Тимашевъ заявилъ, что въ указанномъ отношеніи правительство совершенно опредѣленно признаетъ необходимымъ и при введеніи явочнаго порядка удержатъ существующія ограниченія, имѣющія не только экономическое, но и политическое значеніе.

Громадное большинство выступавшихъ ораторовъ, представители Сѣзда горно-промышленниковъ юга Россіи, представители московскаго, нижегородскаго и рижскаго биржевыхъ комитетовъ и совѣта сѣздовъ биржевой торговли сельскаго хозяйства высказались опредѣленно за явочный порядокъ безъ всякихъ ограниченій.

Изъ представителей общественныхъ организацій противъ явочной системы съ оговорками высказывались лишь немногіе.

Представители вѣдомствъ стояли за ограниченіе явочной системы. Представитель Министерства Внутреннихъ Дѣлъ стоялъ за то, чтобы введеніе явочнаго порядка не привело къ нарушенію тѣхъ ограниченій, которыя установлены въ законѣ для лицъ различныхъ національностей. При чистомъ явочномъ порядкѣ, по его мнѣнію, общества могутъ учреждаться именно съ цѣлью обойти ограничительные законы.

Представители Министерства Юстиціи обратили вниманіе на техническія трудности при регистраціи акціонерныхъ обществъ. Представитель Государственного Контроля предложилъ смѣшанную систему—разрѣшительная для особыхъ случаевъ и явочная, какъ общее правило. Землеустроительное вѣдомство высказалось за смѣшанную систему, представитель Министерства Путей Сообщенія настаивалъ на сохраненіи для желѣзнодорожныхъ предпріятій разрѣшительной системы.

С. И. Тимашевъ формулировалъ три высказанныя въ совѣщаніи точки зрѣнія и предлагалъ ихъ принять во вниманіе при разработкѣ законопроекта, который въ детальномъ видѣ совѣщанію представленъ не будетъ.

Такимъ образомъ, противъ неограниченнаго явочнаго порядка возражали главнымъ образомъ представители вѣдомствъ, и притомъ по соображеніямъ политическаго характера.

Въ настоящее время Отдѣломъ Торговли Мин. Пром. и Торг. выработаны новыя главныя основанія проекта о реформѣ акціонернаго законодательства. Этотъ проектъ разосланъ на заключеніе Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Юстиціи. По полученіи заключеній и согласованіи ихъ Министерство Торговли и промышленности, по слу-

хатъ, предполагаетъ выработать окончательный законопроектъ и представить его въ Совѣтъ Министровъ безъ вторичнаго его обсужденія при участіи представителей промышленности и торговли.

Въ виду огромной важности этого вопроса для всей промышленности и въ виду того, что ограниченія явочнаго порядка не только не упростятъ, а еще болѣе осложнятъ и затруднятъ образованіе акціонерныхъ обществъ, *было бы умѣстно возбудить ходатайство о томъ, чтобы означенный проектъ, предварительно внесенія его въ законодательныя учрежденія, былъ переданъ на заключенія торгово-промышленныхъ организацій.*

3. ВОПРОСЪ О КРЕДИТѢ.

А. Долгосрочный промышленный кредитъ.

Положеніе вопроса о долгосрочномъ промышленномъ кредитѣ въ связи съ обсужденіемъ проекта объ облигаціяхъ и современной экономической конъюнктурой представляется въ слѣдующемъ видѣ:

На XXXVI Съѣздѣ обсуждались и были приняты основныя положенія о желательной постановкѣ *долгосрочнаго промышленнаго кредита* въ формѣ облигаціонныхъ займовъ акціонерныхъ промышленныхъ товариществъ). Положенія эти сводятся къ слѣдующему: необходимо установить явочный порядокъ для выпуска облигацій и допустить выпускъ облигацій безъ обязательнаго обезпеченія ихъ недвижимымъ имуществомъ. Торговыя и промышленныя организаціи, высказавшіяся по этому вопросу, а именно: Петербургскій, Кіевскій и Рижскій биржевые комитеты и совѣщаніе при Совѣтѣ Съѣздовъ представителей промышленности и торговли, также съ полнымъ единодушіемъ отвергли принципъ обязательнаго ипотечнаго обезпеченія и признали допустимымъ выпускъ облигацій, не обезпеченныхъ недвижимымъ имуществомъ. На этой же точки зрѣнія стоитъ и законодательное предположеніе 33-хъ членовъ 3-й Государственной Думы, внесенное въ Думу еще 2 Іюня 1910 года.

Вопросъ этотъ обсуждался въ междувѣдомственномъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Торговли и Промышленности, П. Л. Барка, съ 8 Марта с. г. По сообщенію „Торгово-Промышленной Газеты“, въ этомъ совѣщаніи были высказаны слѣдующія мнѣнія:

„По вопросу о порядкѣ выпуска облигаціонныхъ займовъ большинство высказалось за сохраненіе концессионной системы, причемъ представителемъ Министерства финансовъ была рѣшительно поддержана эта точка зрѣнія по тѣмъ соображеніямъ, что въ интересахъ публичнаго кредита за Министерствомъ должна быть сохранена возможность регулировать выпускъ⁰ бумагъ и не допускать наводненія рынка новыми бумагами при угнетенномъ его состояніи, и далѣе, что при свободномъ выпускѣ возможно появленіе на рынкѣ дутыхъ бумагъ. Впрочемъ, были голоса и за введеніе явочнаго порядка (Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи и представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства). Наконецъ было высказано и такое мнѣніе, что порядокъ выпуска облигаціонныхъ займовъ долженъ стоять въ зависимости отъ устава компаніи (объединенное совѣщаніе Общества фабрикантовъ и заводчиковъ и Совѣта Спб. Фондовой биржи).

Весьма оживленныя пренія вызвало второе предположеніе объ обезпеченіи облигаціонныхъ займовъ лишь недвижимымъ имуществомъ компаніи. Большинство принимавшихъ участіе въ преніяхъ высказывалось за допущеніе облигаціонныхъ займовъ, не фундированныхъ недвижимымъ имуществомъ. Представители Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли указывали на то, что при допущеніи однихъ лишь ипотечныхъ займовъ многія предпріятія въ отношеніи долгосрочнаго кредита могутъ оказаться въ худшемъ положеніи, чѣмъ нынѣ, и потому предлагали на ряду съ облигаціями, обезпеченными недвижимостью, установить другой видъ долгосрочнаго кредита, въ видѣ обязательствъ, обезпеченныхъ всякимъ инымъ имуществомъ компаніи (какъ, напр., техническимъ оборудованиемъ фабрикъ).

Это мнѣніе, въ виду высказывавшихся сомнѣній, приобрѣло два оттѣнка: одни, имѣя въ виду затруднительность размѣщенія облигацій, не фундированныхъ недвижимостью, внутри Россіи, предлагали ограниченіе, поддержанное и представителемъ Министерства Финансовъ, въ видѣ допущенія котировки этого рода бумагъ лишь за границу; другіе же, сомнѣваясь въ цѣлесообразности этого ограниченія въ виду возможнаго возвращенія бумаги изъ-за границы, предполагали внести ограниченія другого рода, а именно: во 1-хъ, не дозволять одному и тому же обществу выпускъ бумагъ обоихъ типовъ, а во 2-хъ, установить обязательное погашеніе имущества, составляющаго спеціальное обезпеченіе займа.

Такимъ образомъ явочный порядокъ, за который высказывался XXXVI Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, большинствомъ совѣщанія отвергнутъ, но всетаки признано возможнымъ допустить выпускъ облигаціонныхъ займовъ, не обезпеченныхъ недвижимымъ имуществомъ.

Заключеніе совѣщанія, конечно, не имѣетъ еще рѣшающаго значенія, такъ какъ вопросъ этотъ подлежитъ разсмотрѣнію законодательныхъ учреждений. Поэтому представляется умѣстнымъ коснуться этого вопроса на настоящемъ XXXVII Съѣздѣ. Допущеніе облигацій, не имѣющихъ ипотечнаго обезпеченія, но при условіи особаго каждый разъ правительственнаго разрѣшенія не внесетъ существенной перемѣны въ положеніе этого дѣла и не удовлетворитъ потребности въ промышленномъ кредитѣ. Объ этомъ подробно говорилось въ докладахъ Совѣта Съѣзда и соответствующихъ комиссій XXXV и XXXVI Съѣздовъ. Позиція, занятая въ этомъ вопросѣ Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи и другими организаціями, названными выше, не представляетъ собой чего либо новаго и исключительнаго. Признаваемый ими желательнымъ порядокъ (явочный при отсутствіи обязательнаго ипотечнаго обезпеченія облигацій) осуществленъ уже почти во всѣхъ культурныхъ государствахъ Европы и Америки, за исключеніемъ только Австріи и Аргентины. Въ свое время тамъ была разрѣшительная система и обязательное ипотечное обезпеченіе, но постепенно всюду отъ этого отказались, такъ какъ эти ограниченія, не давая ничего положительнаго, въ то же время сильно тормазили развитіе промышленнаго кредита.

Въ настоящее время почти всюду въ Европѣ и въ Америкѣ промышленныя акціонерныя товарищества выпускаютъ облигаціи явочнымъ порядкомъ и не только безъ ипотечнаго обезпеченія, но и вообще безъ спеціальнаго обезпеченія. Облигаціонерамъ только гарантируется, что и остальнымъ кредиторамъ не дано преимущественнаго положенія по сравненію съ ними. Облигаціонные займы получили всюду огромное развитіе, и курсъ облигацій является вполне устойчивымъ и никакихъ потрясеній кредита этотъ порядокъ не вызываетъ. На биржахъ котируются облигаціи крупныхъ солидныхъ предпріятій, пользуя-

щихся довѣріемъ публики, а облигаціи болѣе мелкихъ предпріятій размѣщаются обыкновенно въ кругахъ, осведомленныхъ о положеніи даннаго предпріятія. Съ другой стороны наличие ипотечнаго обезпеченія, если оно заключается не въ сельско-хозяйственномъ земельномъ участкѣ, а въ землѣ подъ постройками и въ промышленныхъ сооруженіяхъ и ихъ оборудованіи, не даетъ держателямъ облигацій тѣхъ прочныхъ гарантій, какими полагаютъ держатели закладныхъ листовъ учрежденій земельного кредита. Такимъ образомъ всѣ опасенія, что промышленныя облигаціи, выпускаемыя явочнымъ порядкомъ, окажутся „дутьими бумагами“ и наводнятъ рынокъ, не находятъ подтвержденія въ западно-европейской практикѣ. „Дутья бумаги“ просто не найдутъ себѣ сбыта.

Но и облигаціи съ ипотечнымъ обезпеченіемъ, выпущенныя съ особаго правительственнаго разрѣшенія, сами по себѣ отнюдь еще не могутъ считаться тѣмъ самымъ имѣющими обезпеченный сбытъ. Многія мелкія предпріятія всетаки не смогутъ размѣстить своихъ облигацій, хотя бы и выпущенныхъ съ правительственнаго разрѣшенія и обезпеченныхъ недвижимостью. Стало быть, дѣло вовсе не въ правительственномъ разрѣшеніи и не въ ипотечномъ обезпеченіи облигацій, а въ солидности выпускающихъ ихъ предпріятій.

По поводу работъ междувѣдомственнаго совѣщанія, подѣ председательствомъ П. Л. Барка, объ облигаціяхъ—въ печати снова возбужденъ вопросъ о промышленныхъ банкахъ. Вопросу этому былъ уже посвященъ подробный докладъ на XXXV Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи и тамъ была подробно изложена вся исторія вопроса.

Прежде, чѣмъ приступить къ разсмотрѣнію тѣхъ соображеній которыя были высказаны недавно въ связи съ вопросомъ объ облигаціяхъ, напомнимъ въ краткихъ словахъ исторію вопроса о промышленныхъ банкахъ.

Несмотря на то, что на Западѣ выпускъ облигацій промышл. предпріятіями практикуется въ очень широкихъ размѣрахъ (напр., въ Германіи промышленныхъ облигацій въ обращеніи на 2^{1/2} миллиарда марокъ), потребность въ промышленномъ кредитѣ не удовлетворена въ достаточной мѣрѣ и тамъ прибѣгаютъ къ другимъ формамъ кредита. Въ глѣняхъ долгосрочныхъ затратъ, промышленныя предпріятія используютъ тамъ очень широко краткосрочный коммерческій кредитъ. Но и при всемъ этомъ въ послѣдніе годы (съ 1907—1909 г.г.) въ Германіи, во Франціи и въ Англіи компетентныя лица и Общества констатировали недостаточность существующаго промышленнаго кредита и высказывались за расширеніе его путемъ устройства особыхъ промышленныхъ банковъ.

Естественно, что у насъ въ Россіи при отсутствіи свободы учрежденія акціонерныхъ обществъ и при существующихъ ограниченіяхъ для выпуска облигацій потребность въ расширеніи промышленнаго кредита должна быть еще болѣе настоятельной. И дѣйствительно, но это много разъ указывалось въ нашей печати и различными компетентными обществами и учрежденіями. Въ послѣднее 10-лѣтіе появился цѣлый рядъ проектовъ устройства промышленныхъ банковъ долгосрочнаго кредита.

Въ 1909 году вопросъ о промышленныхъ банкахъ былъ предметомъ обсужденія особаго совѣщанія, подѣ председательствомъ бывшаго Министра Торговли и Промышленности В. И. Тимирязева, при участіи нынѣшняго Министра С. И. Тимашева. Совѣщаніе это отнеслось вполне сочувственно къ этой идеѣ, но никакихъ практическихъ результатовъ отъ его работъ не послѣдовало и вопросъ этотъ самъ собой сошелъ съ очереди.

Не разъ возбуждался этотъ вопросъ и на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи (на XIX, XXIV, XXV, XXVI, XXXIV) и не далѣе, какъ на предпослѣднемъ Съѣздѣ XXXV, на

основаніи доклада Совѣта Съѣзда, согласно заключенію особой комиссіи Съѣзда, состоялось слѣдующее постановленіе:

„Признавая принципиально желательной организацію долгосрочнаго промышленнаго кредита въ видѣ кредитнаго общества, поручить Совѣту Съѣзда разрабатывать этотъ вопросъ въ цѣляхъ осуществленія этого общества при наступленіи благопріятныхъ условій, равно какъ и вопросъ объ учрежденіи особаго банка долгосрочнаго кредита. Въ видахъ частичнаго удовлетворенія потребности нашей промышленности въ долгосрочномъ промышленномъ кредитѣ, поручить Совѣту Съѣзда разработать съ участіемъ компетентныхъ лицъ и представителей частныхъ коммерческихъ банковъ вопросъ о разрѣшеніи этимъ банкамъ долгосрочныхъ ссудъ горнопромышленнымъ предпріятіямъ съ правомъ выпуска долгосрочныхъ обязательствъ“.

Въ началѣ текущаго года, какъ уже сказано, тема о промышленныхъ банкахъ стала дебатироваться снова въ связи съ вопросомъ объ облигаціяхъ. Высказанныя по этому поводу мнѣнія сводятся къ слѣдующему.

Реализація промышленныхъ облигацій встрѣчаетъ почти непреодолимые затрудненія и въ этой формѣ кредитъ могутъ получать лишь сравнительно немногія предпріятія. Поэтому даже улучшеніе существующей постановки облигаціонныхъ займовъ очень мало подвинетъ впередъ разрѣшеніе вопроса объ удовлетвореніи промышленности въ долгосрочномъ кредитѣ. Подобно тому какъ въ земельномъ кредитѣ между держателями закладныхъ листовъ и собственниками закладываемой земли являются посредниками земельные банки, необходимо, чтобы и въ области промышленнаго кредита было создано посредничество. Иначе говоря, необходимо созданіе особыхъ промышленныхъ банковъ. Подобные банки могутъ взять на себя трудъ предварительнаго ознакомленія и дальнѣйшаго постояннаго наблюденія за состояніемъ дѣлъ даннаго предпріятія. Задачи эти не подъ силу отдѣльнымъ капиталистамъ и потому они избѣгаютъ пріобрѣтать промышленныя облигаціи за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда имъ близко извѣстны дѣла даннаго предпріятія. Нерѣдко пріобрѣтателями облигацій являются сами же акціонеры, считающіе необходимымъ поддержать предпріятіе. Но даже взявъ на себя эту задачу (слѣдить за дѣлами даннаго предпріятія) пріобрѣтатель облигацій попадаетъ въ затруднительное положеніе всякій разъ, когда ему необходимо реализовать ихъ. Для мелкихъ выпусковъ облигацій биржевой сбытъ не возможенъ; напр. Петербургская биржа допускаетъ къ котировкѣ выпуски на сумму не менѣе 500 тыс. рублей. Но и въ тѣхъ случаяхъ, когда облигаціи допущены къ котировкѣ, реализація ихъ весьма затруднительна. На нашихъ биржахъ мѣсяцами приходится ожидать возможности реализаціи даже самыхъ мелкихъ партій этого рода бумагъ. Полученіе банковской ссуды подъ промышленныя облигаціи даже въ частныхъ банкахъ представляется еще болѣе труднымъ. Промышленные же банки, обезличивая обязательства отдѣльныхъ промышленныхъ предпріятій путемъ выпуска собственныхъ облигацій, освободятъ капиталистовъ отъ хлопотливыхъ заботъ объ обезпеченности своихъ помѣщеній капитала и тѣмъ создадутъ болѣе широкій рынокъ для использованія промышленностью долгосрочнаго кредита. Точно также приливъ иностранныхъ капиталовъ въ долгосрочный промышленный кредитъ можетъ быть открытъ только съ помощью такихъ банковъ.

Такимъ образомъ снова выдвигается вопросъ объ устройствѣ промышленныхъ банковъ для долгосрочнаго кредита.

Еще и другія основанія побуждаютъ удѣлить вниманіе этому вопросу. Въ Западной Европѣ банки принимаютъ близкое постоянное участіе въ учрежденіи и финансированіи промышленныхъ предпріятій. У насъ это участіе носитъ болѣе случайный и временный характеръ. Въ концѣ 90-хъ годовъ въ періодъ промышленнаго подъема многіе банки увлеклись учредительствомъ. По словамъ одного изъ знатоковъ нашего кредита, г. В. В. М., это увлеченіе „выразилось въ учрежденіи предпріятій безъ надлежащаго обезпеченія ихъ оборотными капиталами. Коммерческіе банки отлично сознавали, что они не могутъ затрачивать свои средства въ нужныя промышленности долгосрочныя ссуды и на такія операціи никто изъ банковъ сознательно не пошелъ, считая ихъ не соотвѣтствующими уставамъ. Но учрежденіе новыхъ промышленныхъ предпріятій, съ расчетомъ какъ можно скорѣе сбыть ихъ акціи, казалось операціею вполне согласною съ характеромъ учрежденія краткосрочнаго кредита. Это увлеченіе учредительствомъ не могло бы привести къ успѣшнымъ результатамъ даже при продолжающейся благопріятной общей экономической конъюнктурѣ, такъ какъ затраченные въ промышленность капиталы не могли ни приносить тотчасъ дивидендовъ, ни быть возстановлены въ короткіе сроки, на которые банки предполагали оставить ихъ въ дѣлѣ“. Но вскорѣ разразился промышленный кризисъ 1900—1902 г.г. и „оказалось уже совершенно невозможнымъ привлечь въ какой бы то ни было формѣ къ промышленности капиталы публики и тѣмъ развязать помѣщенные въ промышленный кредитъ средства краткосрочныхъ банковъ. Въ результатъ на рукахъ у частныхъ банковъ оказалась масса ссудъ, выданныхъ подъ залогъ промышленныхъ бумагъ или въ разной формѣ промышленнымъ предпріятіямъ. Такая иммобилизація части оборотныхъ средствъ коммерческихъ банковъ на промышленности отразилась полнымъ прекращеніемъ кредита. Банки, имѣвшіе раньше у себя цѣлыя техническія бюро для изслѣдованія промышленныхъ предпріятій, послѣ этого не только стали воздерживаться отъ дѣлъ подобнаго рода, но и существующимъ предпріятіямъ отказывали въ кредитѣ въ какой бы то ни было формѣ, а свое участіе въ ранѣе воспользовавшихся кредитомъ предпріятіяхъ сводили только къ усиліямъ извлечь возможно скорѣе свои капиталы изъ дѣла, хотя бы цѣною его разстройства.

Извѣстный изслѣдователь торгово-промышленнаго кризиса 1900—1902 года, Б. Ф. Брандтъ характеризуетъ положеніе дѣлъ въ этотъ періодъ совершенно тѣми же чертами. По его словамъ, банки принимали „живѣйшее участіе въ торгово-промышленномъ подъемѣ и содѣйствовали движенію вверхъ биржевыхъ цѣнностей, съ одной стороны, выдавая ссуды on call подъ такія цѣнности, а съ другой приобрѣтая ихъ для самихъ себя“. Онкольные ссуды въ банковыхъ балансахъ того времени составляли огромныя ссуды и занимали выдающееся мѣсто въ операціяхъ банковъ.

„Само собой разумѣется,—говоритъ названный изслѣдователь,—что подобная политика не могла выдержать продолжительное время. Всякая учредительная операція только тогда можетъ быть прочна и имѣть продолжительный успѣхъ, если употребляемые для этого капиталы свободны, и могутъ быть затрачиваемы въ предпріятія безъ всякаго опасенія скораго ихъ обратнаго требованія. Широкое финансированіе банками промышленныхъ предпріятій, требующихъ затраты капиталовъ на продолжительное время, имѣло бы резонъ лишь въ томъ случаѣ, если бы сами банки были снабжены долгосрочными капиталами, которые давали бы имъ возможность спокойно, не спѣша, доводить до конца свое финансированіе, поддерживать предпріятія въ трудные для нихъ первые годы дѣятельности

и вообще, не форсируя денежнаго рынка, постепенно размѣщать суммы соотвѣтственно накопленію въ странѣ новыхъ сбереженій, ищущихъ дивидендныхъ примѣненій. Такъ какъ, однако, наши банки оперируютъ краткосрочными капиталами, составляющими оборотныя средства страны, поступающія въ банки въ видѣ вкладовъ, то очевидно, что система обращенія оборотныхъ текущихъ средствъ въ долгосрочныя помѣщенія не могла выдержать долгое время и должна была кончиться кризисомъ... Къ такимъ же послѣдствіямъ должна была привести и практиковавшаяся банками въ широкихъ размѣрахъ выдача ссудъ подѣ онкольные счета. Въ ссуды эти были затрачены огромные капиталы, находившіеся въ свою очередь въ связанномъ состояніи, такъ какъ ссуды эти только повидимому были краткосрочныя, въ дѣйствительности же онѣ имѣли тотъ же долгосрочный характеръ, ибо каждый спекулянтъ, покрывъ одну ссуду, тотчасъ заключалъ другую подѣ обезпеченіе другихъ бумагъ, большей частью еще на большую сумму. Все это привело къ крайнему обремененію банковыхъ портфелей бумажными цѣнностями и къ чрезвычайной напряженности денежнаго рынка, которая неминуемо должна была привести въ концѣ концовъ къ реакціи и къ кризису“.

Тогда же какъ сказано возбуждался вопросъ объ учрежденіи спеціального банка промышленнаго кредита. По словамъ г. В. В. М., „вопросъ этотъ не получилъ движенія въ началѣ преимущественно вслѣдствіе того, что наши промышленники встрѣчали въ коммерческихъ банкахъ открытыя двери, получая здѣсь кредитъ въ формѣ учета векселей учредителей, оставленія банками за собой части основныхъ капиталовъ или облигаціонныхъ займовъ, корреспондентскихъ и онкольныхъ счетовъ и т. п. доступныхъ формахъ, до тѣхъ поръ никто промышленнымъ банкомъ серьезно не интересовался. Коммерческіе банки едва ли не были готовы даже прямо противодѣйствовать возникновенію учрежденія, которое угрожало бы конкуренціей въ области казавшихся столь выгодными операций. Позднѣе же, когда трудность возвращенія помѣщенныхъ въ промышленный кредитъ капиталовъ стала являться, выдающіеся представители банковыхъ сферъ сильно интересовались проектомъ, и если онъ въ то время не получилъ осуществленія, то едва ли не вслѣдствіе только опасенія финансовой администраціи, что учрежденіе промышленнаго банка можетъ быть истолковано какъ новая попытка поддержать грюндерство и спекуляцію, созданіе и намѣренное поддержаніе которой такъ упорно приписывалось публикою бывшему руководителю Министерства Финансовъ“.

Въ настоящее время мы переживаемъ время сильнаго промышленнаго оживленія и крайняго развитія биржевыхъ спекуляцій съ дивидендными бумагами. Снова наблюдаются тѣ же явленія, которыя были отмѣчены выше относительно періода предыдущаго подъема, предшествовавшаго кризису 1900—1902 г.г. Подробнѣе объ этомъ сказано въ той части настоящаго доклада, гдѣ разсматривается современная экономическая конъюнктура. Поэтому здѣсь на этомъ можно больше не останавливаться. Одинаковыя причины приводятъ къ одинаковымъ слѣдствіямъ. Участіе банковъ въ учредительствѣ и финансированіи предприятий и безпримѣрное развитіе онкольной операціи подѣ дивидендныхъ бумаги, въ связи съ биржевымъ ажіотажемъ, можетъ принести тѣ же плоды, что и въ 1900—1902 г.г. какъ только биржевое и промышленное оживленіе смѣнится новымъ періодомъ застоя. Тогда снова станетъ въ острой формѣ вопросъ объ упорядоченіи промышленнаго кредита. Въ предвидѣніи этого было бы цѣлесообразнѣе, не дожидаясь момента острой нужды, теперь же принять какія-либо мѣры для практическаго разрѣшенія этой задачи. Для этого намѣчалось

три пути: 1) образованіе особыхъ промышленныхъ кредитныхъ обществъ по образцу существующихъ городскихъ кредитныхъ обществъ, выдающихъ ссуды подъ залогъ городской недвижимости, 2) устройство специальныхъ промышленныхъ банковъ (на акціонерныхъ началахъ) съ правомъ выдачи долгосрочныхъ ссудъ, 3) разрѣшеніе существующимъ банкамъ образовывать особые отдѣлы по выдачѣ долгосрочныхъ ссудъ подъ залогъ промышленнаго имущества предпріятій.

Б. Краткосрочный (товарный) кредитъ.

Въ 1910 году по ходатайству Совѣта Съѣзда горнопр. юга Россіи Государственному Банку была разрѣшена выдача ссудъ подъ залогъ антрацита и товарные документы на него. Въ 1911 году по вторичному ходатайству Совѣта Съѣзда условія выдачи ссудъ были измѣнены въ томъ смыслѣ, что допущенъ залогъ и мелкихъ сортовъ антрацита и сроки ссудъ продлены.

За все время дѣйствія правилъ о ссудахъ подъ антрацитъ по октябрю 1912 года было выдано изъ Конторъ и Отдѣленій Государственнаго Банка слѣдующее количество ссудъ:

Харьковской Конторой	2 ссуды	
Ростовской "	6 " на 176,637 рублей	
Маріупольскомъ Отдѣленіемъ	2 " " 2,400 "	
Юзовскимъ Отдѣленіемъ	2 " " 30,500 "	
Таганрогскимъ Отдѣленіемъ	4 " " 91,100 "	

Въ Отдѣленіяхъ Банка Екатеринославскомъ и Феодосійскомъ случаевъ выдачи ссудъ подъ антрацитъ не было.

Въ Комиссіи XXXVI Съѣзда было выяснено, что слабое развитіе этихъ ссудъ обусловлено прежде всего тѣмъ, что большихъ запасовъ антрацита на рудникахъ не было. Но, помимо условій послѣдняго времени, правила ссудъ подъ антрацитъ вообще не отвѣчаютъ тѣмъ требованіямъ, которыя ставитъ практика. Ссуды допущены двоякаго рода: 1) подъ наличный антрацитъ на складѣ, причѣмъ возможно оставленіе залога на отвѣтственномъ храненіи залогодателя, 2) подъ дубликаты накладныхъ. Ссуды перваго рода могутъ получить распространеніе, но при исключительныхъ обстоятельствахъ, такъ какъ при нормальныхъ условіяхъ рынка большихъ запасовъ антрацита на рудникахъ не бываетъ. Что же касается ссудъ подъ дубликаты накладныхъ, то было выяснено, что при краткости срока, въ теченіе котораго ими можно пользоваться, и при невозможности оставлять на храненіи товаръ при ст. желѣзныхъ дорогъ, ссуды подъ дубликаты накладныхъ не представляютъ интереса для антрацитопромышленниковъ, которые нуждаются въ кредитѣ на срокъ не менѣе 3-хъ 4-хъ мѣсяцевъ послѣ отправки товара покупателю.

19 Ноября 1911 г. Совѣтомъ Съѣзда было возбуждено ходатайство о разрѣшеніи Государственному Банку выдачи ссудъ подъ *каменный уголь и коксъ*, товарные документы и подъ соло-векселя при наличіи товарной сдѣлки на уголь и коксъ при отобраніи отъ ссудополучателей особыхъ обязательствъ. 7-го Апрѣля с. г. Государственный Банкъ сообщилъ Совѣту Съѣзда, что, согласно утвержденному Г. Министромъ Финансовъ постановленію Совѣта Банка, означенное ходатайство признано не подлежащимъ удовлетворенію.

Въ виду отказа въ означенномъ ходатайствѣ Совѣтъ Съѣзда не возбудилъ другихъ ходатайствъ о распространѣніи указанной формы кредита также и на антрацитъ, а также не нашелъ возможнымъ возбуждать вопросъ о возобновленіи выдачи ссудъ подъ обезпеченіе промышленнымъ имуществомъ предпріятія съ выдачей ссудополучателями соло-векселей.

Такимъ образомъ вопросъ о товарномъ кредитѣ для каменноугольной и антрацитовой промышленности остается не разрѣшеннымъ.

4. О пересмотрѣ Русско-Германскаго торговаго договора.

Въ виду предстоящаго пересмотра Русско-Германскаго торговаго договора Министерствомъ Торговли и Промышленности предприняты подготовительныя работы, имѣющія цѣлью всестороннее изученіе результатовъ дѣйствія этого договора и выработку пожеланій, къ осуществленію коихъ намъ надлежитъ стремиться при заключеніи договора. Въ частности предположено подробное обслѣдованіе всѣхъ отраслей промышленности, въ томъ числѣ горной и горнозаводской.

Главное руководство работами по пересмотру таможеннаго тарифа будетъ выполняться Комиссіею, подъ предсѣдательствомъ Министра Торговли и Промышленности, при участіи экспертовъ и представителей различныхъ отраслей отечественной промышленности. Изготовленіе же подготовительныхъ докладовъ на основаніи собранныхъ Министерствомъ матеріаловъ будетъ возложено на Таможенную, подъ предсѣдательствомъ особо избраннаго Министромъ лица, Комиссію изъ ученыхъ специалистовъ. Таможенная Комиссія будетъ состоять изъ 10-ти подотдѣловъ, соотвѣтственно числу группъ, на которыя распределены всѣ отрасли промышленности. На обязанность Таможенной Комиссіи и входящихъ въ ея составъ членовъ будетъ возложена разработка матеріаловъ по нижеслѣдующей программѣ примѣнительно къ дѣйствующему таможенному тарифу:

1. Современное положеніе, количественное и качественное, производства у насъ даннаго предмета. Въ отношеніи какихъ родовъ предмета наше производство представляется упрочившимся. Производство какихъ родовъ товара у насъ слабо развито или совершенно отсутствуетъ; какими причинами это обусловливается.

2. Какое вліяніе оказалъ на производство даннаго предмета нашъ таможенный тарифъ, вступившій въ силу съ 16 февраля 1906 года.

а) Увеличился ли сбытъ русскихъ продуктовъ на нашемъ рынкѣ или уменьшился, и по какимъ причинамъ произошло то или иное слѣдствіе. Если сбытъ увеличился, не произошло ли это за счетъ сокращенія ввоза конкурирующихъ иностранныхъ продуктовъ.

Не усилилась ли конкуренція съ привознымъ иностраннымъ товаромъ,—въ какихъ родахъ товара и изъ какихъ странъ происходящаго. Если усилилась, то отъ какихъ причинъ это зависитъ.

б) Увеличилась ли конкуренція на внутреннемъ рынкѣ, благодаря учрежденію новыхъ фабрикъ или расширенію существующихъ.

в) Увеличилось ли или уменьшилось общее потребленіе продуктовъ.

г) Если потребленіе уменьшилось, то произошло ли это за счетъ продуктовъ, замѣнившихъ ихъ, или же потребленіе вообще сократилось. Если оно вообще сократилось, то по какимъ причинамъ.

д) Увеличилась ли или уменьшилась себѣ стоимость продуктовъ, и по какимъ причинамъ произошло то или иное слѣдствіе.

е) Явилась ли возможность повышенія продажной стоимости продуктовъ; наоборотъ не послѣдовало ли уменьшеніе продажной стоимости, и по какимъ причинамъ произошло то или иное слѣдствіе.

ж) Послѣдовало ли за время 1906—1912 г.г., расширение производства у насъ,—въ отношеніи какихъ предметовъ, именно, оно послѣдовало, и въ чемъ количественно выразилось расширеніе.

3. Въ какой мѣрѣ ставки нынѣ дѣйствующаго русскаго конвенціоннаго тарифа представляютъ огражденіе нашимъ производствамъ (расчетъ стоимости у насъ и сравненіе, если возможно, со стоимостью иностранной фабрикаціи).

4. Какое измѣненіе признавалось бы желательнымъ сдѣлать въ нашемъ тарифѣ, въ интересахъ упроченія существующихъ отраслей промышленности и насажденія новыхъ, и по какимъ именно основаніямъ. Какія измѣненія въ тарифѣ надлежало бы сдѣлать (и въ какой именно редакціи): а) въ цѣляхъ включенія въ тарифъ товаровъ, не предусмотрѣнныхъ настоящимъ его текстомъ; б) въ видахъ упрощенія тарифа (за счетъ сокращенія числа циркуляровъ); в) въ цѣляхъ большей специализаціи обозначенія товаровъ въ статьяхъ тарифа, производимой для усиленія огражденія производства наиболѣе дорогихъ сортовъ товара и возможнаго ослабленія покровительства изготовленію дешевыхъ сортовъ и г) въ цѣляхъ приведенія отдѣльныхъ статей тарифа въ большее, чѣмъ нынѣ, соотвѣтствіе между собою и приданія большей стройности системѣ тарифа.

5. Какія измѣненія желательны, въ интересахъ отпускной торговли и отечественной промышленности, въ конвенціонныхъ тарифахъ иностранныхъ государствъ.

Первоначальныя работы, а также общій пересмотръ нашего Таможеннаго тарифа предположено закончить примѣрно въ теченіе не болѣе 3-хъ лѣтняго срока. Въ теченіе остальныхъ двухъ лѣтъ до конца 1916 г., когда наступитъ срокъ денонсаціи дѣйствующаго трактата, должны быть осуществлены самыя работы по пересмотру постановленій договора и по составленію списковъ желательныхъ пониженій Германскаго Таможеннаго тарифа.

Вопросы о таможенныхъ пошлинахъ неоднократно были предметами обсужденія на Сѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи и разрабатывались въ докладахъ Совѣта и комиссій Сѣзда, а также въ статьяхъ „Горно-Завод. Листка“ и „Горно-Завод. Дѣла“. При Совѣтѣ Сѣзда организовано постоянное изученіе вопросовъ, имѣющихъ отношеніе къ товарообмѣну Россіи съ сосѣдними странами и къ таможенной охранѣ промышленности. Въ связи съ пересмотромъ Русско-Германскаго торговаго договора Совѣтомъ Сѣзда поручено горн. инж. П. А. Пальчинскому собрать въ Германіи свѣдѣнія по слѣдующимъ вопросамъ:

1. Снабженіе русскаго рынка иностраннымъ углемъ и коксомъ.

Организація торговли въ Россіи иностраннымъ углемъ и коксомъ: фирмы поставяющія товаръ, ихъ цѣны и колебанія, условія продажи и потребители; экспортныя цѣны и тарифы, вывозная политика синдикатовъ, мѣры правительства къ поощренію экспорта; качество товара сравнительно съ русскимъ углемъ и коксомъ; насколько германская углепро-

мышленность заинтересована въ экспортѣ топлива въ Россію, отношеніе ея къ предстоящему пересмотру договоровъ и т. д.

2. Экспортъ продуктовъ Германской металлургіи въ Россіи.

Успѣхи Германской металлургической и машино-строительной промышленности за послѣдніе 25—35 лѣтъ и причины ихъ. Рынки сбыта, организація продажи, условія поставки, цѣны. Главнѣйшіе поставщики и потребители въ Россіи продуктовъ Германской металлургической промышленности, механической и машиностроительной. Экспортная политика синдикатовъ и мѣры правительства къ развитію экспорта, значеніе внутренняго и внѣшняго рынка для Германской металлургіи и машиностроенія, отношеніе этихъ отраслей промышленности къ „тяжелой“ индустріи и ихъ позиція въ вопросѣ о пересмотрѣ торговыхъ договоровъ.

3. Химическая промышленность.

Побочные продукты коксованія. Развѣтіе этой отрасли промышленности въ Германіи, внутренній и внѣшній рынокъ, главнѣйшіе потребители. Ортанизація торговли, цѣны, условія продажи внутри Германіи и въ Россіи. Необходимо обратить особое вниманіи на сѣрно-кислый амміакъ, смолу и пропиточныя масла.

Такимъ образомъ Совѣтъ Съѣзда не переставалъ до настоящаго времени заниматься вопросами, связанными съ нашей таможенной политикой, и въ частности съ пересмотромъ Русско-Германскаго договора. Въ виду того, что приведенная выше программа для докладовъ Таможенной Комиссіи даетъ возможность достаточно полно освѣтить интересы нашей промышленности и нашего рынка, то въ интересахъ согласованія работъ Совѣта Съѣзда съ работами Министерства, эта программа будетъ принята во вниманіе въ дальнѣйшихъ изслѣдованіяхъ по этому вопросу.

5. Обложеніе горныхъ и горнозаводскихъ предпріятій юга Россіи въ 1911 г.

Горная промышленность юга Россіи имѣетъ дѣло съ весьма малоцѣнными продуктами углемъ, рудою, флюсами, солью и пр., на себѣ-стоимости которыхъ ощутительно отражаются не только непосредственные расходы по добычѣ и по коммерческому веденію дѣла, но и такіе расходы, какъ налоги. Отсюда—вполнѣ естествененъ тотъ интересъ, который уже издавна обнаруживали Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи къ налоговому вопросу, какъ со стороны вліянія налоговъ на южн. русскую горную промышленность, такъ и со стороны правомѣрности взиманія того или иного вида налоговъ.

Интересъ къ налоговому вопросу еще болѣе усиливается въ виду чрезмѣрнаго роста прямыхъ налоговъ и пошлинъ, уплачиваемыхъ промышленностью и торговлей, и все увеличивающагося налогового обремененія этихъ отраслей народнаго хозяйства.

Въ общей суммѣ нашего бюджета прямые налоги играютъ очень скромную роль (приблизительно около 8⁰ %) и потому, казалось бы, не должны быть обременительны ни для какой группы плательщиковъ налоговъ. Однако налоги эти распредѣляются неравно-

мѣрно. Значительная часть ихъ падаетъ на промышленность и торговлю. Тогда какъ земля обложена крайне незначительно, а городскія недвижимыя имущества въ размѣрѣ 6⁰/₀ изъ доходности, промышленность и торговля въ среднемъ обложены до 10⁰/₀ и даже больше. Обложеніе же отдѣльныхъ предпріятій доходитъ до 23—24⁰/₀.

Таковъ же характеръ обложенія промышленности земскими сборами.

Каково же, въ частности, обложеніе государственными и земскими налогами продуктовъ горной и горнозаводской промышленности юга Россіи? На этотъ вопросъ даютъ отвѣтъ данныя, собираемыя ежегодно Статистическимъ Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

По приблизительнымъ подсчетамъ, различныя категоріи налоговъ, уплачиваемыхъ каменноугольными, антрацитовыми, желѣзгорудными и солепромышленными предпріятіями юга Россіи, на одинъ пудъ добытаго угля и руды выражаются слѣдующими цифрами:

	Каменноугольныя предпріятія		Антрацитныя предпріятія		Желѣзгорудныя предпріятія		Соляныя предпріятія	
	На 1 пудъ добытаго угля падаетъ сборовъ (въ коп.)	% отношеніе ко всему сбору съ пуда добытаго угля	На 1 пудъ добытаго антрацита падаетъ сборовъ (въ коп.)	% отношеніе ко всему сбору съ пуда добытаго антрацита	На 1 пудъ добытой руды падаетъ сборовъ (въ коп.)	% отношеніе ко всему сбору съ пуда добытой руды	На 1 пудъ добытой соли падаетъ сборовъ (въ коп.)	% отношеніе ко всему сбору съ пуда добытой соли
Промысловый налогъ	0,063	26,7	0,023	13,5	0,060	23,1	0,188	30,3
Гербовый сборъ . . .	0,017	6,8	0,020	11,8	0,024	9,2	0,035	5,6
Земскій сборъ	0,111	44,6	—	—	0,145	55,8	0,328	52,9
Расходы на казаковъ и полицію	0,034	13,7	0,011	6,8	0,013	5,0	0,018	2,9
Прочіе сборы	0,024	9,2	0,116	68,2	0,018	6,9	0,051	8,2
Итого . . .	0,249	100	0,170	100	0,260	100	0,620	100

Такимъ образомъ, видно, что ихъ общаго налогового бремени наиболѣе значительная часть его какъ въ каменноугольномъ, такъ и въ желѣзгорудныхъ и соляныхъ предпріятіяхъ приходится на долю земскаго обложенія:—44,6⁰/₀ въ каменноугольныхъ предпріятіяхъ, 55,8⁰/₀—въ желѣзгорудныхъ предпріятіяхъ и 52,9⁰/₀—въ соляныхъ предпріятіяхъ, Антрацитовыя предпріятія, какъ находящіяся въ Области Войска Донскаго, земскаго налога не платятъ. Въ антрацитовыхъ предпріятіяхъ очень великъ процентъ обложенія прочими сборами, что объясняется тѣмъ, что нѣкоторые антрацитовые рудники уплачиваютъ очень большія суммы войсковой пошлыны. За земскимъ налогомъ идетъ промысловый налогъ—

25,7% для каменноугольныхъ предпріятій, 13,5%—для антрацитовыхъ предпріятій, 23,1%—для желѣзгорудныхъ предпріятій и 30,3%—для солянныхъ предпріятій. Далѣе идутъ гербовый сборъ, расходы на полицію и казаковъ и такъ называемые, прочіе налоги, куда входятъ сборы съ паровыхъ котловъ, сборы съ денежныхъ капиталовъ, государственный налогъ съ недвижимыхъ имуществъ, сословные и прочіе сборы.

На основаніи приведенныхъ данныхъ и свѣдѣній о количествѣ добываемаго продукта можно выяснитъ общую сумму налоговъ и сборовъ, уплачиваемыхъ каменноугольными, антрацитовыми, желѣзгорудными и соляными предпріятіями юга Россіи въ 1911 году. Принимая во вниманіе, что общая добыча за 1911 г. была для каменнаго угля 1033,43 милл. пуд., для антрацита—184,20 милл. пуд., для желѣзной руды—318,75 милл. п. и для каменной соли 37,20 милл. пуд., общая сумма различныхъ налоговъ и сборовъ, уплачиваемыхъ этими предпріятіями, выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Каменноугольныя предпріятія	Антрацитныя предпріятія	Желѣзгорудныя предпріятія	Соляныя пред- пріятія
	Общая сумма налоговъ	Общая сумма налоговъ	Общая сумма налоговъ	Общая сумма налоговъ
	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.
Промысловый налогъ .	651,060—90	42,366—00	191,250—00	69,936—00
Гербовый сборъ	175,683—10	36,840—00	76,500—00	13,020—00
Земскій сборъ	1,147,107—30	—	462,187—50	122,016—00
Расходы на казаковъ и полицію	351,366—20	20,262—00	41,437—50	6,696—00
Прочіе сборы	244,793—14	214,497—20	57,220—75	19,170—00
Итого . . .	2,573,010—64	313,965—20	828,595—75	230,838—00

По отношенію къ доменнымъ и передѣльнымъ заводамъ юга Россіи цифры налоговъ исчислены на одного рабочаго. Общая сумма налоговъ, приходящаяся на одного рабочаго, въ 1911 г. равнялась 59 р. 35 коп. Эта сумма распределяется слѣдующимъ образомъ:

	на 1 раб.
Промысловый налогъ	14 р. 83 к.
Земскій сборъ	30 „ 91 „
Гербовый сборъ	5 „ 21 „
Расходы на полицію и казаковъ	4 „ 75 „
Прочіе налоги	3 „ 65 „
Итого	59 р. 35 к.

Что касается общей суммы налоговъ въ абсолютныхъ цифрахъ, для доменныхъ и передѣльныхъ заводовъ, то принимая во вниманіе, что количество рабочихъ въ доменныхъ и передѣльныхъ заводахъ 1911 г. равнялось 69398 человекъ, оно выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

Промысловый налогъ	1.028.180 р. 67 к.
Земскій сборъ	1.785.340 „ 44 „
Гербовый сборъ	361.419 „ 93 „
Расходы на полицію и казаковъ	329.692 „ 55 „
Прочіе налоги	253.072 „ 33 „
Итого .	3.758.705 р. 92 к.

Всего же по всей горной и горнозаводской промышленности юга Россіи, за исключеніемъ марганца и руды, общая сумма налоговъ въ 1911 г. достигла 7.705.115 р. 51 к.

Такова приблизительная величина налогового обремененія пяти вышеуказанныхъ отраслей горной и горнозаводской промышленности юга Россіи.

Каково же отношеніе налогового обремененія горной и горнозаводской промышленности за 1911 годъ къ предыдущимъ годамъ? Для сравненія возьмемъ данныя по каменноугольной и желѣзорудной промышленности и доменнымъ передѣльнымъ заводамъ. Налоговое обремененіе каменноугольныхъ предприятий за цѣлый рядъ лѣтъ выразится въ ниже слѣдующихъ данныхъ:

	На одинъ пудъ угля				
	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.	Въ 1911 г.
Промысловый налогъ	0,065	0,067	0,044	0,067	0,063
Земскіе сборы	0,035	0,076	0,093	0,124	0,111
Гербовый сборъ	0,027	0,025	0,017	0,017	0,017
Расходы на казаковъ и полицію	—	—	—	—	0,034
Прочіе налоги	0,037	0,042	0,018	0,018	0,024
Итого	0,214	0,210	0,172	0,226	0,249

Для желѣзрудныхъ предпріятій:

	На одинъ пудъ руды				
	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.	Въ 1911 г.
Промысловый налогъ	0,070	0,091	0,070	0,105	0,060
Земскіе сборы	0,130	0,118	0,163	0,131	0,145
Гербовый сборъ	0,027	0,022	0,015	0,020	0,024
Расходы на казаковъ и по- лицію	—	—	—	—	0,013
Прочіе налоги	0,009	0,028	0,006	0,004	0,018
Итого	0,236	0,259	0,254	0,260	0,260

Для доменныхъ и передѣльныхъ заводовъ:

	На одного рабочаго			
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.	Въ 1911 г.
Промысловый налогъ	7 р. 91 к.	9 р. 83 к.	11 р. 69 к.	14 р. 83 к.
Земскіе сборы	16 „ 66 „	23 „ 17 „	27 „ 70 „	30 „ 91 „
Гербовый сборъ	5 „ 93 „	6 „ — „	7 „ 37 „	5 „ 21 „
Расходы на казаковъ и по- лицію	—	—	—	4 „ 75 „
Прочіе налоги	7 „ 33 „	7 „ — „	5 „ 86 „	3 „ 65 „
Итого	37 р. 83 к.	46 р. — к.	52 р. 62 к.	59 р. 35 к.

Изъ этихъ данныхъ видно, что количество налоговъ хотя по отдѣльнымъ видамъ обложенія за 1911 г. и возросло, но въ общемъ оно все же упало по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Если исключить изъ общей суммы налоговъ расходы на полицію и казаковъ, которые за прошлые годы не вошли въ общую сумму налоговъ, то эти итожныя суммы для каменноугольной и желѣзорудной промышленности будутъ меньше и только для доменныхъ и передѣльныхъ заводовъ общая сумма налога, приходящагося на одного рабочаго, немного увеличивается. Такіе результаты вполне понятны. Доменные и передѣльные заводы работали болѣе или менѣе нормально и въ предыдущіе годы. Что же касается каменноугольныхъ и желѣзорудныхъ предпріятій, то для нихъ 1911 годъ является первымъ годомъ, въ который они нѣсколько оправились отъ угнетеннаго состоянія предшествующихъ лѣтъ и поэтому, естественно, тягость налоговъ въ этомъ году въ названныхъ предпріятіяхъ нѣсколько уменьшилась.

Но всѣ вышеуказанныя данныя, взятые сами по себѣ безъ отношенія къ прибыли, получаемой предпріятіями той или другой отрасли промышленности, не могутъ характеризовать всей тяжести налогового обремененія. Для послѣдняго необходимо сравнить высоту налогового обремененія съ прибылью или убыткомъ, который даетъ та или другая отрасль промышленности.

Такъ, каменноугольныя предпріятія дали въ 1911 г. въ среднемъ прибыль, равную одной копейкѣ на одинъ пудъ угля—это уже за вычетомъ суммы налоговъ и сборовъ. Если же сюда прибавить эту послѣднюю сумму, т. е. 0, 249 коп. на 1 пудъ угля, то прибыль вмѣстѣ съ налогами и сборами составитъ 1,249 коп. на 1 пудъ угля. Высота обложенія этихъ предпріятій, такимъ образомъ, выразится въ 19,9%. Желѣзорудныя предпріятія за 1911 г. дали 0,86 коп. прибыли на 1 пудъ добычи. Сумма же налоговъ, уплачиваемыхъ этими предпріятіями на 1 пудъ добычи, равна 0,260 коп. Слѣдовательно, высота обложенія по тѣмъ же расчетамъ выразится въ 23,2%. Что касается доменныхъ и передѣльныхъ рабочихъ, то высота обложенія ихъ въ 1911 году равнялась 16,2% (сумма налоговъ на 1 рабочаго равнялась 9 руб. 35 коп. а прибыль въ среднемъ 307 р. 29 коп.).

Такіе размѣры обложенія горной и горнозаводской промышленности надо признать чрезмѣрными. Пока, мы имѣемъ годы благополучія, такая высота обложенія еще терпима, но придетъ промышленный кризисъ—и налоговая тяжесть горной и горнозаводской промышленности можетъ оказаться губительной.

Заканчивая общую характеристику обложенія горнопромышленныхъ предпріятій юга Россіи, слѣдуетъ признать, что *русская промышленность и торговля вообще и горная и горнозаводская промышленность юга Россіи въ частности находится подъ гнетомъ все усиливающагося налогового бремени, не стоящаго въ соответствии съ платежеспособной силой промышленности и торговли.*