

ТРУДЫ

ХІ СЪЪЗДА

ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ ЮГА РОССІИ,

бывшаго въ городѣ Харьковѣ

съ 20-го Октября по 9-е Ноября 1886 года.

І ЧАСТЬ (ДОКЛАДЫ).



ХАРЬКОВЪ.

Типографія Каплана и Бирюкова, Рыбная—30.

1886.

~~~~~  
Печатать разрѣшается. Старшій Совѣтникъ Губернскаго Правленія *В. Кузинъ*.  
~~~~~

О г л а в л е н и е

ТРУДОВЪ ХІ СЪѢЗДА ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ ЮГА РОССИИ.

I. Выслушаніе отчетовъ должностныхъ лицъ Съезда.

а) Уполномоченныхъ.

	Стр.
Отчетъ уполномоченныхъ	91
Въ отчетѣ председателя	XVI
Въ протоколѣ 2-го засѣданія	6
„ „ 4-го „	12
„ „ 8-го „	28
Въ стенографическомъ отчетѣ 2-го засѣданія	4
„ „ „ 4-го „	35
„ „ „ 8-го „	104

б) Выборныхъ.

Отчетъ выборныхъ	237
Въ отчетѣ председателя	XVI
Въ протоколѣ 2-го засѣданія	6
„ „ 12-го „	41
Въ стенографическомъ отчетѣ 2-го засѣданія	7
„ „ „ 12-го „	170

в) Совѣта Общества пособія утѣчнымъ горнорабочимъ.

Докладъ Совѣта Общества	269
Отчетъ Совѣта Общества	273
Въ отчетѣ председателя	XXII
Въ протоколѣ 3-го засѣданія	10
„ „ 16-го „	71
„ „ 17-го „	74
Въ стенографическомъ отчетѣ 3-го засѣданія	29
„ „ „ 17-го „	331

г) *Постоянной ревизионной комиссiи.*

	Стр.
Докладъ ревизионной комиссiи	278
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXI
Въ протоколѣ 12-го засѣданiя.	40
Въ стенографическомъ отчетѣ 12-го засѣданiя	170

II. Составленiе для Министерства путей сообщенiя свѣдѣнiй о предполагаемыхъ перевозкахъ минеральнаго топлива въ 1887 году и о предполагаемой производительности копей.

Вѣдомость о предполагаемой производительности копей въ 1887 году.	287
Вѣдомость предполагаемаго вывоза минеральнаго топлива въ 1887 году	298
Распредѣленiе угольныхъ грузовъ по направленiямъ	301
Свѣдѣнiе объ углепромышленности восточной части Донецкаго бассейна	306
Заявленiе управляющаго Курско-Харьково-Азовской желѣзною дорогою.	29
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXV
Въ протоколѣ 3-го засѣданiя	8
„ „ 8-го „	24
„ „ 10-го „	35
Въ стенографическомъ отчетѣ 3-го засѣданiя	17
„ „ „ 8-го „	84
„ „ „ 10-го „	137

III. Пересмотръ правилъ о перевозкахъ минеральнаго топлива Донецкаго бассейна и инструкцiй выборнымъ отъ углепромышленниковъ.

Докладъ комиссiи	309
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXVII
Въ протоколѣ 16-го засѣданiя	70
Въ стенографическомъ отчетѣ 16-го засѣданiя	303

1. *Объ ассигновани 900 рублей для возмѣщенiя расходовъ, производимыхъ Донецкою дорогою по составленiю и доставкѣ суточныхъ извѣдомленiй.*

Въ докладѣ комиссiи	316
Въ отчетѣ предсѣдателя.	XXVIII
Въ протоколѣ 16-го засѣданiя.	70
Въ стенографическомъ отчетѣ 16-го засѣданiя.	313

ОТЧЕТЪ

Предсѣдателя XI съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, Горнаго Инженера
Статскаго Совѣтника Е. Таскина 3-го.

ОТЧЕТЪ

Предсѣдателя XI Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, Горнаго Инженера Статскаго Совѣтника Е. Таскина 3-го.

Въ исполненіе предписанія Горнаго Департамента отъ 13-го сентября 1886 г. № 734, былъ мною открытъ, 20-го октября того же года, въ г. Харьковѣ, XI Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, и по обсужденіи указанныхъ въ программѣ вопросовъ, согласно положенію о Съѣздахъ, утвержденному г. Министромъ государственныхъ имуществъ 12 іюня 1886 г., закрытъ 9 ноября.

Въ трудахъ Съѣзда, кромѣ горнопромышленниковъ и представителей многихъ изъ нихъ, принимали участіе:

Представители Министерства путей сообщенія: Н. А. Кронбергъ, инженеръ путей сообщенія, правительственный инспекторъ желѣзн. дорогъ Курско-Харьково-Азовской, Курско-Кіевской и Фастовской, и замѣститель его инженеръ Ф. А. Галицынскій, участковый инспекторъ Курско-Харьково-Азовской дороги.

Управляющій горною и соляною частями области Войска Донскаго, горный инженеръ д. с. с. В. А. Вагнеръ; окружной инженеръ Юго-западнаго округа горный инженеръ с. с. Л. П. Долинскій; окружной инженеръ 2-го Округа западной части Донецкаго бассейна горный инженеръ с. с. И. И. Зеленцовъ.

Представители желѣзныхъ дорогъ:

Курско-Харьково-Азовской—управляющій—инженеръ Д. Д. Нероновъ; начальникъ службы движенія И. А. Александровичъ и его помощникъ И. С. Азбугинъ.

Донецкой каменноугольной—управляющій—инженеръ И. И. Балкашинъ, отъ Правленія—М. Ф. Кривошеинъ и начальникъ службы движенія П. И. Борисовъ.

Харьк.-Николаевской—начальн. службы движенія г. Радцигъ.

Юго-западныхъ—горный инженеръ Н. Н. Печковскій и
Э. В. Вилинскій.

Екатеринославской—помощникъ начальника службы движенія
В. С. Степановъ.

Тамбово-Саратовской—А. Е. Больдтъ.

Козлово-Воронежско-Ростовской—А. И. Петеровъ.

Фастовской—г. Филипповичъ

и Московско-Курской—инженеръ П. В. Леоновъ.

Выборный донскихъ углепромышленниковъ горный инженеръ
В. А. Отто.

Представители:

Общества для содѣйствія Русскому торговому мореходству
Н. П. Боголюбовъ.

Харьковскаго губернскаго земства—Е. С. Гордѣенко.

Города Мариуполя—Ф. И. Гамперъ.

Города Харькова—А. Д. Чириковъ.

Уполномоченный Его Императорскаго Высочества Евгенія
Максимиліановича Герцога Лейхтенбергскаго по устройству Пере-
копскаго канала д. с. с. Э. Ф. Эвальдъ.

По открытіи Съѣзда, я заявилъ собранію, что бывшій секретарь послѣднихъ Съѣздовъ горный инженеръ М. И. Яшевскій, вслѣдствіе серьезной болѣзни, не можетъ представить отчета, а также не можетъ принять участія въ занятіяхъ Съѣзда, почему и просилъ избрать секретаря; многими членами было высказано желаніе избрать секретаремъ вновь М. И. Яшевскаго, а на время болѣзни избрать ему замѣстителя, каковымъ и избранъ горный инженеръ П. В. Пестеревъ.

І. Выслушаніе отчетовъ должностныхъ лицъ X Съѣзда: уполномоченныхъ, выборныхъ, Правленія Общества пособія увѣчнымъ рабочимъ и постоянной ревизіонной комиссіи.

а) По выслушаніи отчета уполномоченныхъ, были высказаны замѣчанія, которыя указаны ниже, при изложеніи постановленій по соотвѣственнымъ вопросамъ.

б) Изъ представленнаго Коммиссіею выборныхъ отъ углепромышленниковъ отчета видно, что въ отчетномъ году (съ 1-го сентября 1885 г. по 1-е сентября 1886 г.) вывозъ минеральнаго топлива достигъ до 129,823 вагоновъ или, принимая 600 пудовъ въ вагонъ,—77.893,800 пудовъ, противъ предыдущаго года болѣе

2. *О своевременном доставлении повагонного сбора отъ Донецкой и
Екатери́нградской желѣзныхъ дорогъ.*

	Стр.
Въ докладѣ ревизіонной комиссіи	278
Въ докладѣ комиссіи о пересмотрѣ правилъ перевозки.	317
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXVIII
Въ протоколѣ 12-го засѣданія	41
Въ протоколѣ 16-го засѣданія	70
Въ стенографическомъ отчетѣ 12-го засѣданія	172

3. *О разверсткѣ и распредѣленіи вагоновъ между отправителями.*

Въ докладѣ ревизіонной комиссіи	280
Въ докладѣ комиссіи по пересмотру правилъ перевозокъ.	317
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXIX
Въ протоколѣ 8-го засѣданія	26
„ „ 12-го „	41
„ „ 16-го „	70
Въ стенографическомъ отчетѣ 8-го засѣданія	95
„ „ „ 12-го „	173

4. *О разрѣшеніи случайныхъ затрудненій при перевозкѣ.*

Въ докладѣ комиссіи по пересмотру правилъ перевозокъ.	318
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXIX
Въ протоколѣ 16-го засѣданія	70

5. *О провозной способности Курско-Харьково-Азовской жел. дороги.*

Въ докладѣ ревизіонной комиссіи	282
Въ докладѣ комиссіи по пересмотру правилъ перевозокъ	318
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXIX
Въ протоколѣ 12-го засѣданія	42
„ „ 16-го „	70
Въ стенографическомъ отчетѣ 8-го засѣданія	93
„ „ „ 12-го „	177

IV. *О мѣрахъ къ расширенію сбыта донецкаго минеральнаго топлива.*

1. *О тарифѣ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ минеральнаго
топлива и другихъ горнозаводскихъ продуктовъ.*

Докладъ комиссіи	322
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXX
Въ протоколѣ 12-го засѣданія	43
„ „ 13-го „	45

	Стр.
Въ протоколѣ 14-го засѣданія	48
„ „ 15-го „	60
Въ стенографическомъ отчетѣ 12-го засѣданія	183
„ „ „ 13-го „	188
„ „ „ 14-го „	214
„ „ „ 15-го „	255
Особое мнѣніе гг. Золотарева, Четчикова, Фронцевича, Иванова и др.	362
Особое мнѣніе горнаго инженера Жуковскаго	358
Заявленіе углепромышленника С. Н. Иванова	341
Въ отчетѣ уполномоченныхъ	94

2. О тарифныхъ таблицахъ провозныхъ платъ.

Заявленіе г. Цихоцкаго	355
Въ протоколѣ 12-го засѣданія	43
„ „ 15-го „	61
„ „ 16-го „	69
Въ стенографическомъ отчетѣ 12-го засѣданія	183
„ „ „ 15-го „	259
„ „ „ 16-го „	296

3. О пошлинѣ на иностранный каменный уголь.

Въ докладѣ комиссіи о расширеніи сбыта	331
Въ докладѣ комиссіи объ улучшеніи каботажнаго флота	381
Въ отчетѣ уполномоченныхъ	93
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXIV
Въ протоколѣ 15-го засѣданія	61
Въ стенографическомъ отчетѣ 15-го засѣданія	260

4. Объ обязательномъ отопленіи каменнымъ углемъ казенныхъ и общественныхъ зданій.

Въ докладѣ комиссіи о расширеніи сбыта	333
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXV
Въ протоколѣ 15-го засѣданія	62

5. Объ изданіи законовъ, ограждающихъ лѣса отъ истребленія.

Въ докладѣ комиссіи о расширеніи сбыта	334
Въ отчетѣ уполномоченныхъ	103
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXV
Въ протоколѣ 15 засѣданія	62

VII

6. *Объ отводъ мѣстъ для складовъ угля въ Москву, Харьковъ и въ портахъ Чернаго моря и объ утвержденіи проекта положенія о складахъ угля на станціяхъ отправленія.*

	Стр.
Въ докладѣ комиссіи о расширеніи сбыта	333
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXV
Въ протоколѣ 15 засѣданія	62
Въ стенографическомъ отчетѣ 15 засѣданія	262

7. *По вопросу объ устройствѣ нефтепровода.*

Въ докладѣ комиссіи о расширеніи сбыта	334
Записка о нефтепроводѣ	342
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXV
Въ протоколѣ 15 засѣданія	62
Въ стенографическомъ отчетѣ 15 засѣданія	262

V. *О постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, необходимыхъ для развитія горнаго промысла на югѣ Россіи и о питательныхъ и подъѣздныхъ путяхъ.*

1. *О Восточно-Донецкой и Миллеровской ж. д.*

Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXV
Въ протоколѣ 4 засѣданія	13
Въ протоколѣ 17 засѣданія	78
Баллотировочный листъ	15
Телеграмма изъ Министерства Путей Сообщенія	87
Официальное извѣщеніе изъ Министерства Финансовъ	365
Въ стенографическомъ отчетѣ 4 засѣданія	37
„ „ „ 17 засѣданія	352
Особое мнѣніе гг. Вагнера и Отто	366
„ „ Ген. Золотарева	369
Въ отчетѣ уполномоченныхъ	98

2. *О Крымской вѣткѣ.*

Въ отчетѣ уполномоченныхъ	99
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXVII
Въ протоколѣ 3 засѣданія	10
„ 4 „	14
Въ стенографическомъ отчетѣ 3 засѣданія	28
„ „ 4 засѣданія	57

3. О Саксаганской ветви.

Стр.

Въ докладѣ комиссіи о расширеніи сбыта	336
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXVIII
Въ протоколѣ 15 засѣданія	63
Въ стенографическомъ отчетѣ 15 засѣданія	275
Докладъ горнаго инженера Фронцевича	345
Заявленіе г.г. Долинскаго, Жуковскаго, Кузнецова и Рейн- гартена	344
Заявленіе Верхне-Днѣпровскаго помѣщика г. Яковлева .	351

4. Обь устройствѣ желѣзнодорожныхъ путей въ районѣ свекло-
сахарныхъ заводовъ.

Въ отчетѣ уполномоченныхъ	100
Въ докладѣ комиссіи о расширеніи сбыта	332
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXIV
Въ протоколѣ 15 засѣданія	62
Въ стенографическомъ отчетѣ 15 засѣданія	260

5. Обь изданіи общаго положенія о титательныхъ и подгъздныхъ
рельсовыхъ путяхъ.

Въ отчетѣ уполномоченныхъ	103
Въ докладѣ комиссіи о расширеніи сбыта	334
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXVII
Въ протоколѣ 6 засѣданія	20
„ 15 засѣданія	62
Въ стенографическомъ отчетѣ 6 засѣданія	68
„ „ 15 засѣданія	264

6. Обь обязательномъ отчужденіи земли подь постройку Камми-
усско-Богодуховской ветви.

Въ докладѣ комиссіи о расширеніи сбыта	335
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXVII
Въ протоколѣ 15 засѣданія	62
Въ стенографическомъ отчетѣ 15 засѣданія	263

7. Обь обязательномъ отчужденіи земли для ветки Завадскаго и
Лемешевскаго.

Въ докладѣ комиссіи о расширеніи сбыта	335
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXVII
Въ протоколѣ 15 засѣданія	63
Въ стенографическомъ отчетѣ 15 засѣданія	268

8. *О выработкѣ общихъ основаній и нормальнаго договора для частныхъ подъездныхъ путей по отношенію къ магистральной линіи.*

	Стр.
Въ докладѣ комиссіи	335
Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXVII
Въ протоколѣ 6 засѣданія	20
„ 15 засѣданія	63
Въ стенографическомъ отчетѣ 6 засѣданія	69

9. *О грунтовыхъ дорогахъ.*

Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXVIII
Въ протоколѣ 15 засѣданія	63
„ 16 засѣданія	69
Въ стенографическомъ отчетѣ 15 засѣданія	268
„ „ 16 засѣданія	301
Заявленіе г.г. Рыковского, Древицкаго, Прохорова, Данилова и др.	353

VI. *О водяныхъ путяхъ сообщенія, могущихъ содѣйствовать перевозкѣ минеральнаго топлива и объ улучшеніи каботажнаго флота въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ.*

Въ отчетѣ предсѣдателя	XXXVIII
Въ протоколѣ 5 засѣданія	17
„ 11 „ 	37
„ 13 „ 	45
Въ стенографическомъ отчетѣ 5 засѣданія	59
„ „ 11 „ 	163
„ „ 13 „ 	185
Докладъ комиссіи	374
„ г. Глѣбова	383
„ г. Пчельникова	392
Проектъ г. Вѣлопольскаго	397
Заявленіе г. Гордѣенка	407
Въ отчетѣ уполномоченныхъ	100

О Перекопскомъ каналѣ.

Въ отчетѣ предсѣдателя	XL
Въ протоколѣ 10 засѣданія	35
„ 11 засѣданія	39

	Стр.
Въ стенографическомъ отчетѣ 10 засѣданія	140
" " 11 засѣданія	168
Заявленіе г. Эвальда	409
Извлеченіе изъ письма Министра Путей Сообщенія	414

VII. О прекращеніи хищническихъ разработокъ каменноугольныхъ мѣсторожденій.

Докладъ комиссіи	416
Въ отчетѣ предсѣдателя	XL
Въ протоколѣ 9 засѣданія	32
Въ стенографическомъ отчетѣ 9 засѣданія	114
Прошеніе представителей крестьянъ	430
Особое мнѣніе г. Гейнцельмана	432

VIII. О налогахъ на каменный уголь.

Въ отчетѣ предсѣдателя	XLIV
Въ протоколѣ 2 засѣданія	6
" 6 " 	22
" 8 " 	27
" 9 " 	32
" 16 » 	71
Въ стенографическомъ отчетѣ 2 засѣданія	5
" " 6 " 	79
" " 8 " 	101
" " 9 " 	108
" " 16 " 	316
Докладъ комиссіи	433
Списокъ о раскладкѣ земскаго налога по Бахмутскому уѣзду	436
Списокъ о раскладкѣ земскаго налога по Славяносербскому уѣзду	437
Отношеніе Славяносербской земской управы	439
Отношеніе Екатеринославской Казенной Палаты	441
Въ докладѣ комиссіи о каботажахъ и водяныхъ путяхъ	381
Въ отчетѣ уполномоченныхъ	108

IX. О нуждахъ солезаводской промышленности.

Въ отчетѣ предсѣдателя	XLVI
Въ протоколѣ 11 засѣданія	37

	Стр.
Въ протоколѣ 16 засѣданія	69
Въ стенографическомъ отчетѣ 11 засѣданія	163
" " 16 "	302
Докладъ комиссіи	444
Особое мнѣніе г. Вилинскаго	452
Опроверженіе г. Анисимова	459
Телеграмма изъ Министерства Путей Сообщенія	86
Въ отчетѣ уполномоченныхъ	111

X. О рабочихъ на горныхъ промыслахъ юга Россіи и о примѣненіи правилъ о работахъ малолѣтнихъ.

Въ отчетѣ предсѣдателя	XLVIII
Въ протоколѣ 6 засѣданія	21
" 16 засѣданія	71
Въ стенографическомъ отчетѣ 6 засѣданія	76
" " 16 засѣданія	316

XI. Составленіе смѣты доходовъ и расходовъ и выборъ должностныхъ лицъ.

Въ отчетѣ предсѣдателя	XLVIII
Въ протоколѣ 8 засѣданія	27
" 12 "	40
" 16 "	71
" 17 "	74
Баллотировочный листъ	80
Въ стенографическомъ отчетѣ 8 засѣданія	103
" " 12 "	172
" " 16 "	317
" " 17 "	332
Смѣта доходовъ и расходовъ	480
Докладъ Инспектора Лисичанской штейгерской школы	470
Отдѣльное мнѣніе Славянскихъ солезаводчиковъ	476

XII. Разныя предложенія.

1. О привлеченіи горнорабочихъ къ участию во взносахъ въ кассу Общества пособія увѣчнымъ горнорабочимъ.

Въ отчетѣ предсѣдателя	XXV
Въ протоколѣ 16 засѣданія	72
" 17 засѣданія	74

	Стр.
Въ стенографическомъ отчетѣ 16 засѣданія	328
" " 17 засѣданія	332
 2. <i>О назначеніи слѣдующаго Създа горнопромышленниковъ въ Ново-черкасскъ, Ростовъ или Таганрогъ.</i>	
Въ отчетѣ председателя	LIII
Въ протоколѣ 10 засѣданія	35
Въ стенографическомъ отчетѣ 10 засѣданія	138
 3. <i>Объ ограниченіи времени занятій Създа 2-хъ-недельнымъ срокомъ и о внесеніи въ программу занятій Създа вопросовъ въ ясной, определенной формѣ.</i>	
Въ отчетѣ председателя	LIII
Въ протоколѣ 16 засѣданія	69
Въ стенографическомъ отчетѣ 16 засѣданія	297

на 18,401 вагонъ на 11.040,600 пудовъ.—По дорогамъ эта послѣдняя цифра распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

По К.-Х.-Азовской . . .	1,456 вагон. или	873,600 пудовъ.
Константиновской . . .	14,211 "	8.526,600 "
Донецкой	3,083 "	1.849,800 "
<hr/>		
Итого	18.750 "	11.250,000 "

По Екатерининской дорогѣ произошло уменьшеніе на 349 вагоновъ или 209,000 пудовъ.

Общая цифра вывоза по дорогамъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

По К.-Х.-Азовской . . .	28,017 вагон. или	16.810,200 пуд.
„ Константиновской . . .	41,178 "	24.706,800 "
„ Донецкой	46,422 "	27.853,200 "
„ Екатерининской . . .	14,206 "	8.523,600 "
<hr/>		
Всего	129,823 "	77.893,800 "

По роду потребителей цифра эта распадается слѣдующимъ образомъ:

Желѣзн. дорогамъ . . .	59,677 вагон. или	35.806,200 пуд.
Управленію Черномор-		
скихъ портовъ	544 "	326,400 "
Газовымъ заводамъ . . .	982 "	589,200 "
Пароходствамъ	7,256 "	4.353,600 "
Металлическ. заводамъ.	288 "	172,800 "
Сахарнымъ заводамъ . . .	18,463 "	11.077,800 "
Промышленнымъ и об-		
щественнымъ заведе-		
ніямъ	12,465 "	7.479,000 "
Частное потребленіе . . .	30,148 "	18.088,800 "

Желѣзныя дороги, достигнувъ въ 1882 г. наибольшаго спроса въ 48,700 вагоновъ, въ два послѣдующіе года начали сокращать свои требованія; но въ 1885 г. это требованіе снова возрасло до 50,000 вагоновъ, а къ концу настоящаго 1886 года, вѣроятно, дойдетъ до 57,000 вагоновъ.—Нѣкоторыя дороги сократили потребленіе донецкаго каменнаго угля, вслѣдствіе—частію—перехода опять на дрова, какъ Курско-Кіевская дорога, частію—вслѣдствіе замѣны угля антрацитомъ, какъ Орловско-Грязская и Коздово-Воронежско-Ростовская и частію—введенія нефтянаго отопленія Грязе-Царицынской дорогой.

Управленіе Черноморскихъ портовъ, газовые и металлическіе заводы по прежнему довольствуются самыми скромными требованіями, не превышающими въ совокупности 1,800 вагоновъ.

Пароходныя общества увеличили въ отчетномъ году свои требованія на $\frac{1}{6}$ часть противъ прошлаго года; и это увеличеніе сдѣлано исключительно пароходами нижняго Днѣпра.

Требованія сахарныхъ заводовъ въ этомъ отчетномъ году возрасли до 18,463 вагоновъ противъ 13,781 вагон. за истекшій соотвѣтственный періодъ; и главнѣйше увеличеніе это послѣдовало для заводовъ Курско-Кіевскаго и Сумскаго районовъ.

Промышленныя и общественныя заведенія, а также частныя потребители постоянно и постепенно увеличиваютъ свои требованія; при этомъ за семилѣтній періодъ получился слѣдующій выводъ: спросъ этими потребителями увеличился въ 10 разъ на Сумскомъ участкѣ; въ 9—по Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ (не смотря на употребленіе въ томъ краѣ антрацита); въ $4\frac{1}{2}$ раза по Донецкой дорогѣ (преимущественно для солеваренныхъ заводовъ); въ 3 раза по главной линіи Харьковско-Николаевской дороги; въ $2\frac{1}{2}$ раза по Курско-Харьково-Азовской, и въ 2 раза по дорогамъ Лозово-Севастопольской, Московско-Курской и Ростово-Владикавказской. Не смотря на весьма значительное увеличеніе вывоза донецкаго каменнаго угля, положеніе промышленности все-таки остается весьма тяжелымъ: цѣны на уголь продолжали падать вслѣдствіе сильной внутренней конкуренціи и неравномѣрности условій перевозки угля къ мѣстамъ сбыта; такъ, группа копей, расположенныхъ въ районѣ Константиновской дороги, увеличила, какъ видно изъ вышеприведенныхъ цифръ, свой вывозъ на $8\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ, что составляетъ 75% общаго увеличенія; на остальные же группы, т. е. главной линіи Донецкой дороги съ вѣтвями Луганской и Лисичанской и Азовской дороги—приходится всего только 25%. Слишкомъ большое относительно увеличеніе вывоза угля съ рудниковъ перваго района объясняется болѣе благоприятными условіями, въ которыя они поставлены съ проведеніемъ Екатерининской дороги, при отсутствіи соотвѣтственной компенсаціи для копей, расположенныхъ по главной линіи Донецкой дороги съ вѣтвями Лисичанской и Луганской. Компенсація эта можетъ быть достигнута урегулированіемъ провозныхъ платъ, окончаніемъ достройки Донецкой дороги продолженіемъ ея отъ Звѣрево на Волгу и отъ Луганска до ст. Миллерово Козлово-Воронежско-

Ростовской дороги и облегченіемъ условій для постройки подъѣздныхъ путей.

Въ теченіи отчетнаго года всего было распредѣлено (коммисіей выборныхъ) 158,685 вагоновъ; вывезено же только 129,823 вагона, т. е. на 28,862 вагона менѣе, что составляетъ 18⁰/₀; въ прошедшемъ же году недогрузъ составлялъ 25⁰/₀ (37,000 вагоновъ). Недогрузъ собственно у шахтовладѣльцевъ составляетъ 17⁰/₀ назначеннаго имъ числа вагоновъ; у складчиковъ же, т. е. отправителей, не имѣющихъ своихъ рудниковъ, а скупающихъ уголь по преимуществу на крестьянскихъ шахтахъ, достигаетъ до 34⁰/₀.

За тѣмъ, Коммиссія выборныхъ указала на встрѣченныя въ теченіи отчетнаго періода при перевозкахъ угля затрудненія, состоявшія въ большомъ перерывѣ движенія по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, вслѣдствіе сильныхъ холодовъ и песчаныхъ заносовъ, стѣснившихъ перевозки угольныхъ грузовъ съ половины января до 20 февраля сего года, почему и произошелъ недогрузъ около 1000 вагоновъ. Неблагопріятно также отразился на угольныхъ перевозкахъ перерывъ движенія по Московско-Курской дорогѣ, продолжавшійся съ 3 по 19 августа, вслѣдствіе размыва пути и разрушенія моста на Лопаснѣ.

Слѣдующая табличка показываетъ количества рудниковъ, раздѣленныхъ на категоріи по размѣрамъ отправки угля и сравнительно съ предыдущими годами.

Предѣлы вывоза.	1884—1885 г.		1885—1886 г.	
	РУДНИК.	ВАГОН.	РУДНИК.	ВАГОН.
Отъ 5000 вагоновъ и болѣе .	5	53,487	5	60,482
„ 1000 до 5000 вагоновъ .	18	37,907	27	54,687
„ 300 до 1000 „ .	28	17,319	21	11,315
„ 100 до 300 „ .	12	2,186	12	2,713
„ 30 до 100 „ .	12	726	9	548
Менѣе 30 вагоновъ	19	163	14	109
Всего .	94	107,788	88	129,823

По выслушаніи въ 12-мъ засѣданіи отчета постоянной ревизіонной комиссіи, отчетъ комиссіи выборныхъ одобренъ и утвержденъ Собраніемъ.

в) Въ 12-мъ засѣданіи былъ выслушанъ докладъ ревизіонной комиссіи, при чемъ Собраніе выразило благодарность ея членамъ за весьма серьезный и обстоятельный докладъ; предложенія же комиссіи тѣмъ не менѣе постановлено было обсудить въ Собраніи.

Статья 1-я доклада комиссіи—о правильности денежнаго отчета комиссіи выборныхъ—была одобрена, и на основаніи этого постановлено было съ благодарностью утвердить отчетъ комиссіи выборныхъ.

Статья 3-я—о 1,039 р. 35 к. повагоннаго сбора, числящагося за Екатерининской дорогой, которые считались спорными, а въ настоящее время признаны управленіемъ этой дороги подлежащими уплатѣ,—принята Собраніемъ къ свѣдѣнію.

Статья 7-я—объ отдѣленіи недогруза, происходящаго по винѣ отправителей, Собраніемъ принята и постановлено вмѣнить въ обязанность комиссіи выборныхъ вести отдѣльный счетъ недогруза, происходящаго по винѣ отправителей, отъ счета недогруза, происходящаго по винѣ желѣзныхъ дорогъ.

Статья 8-я—о правильномъ дѣлопроизводствѣ въ комиссіи выборныхъ—Собраніемъ принята къ свѣдѣнію.

Статья 9-я—объ увеличеніи оклада жалованья завѣдывающему статистическимъ отдѣломъ въ комиссіи выборныхъ съ 480 руб. на 1,200 руб. въ годъ—Собраніемъ утверждена.

Статья 10-я, о выдачѣ единовременнаго пособія предѣдателью комиссіи выборныхъ А. Ф. Мевіусу, въ размѣрѣ 1000 рублей, Собраніемъ одобрена.

Остальныя же статьи доклада переданы на обсужденіе комиссіи, составленной для обсужденія вопроса (III) по пересмотру правилъ о перевозкахъ минеральнаго топлива и инструкціи выборнымъ; а именно: статьи—2-я о замедленіи высылки повагоннаго сбора съ Донецкой и Екатерининской желѣзныхъ дорогъ; 5-я пунктъ а, о преимущественномъ ограниченіи, при распредѣленіи вагоновъ, отправителей-складчиковъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда въ подачѣ вагоновъ подъ уголь оказывается недостатокъ; б, объ ограниченіи въ такихъ же случаяхъ тѣхъ изъ отправителей, которые грузятъ минеральное топливо привилегированнымъ получателямъ, противъ грузящихъ его исключительно частнымъ потребителямъ,

при распредѣленіи вагоновъ для частной потребности между тѣми и другими; в, о своевременномъ заявленіи желѣзными дорогами въ комиссію выборныхъ о количествѣ вагоновъ, потребныхъ для отправокъ угля по внутреннему сообщенію, для равномернаго распредѣленія выборными вагоновъ между коями, и г, о разверсткѣ вагоновъ пропорціонально производительности копей; статью 6-ю о возбужденіи ходатайства о недопущеніи Министерствомъ путей сообщенія на будущее время изытія изъ обмѣна съ сосѣдними дорогами разомъ большаго количества вагоновъ, какъ было въ текущемъ году съ вагонами Курско-Харьково-Азовской дороги; при обсужденіи этой статьи представитель Министерства путей сообщенія инженеръ Галицинскій, объяснивъ причины такого изытія вагоновъ, высказалъ, что не слѣдовало бы возбуждать этого ходатайства.

г) Въ 3-мъ, 16-мъ и 17-мъ засѣданіяхъ былъ заслушанъ докладъ Совѣта Общества пособія горнорабочимъ юга Россіи, при чемъ Собраніе утвердило и выразило благодарность членамъ Совѣта этого Общества.

Изъ доклада видно, что періодъ отчетнаго 1885/86 года, къ сожалѣнію, далъ больше несчастныхъ случаевъ, послѣдствіемъ которыхъ были увѣчья и смерть горнорабочихъ, чѣмъ предшествовавшій періодъ 1884/85 года, а именно: 1) по свѣдѣнію окружнаго инженера 2-го округа, въ томъ округѣ всѣхъ несчастныхъ случаевъ было 7, изъ которыхъ 4 случая приходятся на долю крестьянскихъ шахтъ; 2) по свѣдѣнію окружнаго инженера 1-го округа, въ этомъ округѣ всѣхъ несчастныхъ случаевъ было 14, изъ которыхъ на долю крестьянскихъ шахтъ приходится 6 случаевъ, и 3) по свѣдѣнію управляющаго горною и соляною частью Области Войска Донскаго—4 случая.

Такимъ образомъ, по всѣмъ округамъ, всѣхъ несчастій съ горнорабочими было 25, изъ которыхъ на долю крестьянскихъ шахтъ приходится 10 случаевъ. Дѣлая это подраздѣленіе, Совѣтъ Общества хотѣлъ указать этимъ самымъ, что 40% несчастныхъ случаевъ пришлось на долю крестьянскихъ шахтъ, что, по мнѣнію Совѣта, составляетъ очень значительный процентъ, въ особенности, если принять во вниманіе, что за тотъ же періодъ общей производительности крестьянскія шахты по добычѣ угля составляли менѣе 10%; при чемъ оказывается, что несчастные случаи въ крестьянскихъ шахтахъ большею частью произошли отъ нарушенія правилъ при горныхъ работахъ, какъ напримѣръ: отъ недостаточ-

по солиднаго крѣпленія, отъ обрыва веревокъ, на которыхъ спускаются крестьяне, не имѣя лѣстницъ.

Пособій назначено и выдано: постоянныхъ, въ видѣ ежемѣсячныхъ выдачъ, 6—одно въ 15 руб. въ мѣсяцъ, два по 10 руб., одно въ 7 руб. и одно (возобновительное) въ 5 руб. и, наконецъ, одно пособіе производится выдачею продуктовъ оставшейся семьѣ; единовременныхъ, по желанію самихъ просителей о выдачѣ имъ единовременно, 5—одно въ 100 руб., одно въ 53 руб., два по 50 руб. и одно въ 25 руб. Кромѣ того, по состоявшемуся уже постановленію Совѣта, назначено два единовременныхъ пособія, но деньги еще не выданы, въ ожиданіи лица, которое хлопотало объ этихъ пособіяхъ, для врученія ему; въ двухъ случаяхъ производится переписка съ волостными правленіями Тульской губерніи о семейномъ положеніи оставшихся семействъ, которымъ, по всему вѣроятію, придется назначить пособіе (увѣдомленіе отъ одного волостнаго правленія получено третьяго дня) и одинъ изъ пострадавшихъ находится на одномъ рудникѣ, куда былъ пристроенъ Совѣтомъ въ качествѣ надсмотрщика при отборкѣ породы изъ угля. Одинъ случай не разрѣшенъ Совѣтомъ.

Хотя, такимъ образомъ, со стороны Совѣта Общества оказана помощь далеко не во всѣхъ случаяхъ, но нужно принять во вниманіе, что были такіе изъ нихъ, въ которыхъ помощь являлась не крайне необходимою,—когда, напримѣръ, послѣ смерти горнорабочаго осталась одна жена, вышедшая замужъ; а нѣкоторые рудники сами назначали пособія, какъ напримѣръ, Корсунская копъ, которая производитъ пять постоянныхъ пособій и расходуетъ на нихъ 600 руб. въ годъ, о чемъ Совѣтъ Общества имѣетъ подробныя свѣдѣнія. Кромѣ того и на другихъ рудникахъ производились пособія, на рудникѣ Горнаго и Промышленнаго Общества—временныхъ пособій пострадавшимъ въ этомъ году выдано до 800 руб., на Берестовскомъ рудникѣ Хлопицкаго—семейства пострадавшихъ получили 300 руб.

Затѣмъ Совѣтъ Общества не можетъ не выразить своего сожалѣнія, что членъ его М. И. Яшевскій, вслѣдъ почти за его избраніемъ на прошлогоднемъ съѣздѣ, отказался отъ участія въ дѣлахъ Общества.

Что же касается денежныхъ средствъ Общества, то они представляются въ слѣдующемъ видѣ:

По докладу ревизионной комиссии X Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи, къ 20-му ноября 1885 г. капитала состояло Р.С. 24009 31

Съ 20 ноября 1885 г. по 20 октября 1886 г. прибыло:

Отъ комиссіи выборныхъ, по постановленію X Съѣзда	3000	—
Отъ % бумагъ Общества купонами	577	50
% по вкладамъ и текущ. счетамъ	<u>743</u>	<u>09</u>
Итого прихода съ оставшимися	Р.С. 28329	90

За то же время произведено расходовъ:

По приобрѣтенію 4000 Харьковскихъ закладныхъ листовъ уплачено биржевой преміи.	40	—
На нихъ % по текущему купону съ 1 іюля с. г. по день покупки	<u>41</u>	<u>18</u> 81 18
Уплачено Государственному Банку за храненіе % бумагъ, принадлежащихъ Обществу	4	60
Уплачено 5% въ доходъ казны при размѣнѣ купоновъ какъ отрѣзанныхъ въ отчетномъ году, такъ равно и купоновъ, показанныхъ по отчету 20 ноября 1885 г.	28	78
На выдачу пособій постоянныхъ и единовременныхъ	395	—
На канцелярскіе расходы	10	—
Итого расхода	Р.С. 519	<u>56</u>

Затѣмъ капиталъ къ 20 октября 1886 года выражается въ суммѣ Р.С. 27810 34

состоящей изъ:

161	19	Наличныхъ денегъ.
11600	—	% бумагъ.
14583	96	% вкладныхъ билетовъ Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ.
1082	69	Текущаго счета въ Обществѣ взаимнаго кредита горнопромышленниковъ.
100	—	Членскаго взноса въ то же Общество.
282	50	Неразмѣненныхъ купоновъ отъ % бумагъ.
<u>27810</u>	34	

Затѣмъ, по предложенію г. Авдакова, собраніе рѣшило поручить членамъ Совѣта означеннаго Общества разработать вопросъ о привлеченіи самихъ горнорабочихъ къ участию во взносахъ въ кассу Общества.

д) Узнавши, что М. И. Яшевскій не можетъ, вслѣдствіе вынесенной имъ операціи, представить отчета, какъ секретарь X-го Съѣзда, Собраніе (въ 8-мъ засѣданіи), по предложенію гг. Авдакова и Мсциховскаго, единогласно постановило: принимая во вниманіе заслуги уважаемаго М. И. Яшевскаго, столь потрудившагося для южно-русскаго горнаго дѣла, какъ въ качествѣ секретаря многихъ съѣздовъ, такъ и редактора-издателя „Южно-Русскаго Горнаго Листка“ и друг., оказать ему теперь же нравственную поддержку ходатайствомъ передъ г. Министромъ государственныхъ имуществъ о назначеніи ему награды, а также и матеріальную помощь, въ которой онъ очень нуждается, выдачей ему 2000 руб., какъ средство на лѣченіе, и выразить всеобщее соболѣзнованіе.

II. Составленіе для Министерства путей сообщенія статистическихъ свѣдѣній о перевозкахъ минеральнаго топлива въ будущемъ 1887 г.

Въ 3-мъ, 4-мъ и 10-мъ засѣданіяхъ обсуждались данныя для составленія требуемыхъ Министерствомъ путей сообщенія свѣдѣній, которыя въ окончательной формѣ выработаны Съездомъ и представляются въ слѣдующихъ общихъ цифрахъ:

Названіе районовъ каменноугольныхъ копей.	Добывная способность.	Количество угля.		Предполагае- мая добыча въ 1887 г.	Количество угля, подлежащаго въ перевозкѣ по же- лѣзн. дорогамъ въ 1887 году.
		На копяхъ.	При станціи дороги.		
ВЪ ТЫСЯЧАХЪ ПУДОВЪ.					
По Курско-Харьково- Азовской желѣзной дорогѣ дѣйствующи- хъ копей 10 .	28,340	625	645	25,595	25,595
По главной линіи До- нецкой жел. дороги дѣйствующихъ ко- пей 42	50,815	4,528	2,029	41,830	41,830
По Мариупол. участ- ку Донецкой желѣз- ной дор. дѣйствующи- хъ копей 19 .	59,330	1,786	1,098	48,750*	37,750
По Екатерининск. же- лѣзной дорогѣ дѣй- ствующихъ копей 2	1,000	—	—	1,400	1,400
По Козлово-Воронеж- ско-Ростовск. жел. дорогѣ дѣйствующи- хъ копей 30 .	35,200	6,350	900	34,000	32,296
	174,685	13,289	4,672	151,575	138,871

Предполагаемая въ 1886 году перевозки приведенныхъ ко-
личествовъ донецкаго минеральнаго топлива распредѣляются по на-
правленію слѣдующимъ образомъ:

1. На дорогу Козлово-Воронежско-Ростовскую и
далѣе съ дорогъ Донецкой и Курско-Харьково-Азов-
ской черезъ ст. Звѣрево 5,096 т. пуд.
2. По внутреннему сообщенію Донецкой дороги 6,100 " "
3. По дорогѣ Курско-Харьково-Азовской:
 - а) на югъ 12,890 т. пуд
 - б) на сѣверъ до Лозовой . . 7,900 " "
 - в) на сѣверъ до Мереры . . 17,105 " "

* Въ томъ числѣ около 11 милліоновъ расходуется на мѣстѣ заводомъ
Новороссійскаго общества.

г) на сѣверъ до Харькова и
далѣе 17,945 т. пуд.

Всего по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ:

на сѣверъ 42,950 т. пуд.

на югъ 12,890 " " 55,840 т. п.

4. По Екатерининской дорогѣ 27,500 " "

5. По Козлово-Воронежско-Ростовской:

каменнаго угля 5,296 т. пуд.

антрацита 27,000 " " 32,296 " "

Въ 3-мъ засѣданіи, при обсужденіи этого вопроса, было постановлено, чтобы съ будущаго года въ проектѣ предполагаемыхъ перевозокъ были показаны цифры и за предыдущій годъ.

Въ 3-мъ засѣданіи представители всѣхъ переименованныхъ дорогъ заявили, что они въ состояніи удовлетворить заявленнымъ требованіямъ предполагаемой въ 1887 году перевозки минеральнаго топлива.

III. Пересмотръ правилъ о перевозкахъ минеральнаго топлива Донецкаго бассейна и инструкцій выборнымъ отъ углепромышленниковъ.

Въ 8-мъ засѣданіи было прочитано Собранію заявленіе управляющаго Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогой, въ которомъ, указывая на преувеличенныя требованія вагоновъ углеотправителями и происходящіе отъ того отказы отъ вагоновъ, вводящіе желѣзныя дороги въ убытки, обусловливаемые непроизводительными затратами на содержаніе лишнихъ поѣздныхъ паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ и на напрасное стягиваніе вагоновъ на станціи отправленія, — просить Сѣздъ изыскать какія-либо мѣры къ устраненію въ будущемъ преувеличенныхъ требованій со стороны углеотправителей и вмѣстѣ съ тѣмъ просить распределить предлагаемые Сѣздомъ къ перевозкѣ въ 1887 г. 55.000,000 пуд. угля по мѣсяцамъ. Заявленіе это подкрѣплено таблицами, изъ которыхъ видно, что за послѣдніе четыре года недогрузъ или отказъ отъ вагоновъ противъ затребованныхъ на мѣсячныхъ совѣщаніяхъ составляетъ 32% и противъ назначенныхъ на этихъ совѣщаніяхъ — 22½%. Представитель Екатерининской жел. дороги заявилъ, что на этой дорогѣ недогрузъ достигаетъ 50%, почему онъ и представитель Министерства путей сообщенія инженеръ Галицынскій поддерживали настойчиво требованія управляющаго

Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогой. По поводу этого заявленія высказано было, что недогрузъ постоянно уменьшается и что избѣгнуть его нѣтъ возможности, тѣмъ болѣе, что онъ происходитъ часто и по винѣ самихъ желѣзныхъ дорогъ и что опредѣлить по мѣсяцамъ отправку угля по Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ въ будущемъ году можно только приблизительно; но ручаться за отступленіе только на 10⁰/₀ нельзя, такъ какъ вывозъ угля обуславливается многими обстоятельствами, не зависящими отъ углепромышленниковъ.

Послѣ довольно продолжительныхъ преній, Собраніе постановило — принять высказанныя мнѣнія комиссіи къ руководству и вопросъ о пересмотрѣ правилъ перевозки передать въ особую комиссію, въ которую на обсужденіе также переданы (въ 12-мъ засѣданіи) имѣющіе тѣсную связь съ этимъ вопросомъ, указанные въ отчетѣ постоянной ревизіонной комиссіи пункты 2, 5 и 6 доклада этой послѣдней.

Въ 16-мъ засѣданіи, по обсужденіи доклада комиссіи по этому вопросу, Собраніе постановило утвержденный проектъ нѣскольکو измѣненныхъ правилъ перевозки минеральнаго топлива представить г. Министру путей сообщенія съ просьбой объ утвержденіи такового въ желѣзнодорожномъ Совѣтѣ, на основаніи § 51 пункта *a* общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, постановлено ассигновать 900 руб. для возмѣщенія расходовъ, производимыхъ Донецкой желѣзной дорогой, по составленію и доставкѣ суточныхъ увѣдомленій и другихъ свѣдѣній.

Кромѣ того, по вопросамъ, переданнымъ въ эту комиссію, послѣ обсужденія доклада ревизіонной комиссіи (пункты 2, 5 и 6-й), Собраніе постановило:

1. По вопросу о болѣе своевременномъ и правильномъ поступленіи повагоннаго сбора на содержаніе учреждений Сѣзда, съ дорогъ Донецкой и Екатерининской, Собраніемъ принято къ свѣдѣнію объясненіе представителей этихъ дорогъ, что замедленіе поступленій упомянутыхъ сборовъ произошло временно, вслѣдствіе происходившихъ сложныхъ и затруднительныхъ расчетовъ съ дорогами-получательницами, на которыя платежи эти были переводимы; въ настоящее же время, послѣ возстановленія прежде практиковавшагося взноса этихъ денегъ на станціяхъ отправленія, сборы эти будутъ поступать аккуратно, мѣсяца черезъ полтора, по той

причинѣ, что Правленіе Донецкой дороги находится въ Москвѣ, и на Екатерининской дорогѣ существуетъ Правительственный контроль, безъ предварительной провѣрки котораго выдача этихъ суммъ невозможна.

2. По вопросу о необходимости болѣе тщательной разверстки вагоновъ между отдѣльными отправителями, въ случаѣ ограниченія дорогами перевозочныхъ средствъ, принято Собраніемъ къ свѣдѣнію объясненіе гг. выборныхъ, что, хотя правильная и уравнивательная разверстка вагоновъ не только между отправителями, но даже и между отдѣльными дорогами, дѣйствительно необходима, но она, во всякомъ случаѣ, практикуется и въ настоящее время въ такой степени, въ какой представляется это возможнымъ, въ виду всегда слѣбно производимаго распредѣленія, при чемъ всѣ случающіяся сокращенія падали и падаютъ, главнымъ образомъ, на долю частнаго потребленія.

3. По вопросу о томъ, чтобы, при распредѣленіи вагоновъ между углеотправителями, выборные сообразовались съ производительностью копей, Собраніе признало полезнымъ рекомендовать гг. выборнымъ, въ случаяхъ стѣсненія въ перевозочныхъ средствахъ желѣзныхъ дорогъ, особенно внимательно относиться не только къ требованію вагоновъ лицами, не имѣющими своихъ или арендованныхъ копей, но и къ тому еще, чтобы распредѣленіе перевозочныхъ средствъ между самыми дорогами производилось съ возможною уравнительностью, по районамъ отправки, въ основаніе которой должно быть положено возможно полное удовлетвореніе потребителей привилегированныхъ.

4. Для болѣе удобнаго и быстрого разрѣшенія случайныхъ затрудненій, встрѣчающихся при перевозкѣ минеральнаго топлива со стороны дорогъ-отправительницъ, Съѣздъ рекомендуетъ выборнымъ — чаще пользоваться въ подходящихъ случаяхъ правомъ, предоставленнымъ имъ, обращаться къ содѣйствію узловыхъ комиссій, участіе которыхъ признается весьма желательнымъ и благотворнымъ;

и 5. Собраніемъ принято къ свѣдѣнію заявленіе управляющаго Куреко-Харьково-Азовской желѣзной дорогой о томъ, что дорога эта обладаетъ вполне достаточными средствами для перевозки предлагаемаго количества угля и что она идетъ постоянно и охотно на встрѣчу потребностямъ угольныхъ перевозокъ; что въ настоящее время укладывается второй путь между Лозовой и Ме-

рефой и въ ноябрѣ мѣсяцѣ будетъ открытъ для движенія, чѣмъ значительно облегчится безпрепятственное движеніе грузовъ и, наконецъ, не далѣе какъ въ будущемъ году, будетъ проложенъ двойной путь между станціями Барвенково и Гавриловкой. Что же касается временныхъ затрудненій, происходящихъ отъ заносовъ и другихъ не зависящихъ отъ дороги причинъ, то устранить ихъ вполне невозможно, но ослабить можно только тѣмъ, чтобы требованія на перевозку минеральнаго топлива предъявлялись отправителями возможно равномернѣе и не подвергались бы изъ мѣсяца въ мѣсяць слишкомъ сильнымъ колебаніямъ.

IV. Обсужденіе вопросовъ:

а) О мѣрахъ къ расширенію сбыта донецкаго минеральнаго топлива.

Для разработки этого вопроса была составлена особая коммиссія, докладъ которой былъ прочитанъ въ 12-мъ засѣданіи и обсуждался въ 13-мъ, 14-мъ и 15-мъ, при чемъ Собраніе пришло къ слѣдующимъ результатамъ.

А. По вопросу о тарифахъ на перевозку минеральнаго топлива—Собраніе постановило:

Ст. 1) Ходатайствовать о томъ, чтобы тарифы на перевозку минеральнаго топлива и другихъ горнозаводскихъ продуктовъ вводились не иначе, какъ по предварительномъ и заблаговременномъ извѣщеніи о срокахъ, на каковыя они введены (въ 13-мъ засѣданіи).

Ст. 2) Чтобы тарифы прямого сообщенія вводились не иначе, какъ съ утвержденія Правительства. Этотъ вопросъ, послѣ оживленныхъ преній, рѣшенъ баллотировкой (въ 14-мъ засѣданіи), при чемъ 16 голосовъ было за это ходатайство и 7—противъ.

Ст. 3) Чтобы разработка означенныхъ тарифовъ производилась при участіи представителей отъ горнопромышленниковъ, на что было уже выражено согласіе г. Министра путей сообщенія въ особой телеграммѣ IX Съѣзду. Статья эта утверждена Съѣздомъ (въ 14-мъ засѣданіи) большинствомъ противъ 4.

Ст. 4) Подтвердить ходатайство X Съѣзда о томъ, чтобы общество Донецкой дороги приняло участіе въ пониженіи тарифа на Москву со всѣхъ станцій Донецкой дороги. Противъ этого пред-

ставители Донецкой дороги заявили, что при настоящихъ условіяхъ они считаютъ пониженіе тарифа не возможнымъ.

Ст. 5) Просить общества Курско-Харьково-Азовской и Московско-Курской желѣзныхъ дорогъ продолжить нынѣ дѣйствующій тарифъ на Москву на болѣе долгій срокъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, ходатайствовать въ правленіи Курско-Харьково-Азовской дороги о пониженіи тарифа въ прямомъ сообщеніи за Курскъ для всѣхъ станцій, куда бы грузъ ни шелъ.

Ст. 6) Ходатайствовать о пониженіи тарифа со станцій Курско-Харьково-Азовской и Донецкой желѣзн. дорогъ въ прямомъ сообщеніи на станціи Курско-Кіевской и Сумскаго участка Харьковско-Николаевской дороги. Представители Донецкой дороги высказались противъ этого постановленія, на сколько оно касается Донецкой дороги.

Ст. 7) Подтвердить ходатайство X Съѣзда объ установленіи пониженнаго тарифа въ $\frac{1}{60}$, а если можно—и ниже, по Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ, отъ станцій: Звѣрево, Грушевки, Шахтной и Атюкты до Козлова и за Козловъ.

Ст. 8) Объ установленіи однообразнаго тарифа по Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ въ $\frac{1}{65}$ к. отъ станцій: Шахтной, Грушевки и Атюкты до Ростова.

Ст. 9) Подтвердить ходатайство X Съѣзда о пониженіи до $\frac{1}{60}$ к. тарифа со станцій Донецкой дороги на югъ, черезъ Звѣрево, Никитовку и Краматоровку къ Таганрогу, Ростову и за Ростовъ. Представители Донецкой дороги при этомъ заявили, что они согласны просить Правленіе о назначеніи тарифа въ $\frac{1}{60}$ к. черезъ Звѣрево; но на пониженіе тарифа черезъ Никитовку и Краматоровку не согласны, по изложеннымъ выше причинамъ.

Ст. 10-я, предложенная въ докладѣ комиссіи въ слѣдующей формѣ: просить Временное Управление казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать исправленіе въ таблицахъ провозныхъ платъ со станцій Никитовки и Петровской—въ томъ смыслѣ, чтобы поднять провозныя платы въ зависимости отъ разстояній,—вызвала оживленныя пренія и была предложена на баллотировку, по которой за принятіе ея подписались 7, а противъ—15. Затѣмъ, мною поставленъ былъ на баллотировку слѣдующій вопросъ: желаетъ ли XI Съѣздъ подтвердить ходатайство X Съѣзда объ уравниеніи тарифовъ, согласно состоявшемуся соглашенію между отдѣльными груп-

пами углепромышленниковъ на X Създѣ. Согласныхъ оказалось 13 голосовъ, несогласныхъ—6.

Наконецъ, была предложена редакція этой статьи въ такой формѣ: ходатайствовать объ урегулированіи тарифовъ со станцій Петровской и Никитовки черезъ Ясиноватую. Большинствомъ Собранія, за исключеніемъ 6 голосовъ, редакція эта была принята; 6 членовъ Създа высказались, что желаютъ, чтобы слово „урегулированіе“ было замѣнено словами „поднятіе провозной платы со станцій Петровской и Никитовки“.

Затѣмъ, послѣ горячихъ преній, было поставлено на баллотировку слѣдующее предложеніе: ходатайствовать о пониженіи тарифовъ для тѣхъ станцій главной линіи Донецкой дороги съ вѣтвями Луганской и Лисичанской, которыя теперь имѣютъ тарифъ, превышающій тарифы Ясиноватой и Юзово болѣе чѣмъ на 0,8 к. съ пуда. Согласныхъ оказалось 14 голосовъ, прочіе члены отъ баллотировки отказались. По заявленію же нѣкоторыхъ членовъ и съ согласія подписавшихся, было, по особой баллотировкѣ съ тѣми же подписями, добавлено: ходатайствовать чтобы сказанное пониженіе для станцій, которыя воспользуются этимъ пониженіемъ, было такое, чтобы установленный тарифъ давалъ, по сравненію съ Ясиноватой и Юзово, разность не болѣе 0,9 коп.

Наконецъ, еще баллотировалось предложеніе *): просить о пониженіи тарифа черезъ Екатерининскую дорогу ко всѣмъ рынкамъ сбыта со станцій Константиновской дороги, Криничной вѣтви и Екатерининской дороги—на столько, чтобы разница провозной платы между станціями главной линіи Донецкой дороги, со всѣми ея вѣтвями, была установлена въ 0,9 к. За предложеніе это подписалось 6, противъ—17 человекъ.

Ст. 11) Ходатайствовать о пониженіи тарифа со станцій Донецкой желѣзной дороги въ Александровскъ, на Днѣпровскія пристани и до всѣхъ станцій Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, съ тѣмъ, чтобы, при общемъ пониженіи, разница въ провозной платѣ между станціями главной линіи Донецкой дороги съ вѣтвями Лисичанской и Луганской и между станціями Ясиноватой и Юзово, составляла не болѣе 0,9 коп.

Ст. 12) Ходатайствовать передъ Правительствомъ, чтобы таблицы провозныхъ платъ были дополнены включеніемъ въ нихъ станцій назначенія между Бирзулой, Казатиномъ и Волочискомъ—съ одной

*) Г. Авдакова.

стороны, по Кишиневской и Бендеро-Галацкой—съ другой и Фастовской дороги со станціи Райгородъ—съ третьей, съ такими же расчетами провозныхъ платъ, какіе установлены для Одессы.

Ст. 13) Ходатайствовать предъ Правительствомъ и просить Правленіе Фастовской дороги, чтобы на этой послѣдней былъ пониженъ тарифъ, насколько возможно.

Ст. 14) Ходатайствовать въ Правленіи Донецкой желѣзной дороги объ уменьшеніи, насколько возможно, провозной платы по Донецкой дорогѣ отъ станціи Лисичанскъ до Ясиноватой и о проделеніи срока нынѣ существующаго пониженнаго тарифа отъ Лисичанска до Краматоровки.

Ст. 15) О включеніи въ таблицы провозныхъ платъ станціи Одесса-портъ.

Ст. 16) О недопущеніи пониженія тарифа на перевозку иностраннаго угля внутрь страны.

Ст. 17) Ходатайствовать: а) чтобы тарифъ на перевозку горно-заводскихъ продуктовъ, какъ-то: извести, песчаника, огнеупорныхъ и другихъ глинъ и огнеупорнаго кирпича—былъ приравненъ къ тарифу на соль, каменный уголь и руду; б) о пониженіи платы за передачу вагоновъ по соединительнымъ вѣтвямъ въ Москвѣ, о пониженіи тарифа на Орловско-Витебской дорогѣ (нынѣ $\frac{1}{36}$) и объ устраненіи перегрузки въ Орлѣ и Протопоповкѣ.

Послѣ рѣшенія упомянутыхъ вопросовъ, Собраніе постановило выразить благодарность Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за постоянное содѣйствіе развитію промышленности на югѣ Россіи и Правленію Донецкой дороги—за принятіе участія въ пониженіи тарифа къ западу черезъ станцію Ясиноватую.

Затѣмъ, послѣ горячихъ преній, вызванныхъ предложеніемъ г. Жуковскаго, о ходатайствѣ, чтобы установленный въ настоящее время тарифъ, одинаковый со станціей Ясиноватой для заводскихъ рынковъ, не смотря на разность разстоянія между этими станціями въ 62 версты, былъ замѣненъ другимъ—въ зависимости отъ разстоянія,—было поставлено на баллотировку, по которой оказалось, что за предложеніе Жуковскаго подписалось 12, а противъ—19 голосовъ. По этому поводу г. Жуковский подалъ особое мнѣніе, въ которомъ выставляетъ на видъ неудобство баллотировки такихъ частныхъ вопросовъ, какъ указаніе тарифовъ для отдѣльныхъ группъ рудниковъ, при чемъ результаты баллотировокъ получаютъ со-

вершенно случайные, а потому могущіе ввести Правительство въ заблужденіе относительно истиннаго положенія дѣла. Во избѣжаніе же могущихъ возникнуть недоразумѣній, онъ считаетъ необходимымъ, чтобы всѣ ходатайства, касающіяся тарифовъ, представлялись Правительству, въ рукахъ котораго должно быть сосредоточено руководство въ этомъ отношеніи, при чемъ гг. уполномоченные Съѣзда должны представлять нужныя разъясненія.

По этому же вопросу было подано особое мнѣніе генералъ-майора Золотарева, къ которому присоединились еще 7 углепромышленниковъ. Заявленіе это прилагаю, по просьбѣ лицъ, на немъ подписавшихся, въ копіи.

Наконецъ, по поводу заявленія г. Цихоцкаго, Собраніе постановило, чтобы коммиссія выборныхъ была не только въ курсѣ всѣхъ тарифовъ на перевозку горнозаводскихъ продуктовъ, но чтобы тарифы эти и измѣненія ихъ отпечатывались и разсылались по рудникамъ.

В. О пошлинахъ на иностранный каменный уголь.

По обсужденіи этого вопроса въ 15-мъ засѣданіи, Собраніе постановило:

1) Вновь обратиться къ Правительству съ настоятельнымъ и энергическимъ ходатайствомъ о возвышеніи пошлины на иностранный уголь въ портахъ Балтійскаго моря и просить, чтобы эта пошлина была повышена въ теченіе зимы этого года.

2) Относительно портовъ Чернаго и Азовскаго морей, Собраніе высказалось, что хотя нельзя не быть признательнымъ Правительству за возвышеніе пошлины съ 2 на 3 коп. золотомъ съ пуда, но въ то же время, имѣя въ виду, что опытъ доказываетъ невозможность при такой пошлинѣ прочно укрѣпиться донецкому углю въ портахъ этихъ морей, Собраніе постановило: довести до свѣдѣнія Правительства его желаніе, чтобы установленъ былъ такой размѣръ пошлины, который бы далъ возможность болѣе твердо установиться торговлѣ донецкимъ углемъ. При обсужденіи же доклада о каботажномъ флотѣ, въ 11-мъ засѣданіи, постановлено ходатайствовать о возвышеніи пошлины до 4 коп. золотомъ съ пуда.

В. Относительно желѣзныхъ дорогъ—сдѣланы слѣдующія постановленія:

1) Ходатайствовать объ устройствѣ питательныхъ путей въ районѣ свеклосахарныхъ заводовъ, особенно отъ Шполы черезъ

Умань и далѣе, до центра наибольшаго сосредоточенія сахарныхъ заводовъ, съ выходомъ на одну изъ станцій Юго-Западныхъ дорогъ, а также отъ Жмеринки черезъ Ямполь или Могилевъ до ст. Новоселицы.

2) Ходатайствовать, гдѣ слѣдуетъ, объ увеличеніи и отводѣ мѣстъ подъ склады угля на всѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ въ Москвѣ, въ портахъ Чернаго моря и въ г. Харьковѣ.

3) Ходатайствовать объ утвержденіи проекта положенія о складахъ угля на станціяхъ отправленія, чтобы плата за пользованіе складами была установлена отъ 10 до 15 коп. за квадратную саж. въ годъ, съ устройствомъ приспособленій для облегченія нагрузки угля (подпорныя стѣнки).

4) Ходатайствовать объ отопленіи казенныхъ и общественныхъ зданій каменнымъ углемъ, гдѣ оно обходится не дороже дровъ.

5) О необходимости изданія законовъ, ограждающихъ лѣса отъ истребленія.

6) Ходатайствовать, чтобы постройка закавказскаго нефтепровода отнюдь не производилась на казенный счетъ или съ гарантіей Правительства.

б) О постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, необходимыхъ для развитія горнаго промысла на югъ Россіи и о питательныхъ и подгѣздныхъ путяхъ.

По первому изъ этихъ вопросовъ Собраніе, въ 4-мъ засѣданіи, пришло къ слѣдующимъ заключеніямъ:

ходатайствовать: 1) о томъ, чтобы вопросъ о постройкѣ Восточно-Донецкой дороги не былъ соединенъ съ вопросомъ о постройкѣ Пензо-Харьково-Лозовской дороги и чтобы постройка первой не ставилась въ зависимость отъ разрѣшенія вопроса о постройкѣ второй; 2) о томъ, чтобы Правительство пришло на помощь горной промышленности юга Россіи—скорѣйшимъ сооруженіемъ Восточно-Донецкой и Миллеровской дорогъ. Относительно же ходатайства о постройкѣ этихъ послѣднихъ дорогъ возникли горячія пренія, почему пришлось прибѣгнуть къ баллотировкѣ, которая дала слѣдующіе результаты: за ходатайство въ формѣ, изложенной на X Съѣздѣ, подписалось 12 членовъ, а за то же ходатайство, но безъ дополненія относительно Миллеровской дороги, подписалось только 6. Прочіе члены Собранія отъ баллотировки отказались.

Такое рѣшеніе вызвало подачу отдѣльныхъ мнѣній гг. Золотаревымъ, Вагнеромъ и Отто.

Отдѣльное мнѣніе Управляющаго горной и соляной частями въ Донской области, горнаго инженера Вагнера и выборнаго отъ донскихъ углепромышленниковъ горнаго инженера Отто—заключается главнѣйше въ слѣдующемъ: Собраніе большинствомъ голосовъ (12-ти противъ 6-ти, остальные отъ баллотировки отказались) рѣшило изложить ходатайство о постройкѣ Миллеровской и Восточно-Донецкой дорогъ въ формѣ постановленія X Съѣзда *), т. е. „подтвердить ходатайства предыдущихъ съѣздовъ о скорѣйшемъ сооруженіи этихъ дорогъ, какъ могущихъ вывести каменноугольную промышленность Донецкаго бассейна изъ ея настоящаго крайне тяжелаго положенія“.

„При этомъ Съѣздъ счелъ необходимымъ добавить, что въ случаѣ, если Правительство почему-либо не найдетъ возможнымъ строить эти дороги одновременно, то чтобы, независимо отъ постройки Восточно-Донецкой дороги, построило Миллеровскую“.

Такая редакція ходатайства признается подавшими это отдѣльное мнѣніе не отвѣчающей интересамъ донскихъ углепромышленниковъ, для антрацитовыхъ рудниковъ которыхъ Восточно-Донецкая дорога имѣетъ насущное значеніе, Миллеровская же только ухудшитъ и безъ того ихъ тяжелое положеніе; вслѣдствіе чего они желали бы, чтобы ходатайство объ устройствѣ этихъ дорогъ было изложено въ формѣ постановленія IX Съѣзда, т. е. ходатайствовать о скорѣйшемъ одновременномъ сооруженіи этихъ дорогъ, не давая преимуществъ Миллеровской, какъ это сдѣлалъ X Съѣздъ и подтвердило большинство при баллотировкѣ этого вопроса на XI Съѣздѣ.

При этомъ они указываютъ еще и на то, что баллотировка подобныхъ вопросовъ не должна быть допускаема, потому что даетъ случайное большинство, которое можетъ затемнить передъ Правительствомъ дѣйствительные интересы промышленности, какъ въ данномъ случаѣ. Такъ какъ Съѣздъ собирается въ Харьковѣ, то грушевскимъ углепромышленникамъ (представляющимъ третью часть всей производительности Донецкаго бассейна) неудобно посѣщать Съѣзды, почему они присылаютъ только одного или двухъ представителей, которые при баллотировкѣ вопросовъ, не отвѣчающихъ вполнѣ интересамъ западной части, а въ то же вре-

*) XVII страница, Т. I Трудовъ X Съѣзда.

ми для нихъ весьма важныхъ, останутся всегда въ меньшинствѣ, въ силу чего, конечно, должны хлопотать черезъ свое начальство и особыхъ уполномоченныхъ, что можетъ даже дискредитировать подобныя рѣшенія Съѣздовъ.

Генераль майоръ-Золотаревъ въ своемъ мнѣніи приходитъ къ заключенію, что необходимо ходатайствовать объ одновременномъ сооруженіи Восточно-Донецкой и Миллеровской дорогъ, какъ крайне необходимыхъ для каменноугольной промышленности Донецкаго бассейна; при этомъ считаетъ нужнымъ указать: а) на финансовое положеніе Обществъ Донецкой и Воронежской дорогъ, не позволяющее имъ понизить свои провозныя платы и усилить провозную способность, безъ отягощенія казны займами; б) на могущее произойти видоизмѣненіе характера приволжской торговли, такъ какъ, при осуществленіи Восточно-Донецкой дороги, явится возможность для волжскаго пароходства перевозить хлѣбные грузы къ югу, по теченію рѣки, до ноября.

Относительно устройства соединительнаго пути между станціей Криничной Донецкой дороги и Ханженково или Харцызскъ Курско-Харьково-Азовской—Собраніе постановило: подтвердить ходатайство о скорѣйшемъ его сооруженіи.

По второму вопросу—о питательныхъ и подъѣздныхъ путяхъ, обсуждавшемся въ 6-мъ засѣданіи, Съѣздъ пришелъ къ слѣдующимъ результатамъ:

а) Ходатайствовать передъ Правительствомъ о скорѣйшемъ изданіи общаго положенія о питательныхъ и подъѣздныхъ рельсовыхъ путяхъ и о признаніи за таковыми обязательнаго отчужденія, а также о выработкѣ общихъ основаній и нормальнаго договора для частныхъ подъѣздныхъ путей; для ускоренія же рѣшенія этого вопроса просить г. Министра путей сообщенія учредить при Министерствѣ особую комиссію изъ владѣльцевъ всѣхъ частныхъ подъѣздныхъ путей и представителей заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ.

б) При обсужденіи вопроса о ходатайствѣ объ обязательномъ отчужденіи земли подъ постройку Кальміусско-Богодуховской вѣтви, которая будетъ строиться на частныя средства, возникли горячія пренія, заставившія поставить этотъ вопросъ на баллотировку, давшую слѣдующій результатъ: согласныхъ поддержать упомянутое ходатайство оказалось 21, не согласныхъ—3.

в) Ходатайствовать объ обязательномъ отчужденіи земли для построенной частными средствами, на арендованной землѣ, вѣтви

Завадскаго и Лемешевскаго, а также для строящихся вѣтвей—Каменской и Орловской.

г) При обсужденіи вопроса о постройкѣ вѣтви между станціями Екатерининской дороги—Саксагань и Пичугино, возникли горячія пренія, которыми выяснилось, что вѣтвь эта необходима; но Собраніе расходилось въ мнѣніяхъ относительно способа постройки, т. е. предоставить ли строить ее на частныя средства непосредственно заинтересованныхъ въ сооруженіи ея лицъ, или же казенными средствами. Послѣ продолжительныхъ преній пришлось поставить этотъ вопросъ на баллотировку, по которой оказалось: за сооруженіе этой вѣтви средствами казны 21 подпись, противъ такого ходатайства—4.

д) Относительно грунтовыхъ дорогъ постановлено ходатайствовать, чтобы желѣзнодорожныя станціи въ отношеніи грунтовыхъ подъѣздныхъ путей были приравнены къ пристанямъ и самыя дороги, ведущія къ станціямъ, зачислены въ разрядъ портовыхъ.

е) Въ 16-мъ засѣданіи обсуждалось заявленіе, подписанное 8-ю углепромышленниками, въ которомъ они просятъ Свѣздъ: 1) ходатайствовать въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а буде окажется нужнымъ и у Министра путей сообщенія—объ устройствѣ погрузочнаго пункта Екатерининской жел. дороги или станціи, между станціями Юзово и Рудничной, а если бы въ достиженіи этого встрѣтились какія-либо затрудненія для казенной Екатерининской дороги, то ходатайствовать объ устройствѣ для тѣхъ копей погрузочнаго пункта между Юзово и Рудничной на Донецкой дорогѣ, и 2) ходатайствовать передъ Бахмутскимъ уѣзднымъ земскимъ собраніемъ, а если окажется нужнымъ, то и передъ Екатеринославскимъ губернаторомъ, о разрѣшеніи построить отъ деревни Евдокіевки къ погрузочному пункту, на счетъ владѣльцевъ копей, шоссированную или выложенную камнемъ дорогу, для общаго пользованія.

в) О водяныхъ путяхъ сообщенія, могущихъ содѣйствовать перевозкѣ минеральнаго топлива и вообще горнозаводскихъ продуктовъ юга Россіи и

г) Объ улучшеніи каботажнаго флота въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ.

Эти оба вопроса обсуждались вмѣстѣ въ особой комиссіи, по выслушаніи доклада которой, Собраніе признало необходимымъ ходатайствовать въ нынѣшнемъ году:

1) о возвышеніи пошлины на иностранный уголь до 4 коп. золотомъ на пудъ;

2) объ установленіи попудной платы на уголь, перевозимый въ паровыхъ баржахъ, съ отчисленіемъ потребныхъ для сего суммъ, въ половинномъ количествѣ, изъ пошлиннаго сбора, взимаемаго съ иностраннаго угля;

3) о предоставленіи владѣльцамъ паровыхъ баржъ получать ссуды, какъ это практикуется на Волгѣ.

4) о предоставленіи гг. углепромышленникамъ и другимъ лицамъ, желающимъ приобрести паровыя баржи, разныхъ облегчительныхъ мѣръ, способствующихъ развитію пароваго каботажа, при затруднительности заказа баржъ въ Россіи, допустить ввозъ изъ-за границы, съ разсрочкой пошлины;

5) объ освобожденіи угля отъ разныхъ сборовъ, взыскиваемыхъ въ городахъ;

6) объ упорядоченіи способа выгрузки изъ вагоновъ и на-грузки въ суда въ ст. Аксайской и г. Ростовѣ на Дону, Таганрогѣ, Мариуполѣ и Одессѣ и объ устройствѣ удобныхъ пристаней для каботажа, въ означенныхъ городахъ, съ отводомъ мѣстъ подъ склады съ устроенными деревянными или каменными помостами;

7) о сокращеніи срока постройки Мариупольскаго порта и о скорѣйшемъ приспособленіи временной пристани, согласно ходатайства X съѣзда;

8) о поднятіи вѣтки Лозово-Сев. жел. дороги отъ ст. Александровска къ р. Днѣпру, въ самомъ ея концѣ, выше горизонта воды 1845 года, согласно требованія Т. И. Комит. жел. дор., выраженнаго при сооруженіи означенной вѣтки;

9) о расчисткѣ русла рѣки Нижней-Кривой до 20 сажень, для удлиненія береговой линіи вдоль рельсовъ Лозово-Сев. ж. д.;

10) о поддержкѣ перекаатовъ на р. Днѣпрѣ между Александровскомъ и Большою-Лепатихою до глубины 4 футъ и вообще подтвердить ходатайство X съѣзда объ урегулированіи теченія р. Днѣпра въ сѣверномъ и южномъ направленіяхъ;

11) о поддержаніи существующаго паруснаго каботажа—отмѣною разныхъ сборовъ въ городахъ и преслѣдованіемъ лицъ иностраннаго происхожденія, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ.

Въ заключеніе, Съѣздъ призналъ необходимымъ добавить, что, рекомендуя всѣ вышеозначенныя мѣропріятія, онъ имѣлъ въ виду: во 1-хъ, дать возможность русскому углю явиться на рынкахъ въ

портахъ Чернаго и Азовскаго морей по наиболѣе дешевой цѣнѣ и въ скорѣйшемъ времени, и во 2-хъ, вытѣсняя совершенно иностранный уголь, путемъ возвышенія пошлины, и удешевляя, на первое время, провозъ угля на паровыхъ баржахъ попутной доплатой, Съѣздъ увѣренъ, что при этихъ условіяхъ, какъ угольное дѣло, такъ и паровой каботажъ будутъ поставлены въ такія благопріятныя условія, при которыхъ пройдетъ немного лѣтъ, когда вопросы о пошлинѣ на иностранный уголь и о попутной платѣ сами собой упряднятся.

Затѣмъ (въ 10-мъ засѣданіи) уполномоченный Его Императорскаго Высочества Князя Евгенія Максимилиановича Герцога Лейхтенбергскаго, дѣйствительный статскій совѣтникъ Э. Ф. Эвальдъ ознакомилъ Собраніе съ предпріятіемъ по устройству Перекопскаго канала. Послѣ нѣкоторыхъ разъясненій Собраніе признало предпріятіе это несомнѣнно полезнымъ, выразило свое сочувствіе и благодарность докладчику, а также была отправлена благодарственная телеграмма Его Высочеству въ Парижъ.

Въ обсужденіи вопроса о каботажѣ и водяныхъ путяхъ сообщенія принималъ живое участіе представитель Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству, г. Боголюбовъ.

д) О прекращеніи хищническихъ разработокъ каменноугольныхъ мѣсторожденій.

Въ 3-мъ засѣданіи былъ предложенъ мною къ обсужденію этотъ вопросъ, но Собраніе постановило передать его для разработки въ особую комиссію, въ которую были приглашены участвовавшіе на Съѣздѣ представители крестьянскихъ обществъ Зайцевской волости, Бахмутскаго уѣзда, селеній—Щербиновскихъ и Нелѣповскихъ хуторовъ, на земляхъ которыхъ существуютъ крестьянскія шахты, добывающіе до 6.000,000 пуд. угля въ годъ.

Въ 9-мъ засѣданіи былъ прочитанъ докладъ комиссіи *), который, послѣ продолжительныхъ преній, былъ почти безъ измѣненій утверждёнъ.

Прежде всего постановлено было слѣдующее опредѣленіе хищническихъ работъ: „подъ хищническими разработками каменнаго угля подразумѣваются такія, гдѣ выработка угля произво-

*) Я принималъ участіе въ трудахъ комиссіи въ качествѣ совѣщательнаго члена, какъ окружной инженеръ, а также и окружной инженеръ 2-го округа г. Зеленцовъ.

дится не сплошная; гдѣ много угля пропадаетъ бесполезно въ нѣдрахъ земли; гдѣ не соблюдаются необходимыя предосторожности отъ пожаровъ, наводненій; гдѣ не принимаются всѣ надлежащія мѣры для сохраненія здоровья и жизни горнорабочихъ; гдѣ, наконецъ, не сохраняется никакихъ слѣдовъ о производимыхъ работахъ (нѣтъ плановъ работъ) и такимъ образомъ для потомства не только не остается никакихъ указаній изъ опыта прошедшаго времени, но, напротивъ, дальнѣйшая выработка угля затрудняется, удорожается и становится болѣе опасной“.

Затѣмъ, послѣ ссылки на исторію законодательства, до разработки минеральныхъ богатствъ относящагося, указано, какъ на характерный типъ хищническихъ разработокъ, на крестьянскія шахты; при чемъ выяснилось, что слишкомъ частое повтореніе несчастныхъ случаевъ въ послѣдніе годы, особенно на шахтахъ крестьянъ Зайцевской волости, можетъ быть объяснено только углубленіемъ этихъ шахтъ, доходящихъ нерѣдко до глубины 30 саж. и непринятіемъ необходимыхъ мѣръ для безопасности рабочихъ и вообще уклоненіемъ отъ исполненія закона. Ближайшее же выясненіе условій, при которыхъ производится крестьянами разработка каменнаго угля, привело Собраніе къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1. Горная администрація не имѣетъ возможности не только слѣдить за работами, но и узнать хозяевъ шахтовладѣльцевъ, а слѣдовательно и требовать планы.

2. Уклоненіе отъ требованій закона относительно безопасности работъ и съемки плановъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ—отъ земскихъ сборовъ, позволяетъ имъ, особенно при ничтожной оцѣнкѣ труда своего,—у себя дома, такъ сказать,—продавать уголь по цѣнѣ на столько низкой, что конкуренція серьезныхъ предпріятій съ ними не мыслима.

3. Самый характеръ пользованія нѣдрами представляется хищеніемъ общественной (мірской) собственности.

4. Сами крестьяне шахтовладѣльцы, въ силу слишкомъ малого объема работъ, не имѣютъ возможности обставить ихъ болѣе солидно и тѣмъ обезпечить добычу большаго количества угля, а слѣдовательно и стать въ болѣе независимое положеніе, невольно въ настоящее время попадають въ кабалу къ скупщикамъ, которые низводятъ ихъ заработокъ до самыхъ малыхъ размѣровъ.

5. Скупщики, въ свою очередь, не имѣя прочно установленнаго сбыта, не могутъ впередъ заявлять требованіе на необходимое имъ количество вагоновъ, а потому часто отказываются отъ послѣднихъ и даютъ поводъ къ справедливымъ нареканіямъ со стороны представителей желѣзныхъ дорогъ.

На основаніи всего изложеннаго и сознавая, что слишкомъ строгое преслѣдованіе крестьянскихъ разработокъ не желательно, въ виду ихъ весьма важнаго экономическаго значенія для самихъ крестьянъ, Собраніе выработало слѣдующія мѣры, которыя, по его мнѣнію, могутъ повліять на устраненіе указанныхъ выше недостатковъ.

I. Мѣры для правильнаго пользованія нѣдрами земли, принадлежащими сельскимъ обществамъ.

1. Разработка нѣдръ на общественной землѣ можетъ быть производима только съ согласія всего общества, т. е. на основаніи правильно и законно состоявшагося общественнаго приговора.

2. Отводимая по приговору сельскаго общества площадь подъ разработку нѣдръ должна быть въ приговорѣ точно указана и отведена въ натурѣ.

3. Площадь отвода должна быть по возможности болѣе, дабы предприниматель имѣлъ средства большею производительностью покрыть затраты, необходимыя для правильнаго устройства шахты и безопаснаго веденія работъ. Вообще, для установленія размѣра отводимыхъ площадей въ каждомъ сельскомъ обществѣ, желательно, при обсужденіи этихъ вопросовъ, участіе горной администраціи, могущей дѣлать надлежащія указанія для руководства.

4. Если общественный приговоръ на разработку минерала выдается на многихъ членовъ общества (на артель), то въ приговорѣ должно быть названо лицо, которому довѣряется руководство и хозяйственная сторона дѣла.

II. Мѣры для правильнаго веденія работъ.

1. Получившій общественный приговоръ на разработку нѣдръ представляетъ его окружному инженеру своего округа и испрашиваетъ разрѣшеніе приступить къ работамъ. При заявленіи должна быть представлена подписка лица, отвѣтственнаго за правильное веденіе работъ, согласно правилъ инструкціи.

2. Безъ формальнаго письменнаго разрѣшенія окружной горной администраціи, въ которомъ должно быть указано мѣсто про-

изводства работъ и названы лица, отвѣтственные въ техническомъ и хозяйственномъ отношеніи, никто не въ правѣ приступать къ подземнымъ работамъ.

3. Мѣстной полиціи должно быть вмѣнено въ обязанность не допускать работъ, на которыя не имѣется надлежащаго разрѣшенія горной администраціи.

4. Для облегченія крестьянамъ возможности полученія пороха и динамита, въ которомъ они часто нуждаются, и для устраненія тайной продажи и похищенія его изъ частныхъ складовъ, слѣдуетъ разрѣшить послѣднимъ отпускъ небольшихъ партій взрывчатыхъ веществъ, хотя бы только дневной въ немъ потребности, подъ росписку отвѣтственнаго въ техническомъ отношеніи лица.

III. Пополненіе инструкции гг. окружныхъ инженеровъ.

Не проектируя, такъ сказать, никакихъ статей дополнительныхъ, комиссія Съезда полагаетъ, что въ инструкціи должно быть сдѣлано:

1. Указаніе порядка немедленной выдачи удостовѣренія на право производства горныхъ работъ при полученіи заявленія и представленія необходимыхъ дополнительныхъ свѣдѣній.

2. Дано право окружнымъ инженерамъ требовать, въ извѣстныхъ случаяхъ, обязательства имѣть свѣдущихъ штейгеровъ для руководства техническою частью работъ.

Примѣчаніе: Коммиссія здѣсь имѣетъ въ виду, что въ существующихъ правилахъ не дѣлается никакого указанія, кто можетъ быть отвѣтственнымъ въ техническомъ отношеніи лицомъ. Были примѣры, что такими лицами заявлялись безграмотныя, не свѣдущія лица. Понятно, что горному надзору, въ каждомъ данномъ случаѣ, по размѣру производства и значенію работъ, легко рѣшить, насколько слѣдуетъ усилить или ослабить свои требованія по техническому надзору.

3. Гг. окружные инженеры должны быть включены въ число членовъ уѣздныхъ по крестьянскимъ дѣламъ присутствій, дабы, при посредствѣ этого органа управленія, вліять на волостныя и сельскія правленія и мѣстную полицію, въ интересахъ постепеннаго развитія и упорядоченія крестьянскихъ работъ.

Само собою разумѣется, какія бы мѣры ни были приняты для урегулированія крестьянскихъ работъ, онѣ не должны касаться существующихъ въ настоящее время, а относиться къ тѣмъ по-

вымъ работамъ, которыя будутъ начаты послѣ изданія извѣстныхъ правилъ.

Послѣ сдѣланныхъ Съѣздомъ указанныхъ постановленій, г. Гейнцельманъ подалъ слѣдующее отдѣльное мнѣніе: „Въ виду отсутствія надлежащаго и компетентнаго представительства отъ заинтересованныхъ крестьянъ въ вопросѣ о хищническихъ работахъ и невозможности освѣтить настоящее положеніе крестьянскихъ нуждъ и интересовъ на XI Съѣздѣ, прошу оставить вопросъ этотъ открытымъ до будущаго Съѣзда, дабы крестьяне могли бы разобраться въ этомъ, угрожающемъ имъ экономическимъ бѣдствіемъ, вопросѣ, и представить XII Съѣзду свои возраженія“.

Г. Маевскій заявилъ также, что подастъ отдѣльное мнѣніе; но до сихъ поръ его не доставилъ.

е) О налогахъ на каменный уголь.

Вопросъ этотъ, предложенный мною къ обсужденію въ 6-мъ засѣданіи, по желанію Собранія былъ переданъ для разработки въ особую комиссію, докладъ которой былъ обсуждаемъ въ 8-мъ и 9-мъ засѣданіяхъ.

Во 2-мъ засѣданіи, послѣ выслушанія отчета гг. уполномоченныхъ X Съѣзда, нѣкоторыми членами Съѣзда были высказаны замѣчанія, что вопросъ объ обложеніи торговыми документами угольныхъ складовъ не приведенъ уполномоченными къ желаемому разрѣшенію, на что г. Авдаковъ сообщилъ, что уполномоченные заявляли объ этомъ и что былъ изданъ циркуляръ г. Министра финансовъ казеннымъ палатамъ отъ 3-го мая 1885 г., разъясняющій, что рудники не причисляются къ торговымъ предпріятіямъ и потому не подлежатъ выборкѣ торговыхъ документовъ.

Такъ какъ въ этомъ циркулярѣ не говорится ничего о складахъ при станціяхъ отправленія угля, то, послѣ нѣкоторыхъ преній, Собраніе просило обратиться въ Екатеринославскую казенную палату съ запросомъ, телеграммой, подлежатъ ли угольные склады шахтовладѣльцевъ, а не складчиковъ, при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, представляющіе свалку угля передъ нагрузкой въ вагоны, выборкѣ торговыхъ документовъ.

Телеграмма эта была въ тотъ же день мною отправлена и, вмѣстѣ съ тѣмъ, я счелъ полезнымъ послать отношеніе, въ которомъ объяснилъ, что склады эти представляютъ только погрузные пункты, а отнюдь не служатъ мѣстами для продажи угля.

Въ отвѣтъ на упомянутую телеграмму и отношеніе отъ 21-го октября за № 3/278, казенная палата сообщила, что по смыслу п. 1 ст. 4 Положенія о пошлинахъ 9-го февраля 1865 г. (приложеніе къ ст. 464 т. V по продолж. 1876), разъясненной Министер. финансовъ циркуляромъ отъ 6-го октября 1866 года за № 6549, Департаментомъ торговли и мануфактуръ, напечатаннымъ въ Указателѣ распоряженій по Министерству финансовъ 1869 г. за № 39 и 1866 г. № 9,—считаетъ указанные угольные склады подлежащими выборкѣ торговыхъ документовъ, присовокупляя, что ближайшее опредѣленіе, къ какого рода складамъ принадлежитъ каждый складъ угля (къ числу подлежащихъ платежу торговыхъ пошлинъ, или изъятыхъ отъ платежа) можетъ быть сдѣлано на мѣстѣ, при ревизіи торговли.

Въ своемъ докладѣ комиссія указала на три категоріи налоговъ на каменный уголь: 1) земскіе, 2) торговые—по выборкѣ документовъ и 3) станціонные сборы, взыскиваемые желѣзными дорогами.

По 1-й категоріи Собраніе пришло къ заключенію, что не находить нужнымъ измѣнять выработанные предыдущими Съѣздами основанія, на которыхъ производится въ настоящее время земскими собраніями обложеніе каменноугольныхъ рудниковъ, но указываетъ при этомъ на болѣе высокую оцѣнку послѣднихъ сравнительно съ другими имуществами уѣзда,—вслѣдствіе чего Собраніе нашло необходимымъ поручить уполномоченнымъ выяснить передъ Славяносербскимъ и Бахмутскимъ земскими собраніями 1887 года эту неравномѣрность и просить ихъ уравнивать цѣнность сооружений на косяхъ съ цѣнностію другихъ имуществъ, подлежащихъ земскому обложенію.

Независимо отъ того, Собраніе постановило ходатайствовать передъ Правительствомъ о допущеніи уполномоченныхъ Съѣзда къ участію въ занятіяхъ существующей въ Петербургѣ комиссіи по выработкѣ правилъ для оцѣнки всѣхъ промышленныхъ предпріятій, подлежащихъ земскому обложенію.

По 2-й категоріи налоговъ Собраніе, въ виду вышеупомянутого отвѣта Екатеринбургской казенной палаты, постановило поручить уполномоченнымъ войти, куда укажетъ надобность, съ разъясненіемъ, что склады горнопромышленниковъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ—суть не что иное, какъ временная свалка угля въ пути, передъ погрузкой его въ вагѣны, а потому таковыя скла-

ды по закону не подлежат выборкѣ торговыхъ документовъ. Въмѣстѣ съ тѣмъ, признавая, что всѣ торговые сборы, взысканные Екатеринославской казенной палатой съ угольныхъ складовъ, принадлежащихъ шахтовладельцамъ при станціяхъ отправленія, какъ неправильные, должны подлежать возврату, Собраніе постановило ходатайствовать о возвратѣ этихъ сборовъ.

По 3-й категоріи постановлено подтвердить ходатайство объ освобожденіи, или, по крайней мѣрѣ, значительномъ уменьшеніи станціонныхъ сборовъ для каменнаго угля, тѣмъ болѣе, что нѣкоторыя изъ желѣзнодорожныхъ управленій, признавая всю обременительность этихъ сборовъ для каменнаго угля, какъ тормозящихъ его распространеніе, добровольно уменьшили ихъ.

Кромѣ того, комиссія указала на то, что въ настоящее время взисканіе на пристаняхъ производится не по расчету 5 коп. за квадратную сажень въ день, а какъ въ городахъ—3 р. отъ вагона въ сутки за пролежалое. Собраніе, признавая этотъ сборъ обременительнымъ, въ виду неустройства нашихъ пристаней, а также и перевозочныхъ средствъ по водянымъ путямъ, сочло необходимымъ довести до свѣдѣнія г. Министра путей сообщенія и просить его разъяснить желѣзнодорожнымъ управленіямъ, чтобы впредь взисканія на пристаняхъ за пролежалое производить по 5 коп. за квадратную сажень, а не по 3 руб. въ сутки съ вагона, какъ въ городахъ.

Въ заключеніе, по указанію комиссії на то, что желѣзные дороги, независимо отъ сбора въ 2 руб. 40 коп., взыскиваютъ еще по 25 к. съ вагона за переходъ его съ собственнаго подъѣзднаго пути на линію, по которой предстоитъ отправка груза, Собраніе постановило ходатайствовать, объ освобожденіи отъ этого послѣдняго сбора.

ж) О мѣрахъ къ воспособленію каменно-соляному и солеваренному промысламъ.

Въ 4-мъ засѣданіи, по прочтеніи той части доклада гг. уполномоченныхъ X Съѣзда, въ которой изложены ходатайства, касающіяся нуждъ солепромышленности, вопросъ этотъ былъ переданъ на обсужденіе особой комиссіи; по выслушаніи (въ 1-мъ засѣданіи) доклада послѣдней, Собраніе постановило ходатайствовать предъ Правительствомъ:

1. Объ отмѣнѣ введенныхъ съ 1-го октября 1886 года уравнительныхъ тарифовъ для перевозки славянской и бахмутской соли къ рынкамъ Привислянскаго края.

2. О недопущеніи подобныхъ же тарифовъ и для крымской соли.

3. Если же означенныя постановленія не найдено будетъ возможнымъ удовлетворить, то просить объ установленіи въ скорѣйшемъ времени специальныхъ пониженныхъ тарифовъ, въ зависимости отъ разстояній, отъ Славянска черезъ Мерефу, Ворожбу, Бахмачъ, Гомель, Жабинку, Брестъ, такъ какъ это направленіе короче на 154 версты противъ направленія, даннаго уравнительнымъ тарифомъ.

Принимая во вниманіе крайне вредное вліяніе упомянутаго уравнительнаго тарифа для славянскихъ солезаводчиковъ, основывавшихъ свои расчеты, при усовершенствованіи старыхъ и устройствъ новыхъ заводовъ, на разницѣ въ провозной платѣ съ бахмутской и крымской солями, Съѣздъ просилъ обратиться съ этими ходатайствами немедленно же, телеграммами, къ Министрамъ—государственныхъ имуществъ и путей сообщенія, что мною и было исполнено въ тотъ же день (1-го ноября).

4. Кромѣ того, Съѣздъ постановилъ поддержать ходатайство славянскихъ солезаводчиковъ объ обязательномъ отчужденіи земли подъ подъѣздной путь отъ ст. Славянскъ Курско-Харьково-Азовской дороги до солеваренныхъ заводовъ и минеральныхъ водъ.

5. Возобновить ходатайство о томъ, чтобы соль можно было грузить не 600 пудовъ въ вагонъ, а 618, полагая 18 пудовъ на естественную убыль;

и 6. Просить Общество Азовской дороги, а если таковое не можетъ исполнить, то Министерству путей сообщенія, чтобы повагонный 10-копѣечный сборъ взимался обыкновеннымъ порядкомъ, какъ съ угля, и передавался Коммисіи выборныхъ.

По выслушаніи упомянутаго доклада и одобренія Съѣздомъ изложенныхъ выше ходатайствъ (предложенныхъ комиссіи), представитель Юго-Западныхъ дорогъ г. Вилинскій прочиталъ свое заявленіе, въ которомъ, не соглашаясь съ упомянутыми ходатайствами, доказывалъ, или—лучше сказать—старался доказать,—справедливость установленнаго Юго-Западными дорогами, съ разрѣшенія Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, уравнительнаго тарифа на соль, указывая между прочимъ на то, что по-

вышеніе для соли, идущей изъ Славянска на Варшаву, заключается всего только въ 6 рубльхъ на вагонъ; при этомъ ссылался на постановленіе совѣщаній, бывшихъ въ январѣ и февралѣ сего года при Временномъ Управленіи казенныхъ желѣзн. дорогъ.— Я счелъ необходимымъ замѣтить, что никакого постановленія въ совѣщаніяхъ этихъ не состоялось, и что противъ уравнительнаго тарифа высказался г. Министръ путей сообщенія, въ предложеніи XIV Съѣзду представителей желѣзныхъ дорогъ, и я, въ качествѣ представителя Министерства государственныхъ имуществъ. Противъ этого заявленія представитель товарищества славянскихъ солезаводчиковъ г. Анисимовъ подалъ (въ 16 засѣданіи) особую записку, въ которой доказываетъ весьма убѣдительно всю несправедливость установленія уравнительнаго тарифа и опровергаетъ доводы и даже цифры, которыми г. Вилинскій подкрѣпляетъ свое мнѣніе.

Представители Донецкой дороги настаивали на томъ, чтобы уравнительный тарифъ для Бахмута, по отношенію къ Славянску, остался въ силѣ.

з) О рабочихъ на горныхъ промыслахъ юга Россіи и о примѣненіи правилъ о работахъ малолѣтнихъ.

Въ 6-мъ засѣданіи мною былъ предложенъ на обсужденіе этотъ вопросъ, при чемъ я указалъ на нѣкоторыя неудобства примѣненія при горныхъ работахъ закона о малолѣтнихъ—для сихъ послѣднихъ,—Собраніе постановило передать этотъ вопросъ для разработки въ особую комиссію.

Въ 16-мъ засѣданіи (7-го ноября) предсѣдатель комиссіи г. Мевіусъ заявилъ, что за недостаткомъ времени вопросъ этотъ не могъ быть разработанъ надлежащимъ образомъ.

V. Составленіе смѣты доходовъ и расходовъ по Съѣзду и учрежденіямъ предыдущихъ Съѣздовъ и выборъ должностныхъ лицъ, согласно положенію о Съѣздахъ.

Въ 16-мъ засѣданіи Собраніе занималось, между прочимъ, обсужденіемъ смѣты доходовъ и расходовъ на предстоящій годъ, при чемъ вопросъ о повагонномъ сборѣ вызвалъ весьма горячія пренія; нѣкоторые, преимущественно представители крупныхъ предпріятій, настаивали на уменьшеніи повагоннаго сбора съ 20 на 15 коп. съ вагона; большинство же хотѣло оставить прежнюю

цифру, т. е. 20 коп., и, когда я предложилъ этотъ вопросъ на баллотировку, то представители первой партіи высказали, что вопросъ этотъ на столько щекотливъ (такъ какъ это добровольный сборъ), что рѣшать его баллотировкой неудобно; на это я счелъ необходимымъ высказать, что меня поражаетъ такое заявленіе и вообще придача такого оттѣнка этому весьма простому вопросу; почему сдѣланъ перерывъ, послѣ котораго всѣ согласились съ уменьшеніемъ этого сбора и опредѣлили его въ 15 коп. съ вагона.

Относительно солепромышленниковъ постановлено оставить опредѣленный X Съѣздомъ сборъ по 10 коп. съ вагона отправленной соли; славянские солепромышленники заявили, что они готовы платить столько же, сколько платятъ и углепромышленники, съ тѣмъ, однако, чтобы имъ предоставлены были равныя права съ углепромышленниками, но это предложеніе Собраніемъ отвергнуто.

Въ 4-мъ засѣданіи предсѣдатель Коммисіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ заявилъ, что имъ получено отъ славянскихъ солепромышленниковъ 670 рублей, соответствующихъ 10-ти-копѣчному повагонному сбору.

Въ 12-мъ засѣданіи было прочтано отношеніе инспектора Лисичанской штейгерской школы, на имя предсѣдателя XI Съѣзда, съ отчетомъ объ израсходованіи 300 р., ассигнованныхъ X Съѣздомъ въ пособіе ученикамъ этой школы. По выслушаніи отчета и отношенія, а также объясненій инспектора школы, горнаго инженера Курбановскаго, его благодарности Съѣзду и переданной имъ благодарности учениковъ, получившихъ пособія изъ ассигнованной Съѣздомъ суммы, Собраніе выразило ему признательность и постановило, при обсужденіи смѣты, кромѣ выдаваемыхъ ежегодно на пособіе ученикамъ школы 300 руб., выдать въ распоряженіе г. Курбановскаго для этой же цѣли единовременно 1,000 рублей. Кромѣ того, постановлено:

- | | |
|--|---------|
| 1. Гг. выборнымъ увеличить содержаніе, каждому по | 500 р. |
| 2. Въ награду служащимъ въ Коммисіи выборныхъ выдать | 500 „ |
| 3. Служащему въ конторѣ Луганскаго выборнаго въ награду | 200 „ |
| 4. Въ пособіе одному бывшему служащему въ Коммисіи выборныхъ | 100 „ |
| 5. Одному раззорившемуся углепромышленнику въ пособіе (въ 17-мъ засѣданіи) | 500 „ |
| 6. Въ фондъ увѣчныхъ горнорабочихъ отчислить | 3,000 „ |

Такимъ образомъ, утвержденная Съѣздомъ смѣта на 1887 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ.

І. Смѣта доходовъ.

1. Повагоннаго сбора съ предназначаемыхъ къ отпра- вкѣ 150,000 вагоновъ угля и кокса по 15 коп. съ вагона	22,500 р.
2. Дополнительнаго сбора до 1-го января, т. е. до от- мѣны сбора въ 20 коп., примѣрно съ 43,000 ваго- новъ по 5 коп.	2,150 "
3. Взносъ съ славянскихъ солепромышленниковъ въ 670 руб. за минувшій годъ, какъ не вошедшій въ отчетъ Комиссіи выборныхъ и предполагаемый взносъ отъ нихъ за текущій годъ въ такомъ же размѣрѣ	1,340 "
4. Процентвъ по текущему счету и по вкладу въ Об- щество взаимнаго кредита горнопромышленниковъ южной Россіи не менѣе	800 "
<hr/>	
Всего въ текущемъ году ожидается доходовъ .	26,790 р.

ІІ. Смѣта предстоящихъ расходовъ.

А. Текущихъ расходовъ.

1. Треть уполномоченнымъ по 1000 руб.	3,000 р.
2. а) Предсѣдателю комиссіи выборныхъ .	4,500 р.
б) Луганскому выборному	4,000 "
<hr/>	
	8,500 р.
3. а) На канцелярію комиссіи выборныхъ .	5,000 р.
б) Добавочныхъ завѣдывающему ста- тистикой	720 р.
в) На приобрѣтеніе тарифовъ и перепе- чатаніе ихъ	280 р.
<hr/>	
	6,000 р.
4. На канцелярію Луганскаго выборнаго	1,500 р.
5. На расходы по XI Съѣзду	2,200 р.
6. На пособіе Ю. Р. Горному Листву	3,000 р.
7. На пособіе ученикамъ Лисичанской штейгерской школы въ распоряженіе Совѣта школы	300 р.
8. На стипендію сыну П. А. Васильева	300 р.
9. Донецкой дорогѣ въ возмѣщеніе ея расходовъ по доставленію суточныхъ свѣдѣній	900 р.
<hr/>	
Всего текущихъ расходовъ	25,700 р.

Предполагаемый остатокъ за покрытиемъ текущихъ расходовъ	1,090 р.
	<hr/> 26,790 р.

Б. Единовременныхъ расходовъ.

1. Пособіе секретарю съѣзда М. И. Яшевскому . . .	2,000 р.
2. Пособіе председателю комиссіи выборныхъ . . .	1,000 р.
3. Пособіе бывшему служащему Браиловскому . . .	100 р.
4. Пособіе Лисичанской штейгерской школѣ, въ распоряженіе Совѣта школы	1,000 р.
5. а) Награды служащимъ въ комиссіи выборныхъ	500 р.
б) Тоже служащему у Луганскаго <u>выборнаго</u> 200 р.	700 р.
6. Пособіе углепромышленнику Кузнецову	500 р.
7. Отчислено въ фондъ Общества увѣчныхъ горнорабочихъ	3,000 р.

Всего единовременныхъ расходовъ . 8,300 р.

На покрытие означенныхъ единовременныхъ расходовъ Съѣздъ располагаетъ:

- 1) остаткомъ на 1-е сентября 1886 г. 29,203 р. 83 к.
- 2) предполагаемый остатокъ отъ текущаго года 1,090 р.

Всего . . 30,293 р. 83 к.

За покрытиемъ единовременныхъ расходовъ . . 8,300 р.,

остаётся въ распоряженіи Съѣзда фондъ . 21,993 р. 83 к.

III. Выборы должностныхъ лицъ Съѣзда.

Въ уполномоченные XI Съѣзда избраны:

Ц. Н. Фронцевичъ	23 шарами	противъ	13.
М. А. Золотаревъ	21	»	15.
И. А. Даниловъ	20	»	16.

Въ выборные отъ углепромышленниковъ:

А. Ф. Мевіусъ (председатель Комиссіи выборныхъ)	34 шарами	противъ	2.
Е. В. Депрерадовичъ всѣми	36 шарами.		

Въ кандидаты выборныхъ:

В. П. Четчиковъ	30 шарами	противъ	3.
П. В. Пестеревъ	28	»	5.

Въ члены постоянной ревизионной комиссиі:

П. А. Шипиловъ	27	шарами противъ	4.
Д. И. Иловайскій	27	”	” 4.
А. К. Алчевскій	18	”	” 11.

Въ члены Совѣта Общества пособія горнорабочимъ еди-
ногласно избраны:

П. А. Шипиловъ.

И. Л. Уманскій.

Н. С. Авдаковъ.

Послѣ избранія уполномоченныхъ, такъ какъ въ ихъ числѣ нѣтъ ни одного, который бы былъ болѣе или менѣе близко знакомъ съ положеніемъ соляной промышленности и притомъ никто изъ нихъ не участвовалъ даже въ комиссиі по обсужденію вопроса о соли,—то представители солепромышленности заявили, что желаютъ воспользоваться правомъ, которое имъ предоставлено положеніемъ о Съѣздахъ (§ 13 примѣчаніе 2), избрать особаго уполномоченнаго для поддержанія весьма важныхъ для нихъ ходатайствъ.—Заявленіе это вызвало горячія пренія, главнѣйше относительно расходовъ на поѣздки 4-го уполномоченнаго, и, въ концѣ концовъ, Собраніе пришло къ заключенію, что расходы эти должны производиться изъ средствъ Съѣзда; при опредѣленіи же размѣровъ этого расхода или вознагражденія, мнѣнія раздѣлились: одни предлагали 1000 рублей, какъ и остальнымъ уполномоченнымъ, другіе же только 600 р. Солепромышленники соглашались со всякой цифрой, но когда поставленъ былъ вопросъ на баллотировку, по которой оказалось подписавшимися*) за первую цифру 7, а за вторую 6, остальные же члены отъ подачи голоса отказались,—то солепромышленники заявили, что такъ какъ цифра 1000 руб. превышаетъ нынѣшній взносъ ихъ въ кассу Съѣзда (670), то они жертвуютъ 400 руб. на Лисичанскую штейгерскую шволу, которой углепромышленники оказываютъ всегда самое заботливое вниманіе; но вслѣдъ затѣмъ еще 2-е углепромышленниковъ подписались за цифру 600 рублей, мотивируя это тѣмъ, что, по ихъ мнѣнію, всѣ расходы на отдѣльнаго уполномоченнаго должны быть отнесены на счетъ солезаводчиковъ; и такъ какъ это не было принято, то они подписываются за меньшую цифру.

*) Солепромышленники считали нецелесообразнымъ принимать участіе въ этой баллотировкѣ.

Противъ подписки этихъ 2-хъ членовъ, послѣ объявленія результатовъ баллотировки, многіе члены Съѣзда возстали. Тогда солепромышленники, чтобы прекратить дальнѣйшее обостреніе щекотливаго вопроса, заявили, что отказываются отъ избранія уполномоченнаго на Съѣздѣ и подадутъ особое мнѣніе.

Особое мнѣніе солепромышленниковъ заключается въ протестѣ противъ произвольнаго поправіа ихъ правъ углепромышленниками; далѣе указывается то фальшивое положеніе, которое создано для солезаводчиковъ измѣненіями, по ходатайству X съѣзда, первоначально утвержденнаго положенія о съѣздахъ и что поэтому, въ настоящее время, съѣзды только по названію остаются горнопромышленными, *de facto* же обращаются исключительно въ углепромышленные, и, наконецъ, выражается желаніе, чтобы промыселъ ихъ былъ обложенъ одинаковымъ налогомъ съ углепромышленностью и чтобы они пользовались на съѣздахъ тѣми же правами, какъ и углепромышленники.

Въ 10-мъ засѣданіи представитель Грушевскихъ углепромышленниковъ В. А. Отто просилъ Собраніе ходатайствовать о назначеніи будущаго съѣзда въ Новочеркасскѣ, Ростовѣ на Дону или Таганрогѣ. Вопросъ этотъ возбудилъ оживленныя пренія, изъ которыхъ выяснилось, что Собраніе по многимъ причинамъ находитъ неудобнымъ переносить съѣздъ изъ Харькова, куда бы то ни было.

Въ 16-мъ засѣданіи Собраніе постановило просить ограничить время занятій съѣздовъ двухнедѣльнымъ срокомъ.

Предсѣдатель XI Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, Горный Инженеръ Статскій Совѣтникъ *Е. Таскинъ 3-й*.

За Секретаря Съѣзда
Горный Инженеръ *П. Пестерева*.

СОСТАВЪ ЧЛЕНОВЪ

XI Създа горнопромышленниковъ юга Россіи

въ городѣ Харьковѣ.

1. *Авдаковъ* Николай Степановичъ, горный инженеръ, представитель французскаго Горнаго и Промышленнаго Общества въ Россіи, уполномоченный X Създа горнопромышленниковъ.
2. *Азбукинъ* Иванъ Степановичъ, представитель Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги.
3. *Александровичъ* Иванъ Людвиговичъ, представитель Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги.
4. *Амевскій* Алексѣй Кирилловичъ, представитель Алексѣевскаго горнопромышленнаго Общества, уполномоченный X Създа горнопромышленниковъ.
5. *Аметистовъ* Иванъ Васильевичъ, представитель города Славянска.
6. *Анисимовъ* Леонидъ Ивановичъ, представитель товарищества Славянскихъ солезаводчиковъ.
7. *Антекманъ* Александръ Григорьевичъ, углепромышленникъ.
8. *Антекманъ* Моисей Григорьевичъ, углепромышленникъ.
9. *Аретинскій* Григорій Григорьевичъ, горный инженеръ, маркшейдеръ 2-го округа.
10. *Ауэрбахъ* Александръ Андреевичъ, горный инженеръ.
11. *Балмашинъ* Иванъ Ивановичъ, инженеръ путей сообщенія, управляющій и представитель Донецкой ж. д.
12. *Басанъ* Андрей Петровичъ, уполномоченный Щербиновскихъ крестьянъ.
13. *Бель* Карлъ Ивановичъ, углеторговецъ въ Москвѣ.
14. *Бобровскій* Альбертъ Станиславовичъ, уполномоченный углепромышленника Прокоповича.
15. *Богомобовъ* Николай Петровичъ, представитель Общества для содѣйствія Русскому торговому мореходству.

16. *Большаго* Александръ Егоровичъ, представитель Тамбово-Саратовской ж. д.
17. *Бондаренко*, Грушевскій углеромышленникъ.
18. *Борисовъ* Петръ Ивановичъ, представитель Донецкой желѣзной дороги.
19. *Бортновскій*, инженеръ-механикъ.
20. *Булатовъ* Сергѣй Ивановичъ, углеромышленникъ.
21. *Бульчевъ* Николай Михайловичъ, горный инженеръ.
22. *Вагнеръ* Владиміръ Александровичъ, горный инженеръ, управляющій горною и соляною частями области Войска Донскаго.
23. *Варшавскій* Соломонъ Іосифовичъ, углеторговецъ.
24. *Верзубинскій* Станиславъ Людвиговичъ, солепромышленникъ.
25. *Вилнскій* Э. В., представитель Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.
26. *Воробейчикъ* Зиновій Яковлевичъ, углеромышленникъ.
27. *Войнесвичъ* Людвигъ Викторовичъ, горный инженеръ, представитель рудника Лемешевского и Завадскаго.
28. *Гавриловъ* Иванъ Алексѣевичъ, углеромышленникъ.
29. *Галицинскій* Ѳедоръ Алексѣевичъ, инженеръ путей сообщенія, представитель Министерства путей сообщенія.
30. *Гамтеръ* Ф. М., представитель города Мариуполя.
31. *Гейнцельманъ* Карлъ Карловичъ, углеромышленникъ.
32. *Гинзбургъ* Василій Михайловичъ, углеромышленникъ.
33. *Глѣбовъ* Андрей Николаевичъ, инженеръ путей сообщенія, представитель Макѣевского рудника.
34. *Гордѣенко* Егоръ Степановичъ, представитель Харьковскаго губернскаго земства.
35. *Горяиновъ* Ѳедоръ Михайловичъ, горный инженеръ, представитель Общества Брянскаго завода въ Екатеринославѣ.
36. *Даниловъ* Иванъ Алексѣевичъ, военный инженеръ, углеромышленникъ.
37. *Де-Мартино* Іосифъ Іосифовичъ, углеторговецъ.
38. *Дерковскій* Іосифъ Ильичъ, углеторговецъ.
39. *Депрерадовичъ* Георгій Васильевичъ, выборный отъ углеромышленниковъ.
40. *Джефаридзе* Александръ Іосифовичъ, дѣлопроизводитель коммиссіи выборныхъ.

41. *Доминскій* Левъ Павловичъ, окружной горный инженеръ Юго-Западнаго округа.
42. *Древицкій* Иванъ Яковлевичъ, углепромышленникъ.
43. *Еланчикъ* Абрамъ Тулевичъ, уполномоченный углепромышленника г. Казелли.
44. *Жуковский* Алексѣй Николаевичъ, горный инженеръ, углепромышленникъ.
45. *Зальскій* Николай Николаевичъ, солепромышленникъ.
46. *Заславскій* Миронъ Марковичъ, углепромышленникъ.
47. *Зеленцовъ* Иванъ Ильичъ, окружной горный инженеръ 2-го округа западной части Донецкаго бассейна.
48. *Зиловской* Сергѣй Егоровичъ, горный инженеръ, углепромышленникъ.
49. *Золотаревъ* Михаилъ Алексѣевичъ, генераль-майоръ, углепромышленникъ и уполномоченный Петро-Марьевскаго Общества.
50. *Иваненко* Гаврило Ивановичъ, уполномоченный Нелѣповскихъ крестьянъ.
51. *Ивановъ* Александръ Христофоровичъ, углепромышленникъ.
52. *Ивановъ* Петръ Ивановичъ, горный инженеръ, уполномоченный углепромышленника г. Могильникова.
53. *Ивановъ* Семенъ Николаевичъ, углепромышленникъ и уполномоченный г. Ковальскаго.
54. *Иловыйскій* Дмитрій Ивановичъ, горный инженеръ, представитель Макѣевского рудника и уполномоченный Новороссійскаго Общества.
55. *Иозефовичъ* Александръ Александровичъ, редакторъ-издатель „Южнаго Края“.
56. *Казелли* Иосифъ Петровичъ, углепромышленникъ.
57. *Карновъ* Петръ Алексѣевичъ, углепромышленникъ.
58. *Карякинъ* Дмитрій Ивановичъ, солепромышленникъ.
59. *Квашиевскій* Карлъ Ивановичъ, горный инженеръ.
60. *Клеевскій* Степанъ Семеновичъ, углепромышленникъ.
61. *Кеберъ* Антонъ Карловичъ, углепромышленникъ.
62. *Климъ* Артуръ Карловичъ, горный инженеръ, представитель Марьевскаго рудника г. Губонина.
63. *Клодтъ* Константинъ Михайловичъ, баронъ, горный инженеръ, представитель Брянцевскаго Товарищества.
64. *Ковтунъ* Прокофій Антоновичъ, уполномоченный Нелѣповскихъ крестьянъ.

65. *Козловскій* Людвигъ Людвиговичъ, представитель Варшавскаго сталелитейнаго завода.
66. *Колодяжскій* Василій Федоровичъ, углеторговецъ.
67. *Кожичинъ* Иванъ Семеновичъ, углепромышленникъ.
68. *Крамаревъ* Маргаритъ Моисеевичъ, углепромышленникъ.
69. *Кривошеинъ* Михаилъ Федоровичъ, представитель Донецкой желѣзной дороги.
70. *Кронбергъ* Николай Андреевичъ, инженеръ путей сообщенія, правительственный инспекторъ желѣзныхъ дорогъ, представитель Министерства путей сообщенія.
71. *Кузнецовъ* Александръ Егоровичъ, углепромышленникъ.
72. *Кузнецовъ* Николай Ильичъ, горный инженеръ, представитель Общества Брянскаго завода въ Екатеринославѣ.
73. *Курбановскій* Владиміръ Николаевичъ, горный инженеръ, инспекторъ Лисичанской штейгерской школы.
74. *Леоновъ* П. В., инженеръ путей сообщенія, представитель Московско-Курской желѣзной дороги.
75. *Лунда* Степанъ Семеновичъ, инженеръ путей сообщенія, углепромышленникъ.
76. *Маевскій* Константинъ Игнатьевичъ, инженеръ путей сообщенія, углеторговецъ.
77. *Маловъ* Андрей Ивановичъ, уполномоченный углепромышленника г. Пшеничнаго.
78. *Марисевъ* Петръ Васильевичъ, генераль-маіоръ, солепромышленникъ.
79. *Мевіусъ* Аполлонъ Федоровичъ, горный инженеръ, предсѣдатель коммисіи выборныхъ отъ углепромышленниковъ.
80. *Михайловскій* Иванъ Васильевичъ, солепромышленникъ.
81. *Мциховскій* Казиміръ Людвиговичъ, инженеръ путей сообщенія, представитель Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности, уполномоченный X Съѣзда горнопромышленниковъ.
82. *Нероновъ* Дмитрій Дмитриевичъ, инженеръ путей сообщенія, управляющій и представитель Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги.
83. *Новицкій* Илья Елисеичъ, уполномоченный Щербиновскихъ крестьянъ.
84. *Отто* Владиміръ Александровичъ, горный инженеръ, представитель Донскихъ углепромышленниковъ.

85. *Пестеревъ* Петръ Васильевичъ, горный инженеръ, временно исполняющій обязанности Секретаря XI Съезда.
86. *Петеровъ* Александръ Ивановичъ, представитель Козлово-Воронежско-Ростовской и Орлово-Грязской желѣз. дорогъ.
87. *Печковский* Николай Николаевичъ, горный инженеръ, представитель Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.
88. *Прохоровъ* Игнатій Прохоровичъ, углепромышленникъ.
89. *Пушкаревъ* Мартынъ Игнатьевичъ.
90. *Пишенинъ* Семенъ Денисьевичъ, углепромышленникъ.
91. *Рабиновичъ*, горный инженеръ.
92. *Радцигъ*, представитель Харьковско-Николаевской ж. дороги.
93. *Рейсъ* Августъ Кондратьевичъ, представитель Петро-Марьевскаго Общества.
94. *Ремартенъ* Павелъ Александровичъ, горный инженеръ.
95. *Рубинштейнъ* Леонъ Романовичъ.
96. *Рыдзівскій* Николай Донатовичъ, солепромышленникъ.
97. *Рыковской* Петръ Петровичъ, углепромышленникъ.
98. *Сегаль* Николай Эммануиловичъ, углепромышленникъ.
99. *Степановъ* Василий Семеновичъ, представитель Екатеринбургской желѣзной дороги.
100. *Степковскій* Иванъ Августовичъ, горный инженеръ, маркшейдеръ 1-го округа.
101. *Сучковъ* Сергѣй Николаевичъ, горный инженеръ.
102. *Таскинъ* Евгений Николаевичъ, окружной горный инженеръ 1-го округа западной части Донецкаго бассейна, Предсѣдатель Съезда горнопромышленниковъ.
103. *Тарасенковъ* Михаилъ Васильевичъ, углепромышленникъ.
104. *Уманскій* Исаакъ Леоновичъ, представитель Голубовскаго каменноугольнаго Товарищества.
105. *Уманскій* Моисей Леоновичъ, представитель Горнопромышленнаго Общества Донецкаго бассейна и Берестово-Богодуховскаго Товарищества.
106. *Успенскій* Леонидъ Петровичъ, углепромышленникъ.
107. *Филитовичъ*, представитель Фастовской желѣзной дороги.
108. *Фронцевичъ* Цезарій Николаевичъ, горный инженеръ, представитель Орловскаго рудника.
109. *Хенкенъ*, углепромышленникъ.
110. *Хлопицкій* Владиславъ Ивановичъ, углепромышленникъ.
111. *Цихоцкій* Леопольдъ Леопольдовичъ, углеторговецъ.

112. *Четчиковъ* Василій Петровичъ, углепромышленникъ.
 113. *Чириковъ* Андрей Дмитриевичъ, представитель г. Харькова.
 114. *Шейерманъ* Александръ Васильевичъ, углепромышленникъ.
 115. *Шитловъ* Петръ Алексѣевичъ, углепромышленникъ.
 116. *Шмидеукий*, горный инженеръ.
 117. *Эвальдъ* Эдуардъ Федоровичъ, уполномоченный Его Императорскаго Высочества, Евгенія Максимилиановича, Герцога Лейхтенбергскаго, по устройству Перекопскаго канала.
 118. *Ячевскій*, горный инженеръ.
 119. *Оолинъ* Василій Дмитриевичъ, углепромышленникъ.
-

ПРОТОКОЛЫ

ЗАСѢДАНІЙ

ХІ СЪѢЗДА ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ

ЮГА РОССІИ.

Протоколь 1-го засѣданія, 20 октября.

Послѣ краткой рѣчи Предсѣдателя, въ которой онъ, между прочимъ, упомянулъ, что представители горнопромышленниковъ были милостиво приняты Государемъ Императоромъ въ Екатеринославѣ и удостоились поднести Его Величеству хлѣбъ-соль, г. Предсѣдатель, указавъ на всю важность занятій съѣзда, объявилъ XI съѣздъ горнопромышленниковъ открытымъ и предложилъ избрать секретаря. Г. Мсциховскій заявилъ, что, вслѣдствіе болѣзни секретаря X съѣзда М. И. Яшевскаго, онъ предлагаетъ избрать временнаго ему замѣстителя. Избранъ горный инженеръ П. В. Пестеревъ.

За неприбытіемъ достаточнаго числа членовъ, съѣздъ постановилъ чтеніе докладовъ гг. уполномоченныхъ и выборныхъ отложить до слѣдующаго дня. Г. Авдаковъ заявилъ о необходимости отправки депеши предсѣдателю Бахмутской земской управы, съ запросомъ: какое состоялось постановленіе въ земскомъ собраніи относительно обложенія рудниковъ земскимъ налогомъ. Постановлено отправить телеграммы гг. Министрамъ — государственныхъ имуществъ, финансовъ и путей сообщенія, съ выраженіемъ благодарности и признательности съѣзда за ихъ содѣйствіе къ нуждамъ промышленности на югѣ Россіи.

Слѣдующее засѣданіе назначено на 21-е число. Присутствующихъ было 18 членовъ.

Предсѣдатель съѣзда *Таскинъ.*

Авдаковъ.

А. Антекманъ.

С. Ивановъ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Телеграммы, отправленные г. Предсѣдателемъ сѣзда.

1. Г. Министру государственныхъ имуществъ.

Сейчасъ открытъ мною XI сѣздъ. Собраніе поручило мнѣ принести Вашему Высокопревосходительству выраженіе глубочайшей благодарности за постоянныя заботы объ интересахъ южно-русской горной промышленности.

Предсѣдатель сѣзда *Таскинъ*.

2. Г. Министру путей сообщенія.

Сейчасъ открытъ мною XI сѣздъ горнопромышленниковъ. Собраніе поручило мнѣ принести Вашему Высокопревосходительству выраженіе глубочайшей благодарности за постоянныя заботы объ интересахъ южнорусской горной промышленности.

Предсѣдатель сѣзда *Таскинъ*.

3. Г. Министру финансовъ.

Открытый мною сегодня XI сѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи поручилъ мнѣ передать Вашему Высокопревосходительству благодарность за содѣйствіе развитію горной промышленности.

Предсѣдатель сѣзда *Таскинъ*.

4. Г. Предсѣдателю Бахмутской земской управы.

Прошу прислать постановленіе земскаго собранія объ обложеніи рудниковъ и заводовъ земскимъ сборомъ на 1887 годъ.

Предсѣдатель сѣзда *Таскинъ*.

Телеграмма, полученная отъ г. Министра путей сообщенія.

Господину инженеру Таскину.

Прошу засвидѣтельствовать съѣзду мое неизмѣнное сочувствіе интересамъ важнаго для всего отечества горнаго дѣла и мою признательность за любезный привѣтъ.

Генераль-адъютантъ *Посетъ.*

Протоколь 2-го засѣданія, 21 октября.

Прочитанъ и утвержденъ протоколь 1-го засѣданія.

Г. Авдаковъ сдѣлалъ докладъ отъ имени гг. уполномоченныхъ. Ту часть доклада, въ которой сообщалось о милостивомъ приѣмѣ, котораго удостоились представители горнопромышленниковъ при своемъ представленіи Государю Императору въ Екатеринославѣ, члены съѣзда выслушали стоя, вставши со своихъ мѣстъ. На предложеніе докладчика просить представителя Министерства путей сообщенія дать объясненіе по тѣмъ вопросамъ, на которые изъ Министерства отвѣта еще не получено, такъ что остается неизвѣстнымъ, въ какомъ положеніи находится возбужденное уполномоченными ходатайство, — г. Галицинскій, представитель Министерства путей сообщенія, заявилъ, что, по доставленіи ему таковыхъ вопросовъ, онъ, наведя справки и снесясь съ Министерствомъ, готовъ будетъ дать просимое разъясненіе. Та часть доклада, въ которой излагаются результаты ходатайствъ, касающихся солепромышленниковъ, чтеніемъ отложена до прибытія на съѣздъ солепромышленниковъ. Г. Предсѣдатель предложилъ выдѣлить изъ доклада тѣ вопросы, которые подлежатъ дальнѣйшему обсужденію.

Чтеніе отчета гг. выборныхъ въ засѣданіи признано излишнимъ, потому что отчетъ напечатанъ. Г. Авдаковъ по поводу отчета гг. выборныхъ сдѣлалъ нѣсколько замѣчаній.

Г. Кгаевскій сдѣлалъ замѣчаніе, что вопросъ, поднятый уже нѣсколько лѣтъ, объ обложеніи, вопреки закону, торговыми документами угольныхъ складовъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ — уполномоченными не приведенъ къ желаемому разрѣшенію. По этому вопросу возникли довольно оживленныя

пренія, при чемъ одни заявляли, что это происходитъ отъ неясности въ законѣ, другіе утверждали, что это происходитъ отъ произвола чиновниковъ и предлагали на нихъ жаловаться по начальству, третьи находили необходимымъ обратиться по этому поводу къ Министру финансовъ, четвертые утверждали, что, по изданіи циркуляра отъ 3 мая 1886 г., это взиманіе пошлинъ за склады при желѣзныхъ дорогахъ должно прекратиться, пятые заявляли, что и послѣ изданія упомянутаго циркуляра, а именно въ маѣ и іюнѣ, чиновники Екатеринославской казенной палаты продолжали требовать торговые документы для упомянутыхъ складовъ и что въ циркулярѣ 3-го мая о складахъ при желѣзныхъ дорогахъ ничего ясно не сказано. Послѣ продолжительныхъ преній, собраніемъ рѣшено послать телеграмму, съ оплаченнымъ отвѣтомъ, предсѣдателю Екатеринославской казенной палаты. Отправленная телеграмма была слѣдующаго содержанія: «Екатеринославъ, Предсѣдателю казенной палаты. Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи просить сообщить, подлежатъ ли угольные склады шахтовладѣльцевъ, а не складчиковъ, при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, представляющіе свалку угля передъ нагрузкой въ вагоны, выборкѣ торговыхъ документовъ».

Слѣдующее засѣданіе назначено на 22 октября.

Присутствовало 30 членовъ.

Предсѣдатель съѣзда *Таскинъ.*

Авдаковъ.

Степановъ.

А. Мевіусъ.

За секретаря *П. Пестеревъ.*

Протоколь 3-го засѣданія, 22 октября.

Прочитанъ протоколь предыдущаго засѣданія и, такъ какъ въ немъ найдены нѣкоторыя неточности, то, по исправленіи ихъ, подписаніе протокола отложено до слѣдующаго засѣданія.

Предсѣдателемъ прочтена отвѣтная телеграмма г. Министра путей сообщенія, въ которой выражено неизмѣнное сочувствіе интересамъ горнаго дѣла и признательность за лобезное привѣтствіе.

Предсѣдатель комиссіи выборныхъ г. Мевіусъ доложилъ собранію составленныя для Министерства путей сообщенія статистическія свѣдѣнія о предполагаемыхъ перевозкахъ минеральнаго топлива въ будущемъ 1887 году; при этомъ докладчикъ объяснилъ, что свѣдѣнія эти составлены—частію—на основаніи доставленныхъ заявленій потребителей топлива, каковы, напр., желѣзныя дороги, металлическіе и газовые заводы, управленіе Черноморскихъ портовъ и др., и частію—на основаніи статистическихъ данныхъ, имѣющихся въ комиссіи выборныхъ,—словомъ, на основаніи такихъ данныхъ, которыя даютъ полное основаніе надѣяться, что эти предположенія о перевозкахъ должны непременно осуществиться; только относительно перевозокъ по Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дорогѣ г. Мевіусъ не могъ представить точныхъ данныхъ за неприбытіемъ Донскихъ углепромышленниковъ, а потому взята была для соображеній прошлогодняя цифра предполагаемыхъ перевозокъ съ рудниковъ земли Войска Донскаго, а именно—27 милліоновъ. Въ пополненіе этого доклада представителемъ Екатерининской желѣзной дороги г. Степановымъ было добавлено, что для строящагося Брян-

скаго завода въ Екатеринославѣ потребуется отъ 2¹/₂ до 3-хъ миллионѣвъ пудовъ угля и кокса, что и было добавлено къ цифрамъ въ докладѣ г. Мевіуса. Изъ этого доклада оказывается, что вывозъ угля въ 1887 году долженъ увеличиться. За симъ г. Мевіусъ доложилъ — не найдеть ли собраніе возможнымъ, на основаніи изложенныхъ имъ доводовъ, 2 статьи, а именно—промышленныя и общественныя заведенія и частное потребленіе—соединить въ одну статью по вѣдомостямъ. Вслѣдствіе высказанныхъ доводовъ г. Алчевскимъ, собраніемъ было рѣшено эти статьи не соединять, а продолжать вести дѣло такъ же, какъ было до сихъ поръ. — По предложенію г. Шейермана, было постановлено: съ будущаго года въ проектѣ предполагаемыхъ перевозокъ показывать цифры за 2 года, т. е. текущаго года и будущаго, на который составляется предположеніе о перевозкахъ. — За симъ докладъ г. Мевіуса одобренъ и утвержденъ.

Послѣ сего собраніе приступило къ разсмотрѣнію вопроса, могутъ ли желѣзныя дороги—Козлово-Воронежско-Ростовская, Курско-Харьково-Азовская и Екатерининская перевести исчисленное количество каменнаго угля.—Представитель Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги г. Петеровъ заявилъ, что, при существующемъ состояніи провозной и пропускной способности Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, нельзя рассчитывать на значительное увеличеніе перевозокъ угольныхъ грузовъ по этой дорогѣ—сверхъ 40 миллионѣвъ, а чтобы этого достигнуть, необходимо устроить 16 полустанцій, 10 восьмиколесныхъ паровозовъ, 600 вагоновъ и уложить второй путь между Грязями и Козловомъ. Генераль М. А. Золотаревъ заявилъ, что вопросъ объ усиленіи пропускной способности Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги былъ поднятъ на VIII съѣздѣ, и о томъ было представлено ходатайство уполномоченными съѣзда въ совѣщаніяхъ при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, въ мартѣ 1883 г. На заявленіе г. Петерова г. Авдаковъ, какъ уполномоченный, возра-

зиль, что на совѣщаніяхъ при Министерствѣ путей сообщенія г. Поляковымъ было объявлено, что Козлово-Воронежско-Ростовская желѣзная дорога въ состояніи перевозить значительно большее количество угольныхъ грузовъ, чѣмъ опредѣлено на X сѣздѣ, а потому настоящее заявленіе представителя Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги противорѣчитъ тому, что было заявлено г. Поляковымъ на совѣщаніи при Министерствѣ путей сообщенія. На предложенные вопросы о предполагаемыхъ перевозкахъ въ 1887 году: по Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дорогѣ—33 милліоновъ, по Курско-Харьково-Азовской на сѣверъ—43 мил. и на югъ—12 мил., по Екатерининской—27 мил., представители этихъ дорогъ сообщили, что дороги въ состояніи перевезти заявленное количество минеральнаго топлива.

Объявленъ перерывъ на 15 минутъ.

По открытіи засѣданія, Предсѣдатель обратился къ управляющему Курско-Харьково-Азовской жел. дорогой г. Неронову и просилъ его познакомить собраніе съ положеніемъ вопроса о постройкѣ Криничной вѣтви. Г. Нероновъ сдѣлалъ просимое разъясненіе, изъ котораго оказывается, что вопросъ этотъ нѣсколько затянулся и только съ весны, можетъ быть, приступлено будетъ къ осуществленію этого проекта.

По предложенію Предсѣдателя, г. Шипиловъ сдѣлалъ докладъ о дѣятельности общества пособія увѣчнымъ горнорабочимъ. Такъ какъ въ прочитанномъ докладѣ не сообщалось свѣдѣній по кассѣ, т. е. движенія суммъ по приходу и расходу, а потому невозможно было судить, какіе расходы общество въ состояніи производить и по силамъ ли были обществу произведенные расходы въ отчетномъ году, то вслѣдствіе этого, по предложенію гг. Мсциховскаго и Алчевскаго, было постановлено: просить докладчика дополнить докладъ прибавленіемъ денежнаго отчета по кассѣ. На запросъ г. Мсциховскаго—чѣмъ руководствовался совѣтъ общества при назначеніи не-

одинаковаго размѣра пособій увѣчнымъ горнорабочимъ, докладчикъ представилъ просимое объясненіе.

Вопросъ о прекращеніи хищническихъ разработокъ каменноугольныхъ мѣсторожденій постановлено передать предварительно на обсужденіе комиссіи, и Предсѣдатель предложилъ записаться въ эту комиссію, кто желаетъ.

Слѣдующее засѣданіе назначено на 24-е октября.

Присутствовало 30 членовъ.

Предсѣдатель съѣзда *Таскинъ*.

М. Золотаревъ.

К. Мсциховскій.

Авдаковъ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Протоколь 4-го засѣданія, 24 октября.

Прочитанъ протоколь 3-го засѣданія и, такъ какъ въ немъ были усмотрѣны нѣкоторыя неточности, то, по исправленіи ихъ, подписаніе протокола отложено до слѣдующаго засѣданія.

Утвержденъ протоколь 2-го засѣданія.

Прочтена отвѣтная телеграмма отъ предсѣдателя Екатеринославской казенной палаты.

Г. Мевіусъ заявилъ о полученномъ имъ письмѣ отъ нѣкоего Теодоровича, который сообщаетъ объ изобрѣтеніи имъ автоматическаго прибора для измѣренія скорости движенія поѣздовъ; съ этимъ приборомъ изобрѣтатель предлагаетъ познакомиться съѣздъ. Собраніе высказалось, что изобрѣтателю съ своимъ предложеніемъ рациональнѣе было бы обратиться въ Харьковское отдѣленіе технического общества.

Предсѣдатель предложилъ представителю Донскихъ горно-промышленниковъ г. Отто сообщить данныя о предполагаемыхъ перевозкахъ минеральнаго топлива въ будущемъ 1887 году. Г. Отто обѣщаль просимыя свѣдѣнія представить написанными въ одно изъ ближайшихъ засѣданій.

Г. Мевіусъ доложилъ собранію, что имъ получено отъ солепромышленниковъ г. Славянска 670 руб., внесенные ими въ кассу съѣзда.

По предложенію Предсѣдателя, г. Мсциховскій прочелъ ту часть доклада уполномоченныхъ, въ которой излагаются результаты ходатайствъ, касающіеся нуждъ солепромышленниковъ. Г. Анисимовъ, представитель солепромышленниковъ гор. Славянска, просилъ вопросъ о нуждахъ солепромышленниковъ передать въ комиссію для предварительнаго обсужденія. Собраніе съ этимъ вполнѣ согласилось, а потому было предложено желающимъ принять участіе въ этой комиссіи подписаться.

Затѣмъ, по предложенію Предсѣдателя, было приступлено къ обсужденію вопроса о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, не-

обходимыхъ для развитія горнаго промысла на югѣ Россіи. Г. Авдаковъ познакомилъ собраніе съ положеніемъ этого вопроса въ настоящее время. Послѣ продолжительныхъ преній, въ которыхъ принимали участіе гг. Золотаревъ, Вагнеръ, Отто, Алчевскій, Балкашинъ, Глѣбовъ, Авдаковъ и Мсписховскій, собраніе единодушно высказалось, что вопросы о постройкѣ Восточно-Донецкой и Миллеровской желѣзныхъ дорогъ никоимъ образомъ не должны быть соединяемы съ вопросомъ о постройкѣ Пензо-Харьково-Лозовской желѣзной дороги и что эта послѣдняя никакой существенной пользы для горной промышленности юга Россіи принести не можетъ, тогда какъ Восточно-Донецкая желѣзная дорога и Миллеровская составляютъ самую настоятельную и самую насущную потребность, такъ какъ безъ выхода на Волгу существованіе антрацитовой промышленности въ землѣ Войска Донскаго станетъ въ весьма затруднительное положеніе. Что же касается до вопроса—на сколько полезна та или другая дорога (Восточно-Донецкая и Пензо-Харьково-Лозовская) съ общегосударственной точки зрѣнія, то этотъ вопросъ разсматривался и обсуждался во многихъ промышленныхъ учрежденіяхъ и ученыхъ обществахъ и почти всѣ они отдають преимущество Восточно-Донецкой дорогѣ передъ Пензо-Харьково-Лозовскою. Послѣ всѣхъ преній собраніе единогласно постановило:—усиленно ходатайствовать въ правительственныхъ сферахъ, во 1-хъ, о томъ, чтобы вопросъ о постройкѣ Восточно-Донецкой дороги не былъ соединяемъ съ вопросомъ о постройкѣ Пензо-Харьково-Лозовской и чтобы постройка Восточно-Донецкой дороги не ставилась въ зависимость отъ разрѣшенія вопроса относительно постройки Пензо-Харьково-Лозовской; во 2-хъ, о томъ, чтобы правительство пришло на помощь горной промышленности юга Россіи скорѣйшимъ сооруженіемъ Восточно-Донецкой и Миллеровской дорогъ. Признавъ настоятельную необходимость въ постройкѣ Восточно-Донецкой и Миллеровской дорогъ, собраніе перешло къ обсужденію вопроса, въ какомъ видѣ должно быть пред-

ставлено правительству это ходатайство. По этому вопросу мнѣнія раздѣлились: одни находили, что нужно ходатайствовать только объ единовременной постройкѣ Восточно-Донецкой и Миллеровской дорогъ, другіе же доказывали, что къ ходатайству объ единовременной постройкѣ той и другой дороги нужно еще добавить, что, если правительство почему-либо не найдетъ возможнымъ строить эти дороги одновременно, то чтобы, независимо отъ постройки Восточно-Донецкой дороги, была построена Миллеровская, — словомъ — настаивали на редакціи ходатайства X съѣзда. Такъ какъ послѣ продолжительныхъ преній соглашенія не послѣдовало, то Предсѣдатель предложилъ рѣшить этотъ вопросъ баллотировкой. Баллотировка дала слѣдующіе результаты: за ходатайство въ смыслѣ постановленія X съѣзда — подано 12 голосовъ, а за ходатайство безъ дополненія относительно Миллеровской дороги — подано 6 голосовъ. Прочіе члены отъ подачи голоса воздержались. Представитель Донскихъ горнопромышленниковъ г. Отто, гг. Вагнеръ и Золотаревъ заявили, что они подадутъ отдѣльное мнѣніе.

Затѣмъ постановлено было возбудить ходатайство о Криничной вѣткѣ. Что же касается ходатайства о постройкѣ желѣзной дороги отъ Воронежа до Ельца, то такового ходатайства не возобновлять, такъ какъ это ходатайство правительство категорически отклонило.

Такъ какъ вопросъ о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ былъ исчерпанъ, то Предсѣдатель закрылъ засѣданіе, объявивъ, что слѣдующее засѣданіе будетъ 25-го числа.

Присутствовало 46 членовъ съѣзда.

Предсѣдатель *Таскинъ.*

Авдаковъ.

В. Отто.

Вагнеръ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Вопросъ, предложенный г. Предсѣдателемъ на рѣшеніе сѣзда да открытою подачею голосовъ.

Въ какомъ видѣ должно быть представлено ходатайство правительству о постройкѣ Миллеровской и Восточно-Донецкой желѣзныхъ дорогъ.

Желающіе подтвердить ходатайство въ формѣ постановленія X сѣзда.

1. Мсциховскій.
2. Глѣбовъ.
3. А. Аптекманъ.
4. П. Карповъ.
5. Алчевскій.
6. Л. Войневичъ.
7. П. Леоновъ.
8. Л. Успенскій.
9. А. Петеровъ.
10. Фронцкевичъ.
11. Авдаковъ.
12. Степановъ.

Желающіе подтвердить то же ходатайство, но безъ дополненія относительно Миллеровской желѣзной дороги.

1. М. Золотаревъ.
2. Вагнеръ.
3. В. Отто.
4. И. Балкашинъ.
5. Гамперъ.
6. В. Ооминъ.

Предсѣдатель сѣзда *Таскинъ*.
За Секретаря *П. Пестеревъ*.

Списокъ членовъ, бывшихъ въ засѣданіи 24 октября.

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1. Авдаковъ. | 24. Карповъ. |
| 2. Алчевскій. | 25. Карякинъ. |
| 3. Анисимовъ. | 26. Краевскій. |
| 4. Аптекманъ I. | 27. Кеберъ. |
| 5. Аптекманъ II. | 28. Кофтунъ. |
| 6. Балкашинъ. | 29. Козловскій.. |
| 7. Бассанъ. | 30. Курбановскій. |
| 8. Боголюбовъ. | 31. Леоновъ. |
| 9. Вагнеръ. | 32. Мевіусъ. |
| 10. Вержбицкій. | 33. Маевскій. |
| 11. Войневичъ. | 34. Мсциховскій. |
| 12. Гавриловъ. | 35. Новицкій. |
| 13. Галицинскій. | 36. Отто. |
| 14. Гамперъ.. | 37. Петеровъ. |
| 15. Глѣбовъ. | 38. Радцигъ. |
| 16. Гордѣенко. | 39. Сегаль. |
| 17. Даниловъ. | 40. Степановъ. |
| 18. Дерковскій. | 41. Стемповскій. |
| 19. Депрерадовичъ. | 42. Уманскій. |
| 20. Джефаридзе. | 43. Успенскій. |
| 21. Залѣсскій. | 44. Фронцкевичъ. |
| 22. Золотаревъ. | 45. Четчиговъ. |
| 23. Иваненко. | 46. Өоминъ. |
-

Протоколь 5-го засѣданія, 25 октября.

По открытіи засѣданія, Предсѣдатель предложилъ выслушать протоколь 4-го засѣданія и исправленный протоколь 3-го засѣданія; оба протокола прочитаны и утверждены.

Генераль-маіоръ Золотаревъ прочелъ свое отдѣльное мнѣніе, относящееся къ вопросу о постройкѣ Восточно-Донецкой желѣзной дороги и Миллеровской.

Предсѣдатель поставилъ на обсужденіе вопросъ объ улучшеніи каботажнаго флота въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ. По этому вопросу г. Глѣбовъ сдѣлалъ подробный докладъ, по окончаніи котораго г. Глѣбовъ заявилъ, что вопросъ объ улучшеніи каботажнаго флота въ непродолжительномъ времени будетъ разсматриваться въ Севастополѣ особо назначенной для того комиссіей, а потому не найдетъ ли собраніе полезнымъ назначить въ эту комиссію своего представителя. Такъ какъ время занятій означенной комиссіи г. Глѣбовъ опредѣлить точно не могъ, то собраніе просило Предсѣдателя снестись по этому поводу съ Градоначальникомъ г. Севастополя. Прочитаны докладныя записки гг. Вѣлопольскаго и Пчельникова. Выслушана краткая рѣчь представителя города Мариуполя г. Гампера. Собраніе постановило обѣ прочитанныя докладныя записки, а также и докладъ г. Глѣбова предварительно обсудить въ особо назначенной для того комиссіи, а потому Предсѣдатель предложилъ желающимъ принять участіе въ этой комиссіи записаться.

Г. Боголюбовъ, представитель Общества для содѣйствія Русскому торговому мореходству, заявилъ, что онъ въ теченіи 2-хъ лѣтъ занимался изученіемъ каботажнаго судоходства по Черному и Азовскому морьямъ, а потому довольно основатель-

но знакомъ съ этимъ вопросомъ. Желая ознакомить собраніе съ угнетеннымъ положеніемъ русскаго каботажна, который годъ отъ году приходитъ въ упадокъ, г. Боголюбовъ предложилъ собранію прочесть свою статью, напечатанную въ журналѣ «Русское Судходство». Собраніе выразило на это полную готовность. Окончивъ чтеніе, г. Боголюбовъ сообщилъ, что онъ уполномоченъ предложить настоящему съѣзду отъ имени Общества, представителемъ котораго онъ здѣсь является, по вопросу объ улучшеніи русскаго каботажнаго флота въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ дѣйствовать сообща и единодушно. Собраніе изъявило полное на то согласіе и выразило г. Боголюбову свою признательность за сообщенныя имъ свѣдѣнія.

Слѣдующее засѣданіе назначено на 26-е октября.

Присутствовало 45 членовъ съѣзда.

Предсѣдатель *Таскинъ.*

Вагнеръ.

П. Карповъ.

А. Глѣбовъ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

**Телеграмма, отправленная г. Предсѣдателемъ Севастополь-
скому градоначальнику.**

Отвѣтъ уплаченъ.

Севастополь. Градоначальнику.

Сѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи покорнѣйше про-
ситъ извѣстить, когда будутъ происходить засѣданія коммиссіи по
вопросу объ улучшеніи каботажнаго флота.

Предсѣдатель сѣзда *Таскинъ.*

Отвѣтная телеграмма изъ Севастополя.

Предсѣдателю сѣзда горнопромышленниковъ.

Засѣданія начнутся по выясненіи состава коммиссіи и со-
браніи необходимыхъ свѣдѣній, о чемъ сообщу своевременно.

Кумани.

Протоколь 6-го засѣданія, 26 октября.

Прочитанъ и утверждень протоколь 5-го засѣданія.

Г. Боголюбовъ заявилъ, что, такъ какъ по вопросу объ улучшеніи каботажнаго флота настоящей Сѣзду изъявилъ согласіе дѣйствовать сообща и единодушно съ Обществомъ для содѣйствія Русскому торговому мореходству, то для достиженія этой цѣли онъ предлагаетъ Сѣзду обмѣниваться трудами и свѣдѣніями съ упомянутымъ Обществомъ. Собраніемъ это предложеніе принято.

Предсѣдатель, объяснивъ причину, вслѣдствіе которой никто изъ гг. уполномоченныхъ не могъ быть на Бахмутскомъ земскомъ собраніи, сообщилъ, что затребованныя телеграммой свѣдѣнія объ обложеніи рудниковъ земскимъ налогомъ Бахмутской земской управой доставлены, и самая вѣдомость объ оцѣнкѣ рудниковъ и о земскомъ обложеніи ихъ была Предсѣдателемъ прочтена.

Затѣмъ, Предсѣдатель поставилъ на обсужденіе вопросъ о питательныхъ и подъѣздныхъ путяхъ. Г. Авдаковъ ознакомилъ собраніе съ положеніемъ этого вопроса въ настоящее время. Происходили продолжительныя пренія, въ которыхъ принимали участіе гг. Вагнеръ, Авдаковъ, Глѣбовъ, Золотаревъ, Галицинскій, Балкашинъ и Петеровъ. Изъ этихъ преній выяснилось: 1-е, что вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ тѣсно связанъ съ вопросомъ объ отчужденіи частныхъ земель подъ эти пути, а потому вопросъ объ отчужденіи очень важенъ для многихъ рудниковъ; въ виду сего, хотя возбужденный вопросъ и внесенъ въ Государственный Совѣтъ, тѣмъ не менѣе Сѣзду слѣдуетъ подтвердить ходатайство о скорѣйшемъ его

разрѣшеніи; 2-е, что предстоитъ настоятельная необходимость въ скорѣйшемъ изданіи ясныхъ и положительныхъ правилъ о взаимныхъ отношеніяхъ магистральныхъ желѣзнодорожныхъ линій къ питательнымъ и подъѣзднымъ путямъ, какъ къ нынѣ уже существующимъ, такъ и къ такимъ, которые будутъ строиться, а также о размѣрѣ платы за подачу вагоновъ на питательныя вѣтви. Такъ какъ въ настоящее время эти правила уже вырабатываются въ желѣзно-дорожномъ Совѣтѣ при Министерствѣ путей сообщенія, куда (т. е. въ Министерство путей сообщенія), по заявленію г. Галицинскаго, имѣютъ быть доставлены въ самомъ непродолжительномъ времени всѣ свѣдѣнія о существующихъ подъѣздныхъ путяхъ и объ отношеніяхъ ихъ къ главной линіи, къ которой они примыкаютъ, — то въ виду сего Предсѣдатель предложилъ, не найдетъ ли Съѣздъ нужнымъ, съ своей стороны, выработать нѣкоторыя указанія и данныя для представленія таковыхъ въ желѣзно-дорожный Совѣтъ. Собраніе постановило, для составленія болѣе подробныхъ данныхъ по этому вопросу, передать его въ комиссію о расширеніи сбыта.

Затѣмъ, Предсѣдателемъ былъ поставленъ для обсужденія вопросъ о рабочихъ на горныхъ промыслахъ юга Россіи и о примѣненіи правилъ о работахъ малолѣтнихъ; при этомъ Предсѣдатель познакомилъ собраніе съ вопросомъ о работахъ малолѣтнихъ и указалъ на неудобство примѣненія существующихъ правилъ для самихъ же малолѣтнихъ и на необходимость измѣненія этихъ правилъ въ примѣненіи къ горному промыслу. Собраніе рѣшило передать этотъ вопросъ на предварительное обсужденіе въ комиссію, исключительно для того составленную. Что же касается до вопросовъ о налогахъ на каменный уголь и до пересмотра правилъ о перевозкахъ минеральнаго топлива по желѣзнымъ дорогамъ, то Собраніе признало необходимымъ и эти вопросы передать на предварительное обсужденіе въ комиссію, исключительно для того составленную. Всѣхъ желающихъ принять участіе въ занятіяхъ

означенныхъ комиссій Предсѣдатель просилъ записаться и избрать себѣ предсѣдателей.

Касаясь вопроса о налогахъ на каменный уголь, г. Глѣбовъ заявилъ, что необходимо ходатайствовать объ утвержденіи вообще возврата сборовъ и налоговъ, которые неправильно взысканы съ горнопромышленниковъ послѣ изданія опредѣленнаго на этотъ предметъ закона и разъясняющаго циркуляра Министра финансовъ; ходатайство это необходимо для того, чтобы неправильно взысканныя сборы и налоги, по заявленію потерпѣвшихъ, были имъ возвращены безъ дальнихъ проволочекъ.

Дѣйствительный статскій совѣтникъ Вагнеръ предложилъ Собранію письменно просить А. К. Алчевскаго поддержать мнѣніе Съѣзда о Пензо-Харьково-Лозовской желѣзной дорогѣ въ собраніи Биржеваго Комитета, при обсужденіи тамъ вопроса объ этой дорогѣ 26-го октября. Собраніе это предложеніе одобрило и просило Предсѣдателя отправить, отъ имени Съѣзда, г. Алчевскому письмо въ означенномъ смыслѣ.

Слѣдующее засѣданіе назначено на 27-е октября.

Присутствовало 43 члена.

Предсѣдатель съѣзда *Таскинъ.*

К. Мсциховскій.

П. Карповъ.

Вагнеръ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Протоколь 7-го засѣданія, 27 октября.

Прочитанъ протоколь 6-го засѣданія, и такъ какъ въ немъ усмотрѣнъ былъ пропускъ, то подписаніе его отложено до слѣдующаго засѣданія.

Г. Предсѣдатель сообщилъ о полученныхъ имъ двухъ заявленіяхъ; одно заявленіе, Айваза, касается вопроса объ улучшеніи каботажнаго флота, а другое заявленіе, отъ Щербиновскихъ крестьянъ, относится къ вопросу о прекращеніи хищническихъ разработокъ каменноугольныхъ мѣсторожденій. То и другое заявленія имъ переданы въ подлежащія комиссіи.

За симъ, Предсѣдатель, заявивъ, что, за отсутствіемъ Управляющаго Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогой г. Неронова, неудобно приступать къ обсужденію правилъ о перевозкахъ минеральнаго топлива, объявилъ настоящее засѣданіе закрытымъ, назначивъ слѣдующее засѣданіе 28 октября.

Присутствовало 56 членовъ съѣзда.

Предсѣдатель *Таскинъ.*

К. Мсциховскій.

П. Картовъ.

Вагнеръ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Протоколь 8-го засѣданія, 28 октября.

По открытіи засѣданія, Предсѣдатель предложилъ выслушать протоколь 7-го засѣданія и исправленный протоколь 6-го засѣданія; оба протокола прочитаны и утверждены.

Предсѣдателемъ прочтена отвѣтная телеграмма Севастопольскаго градоначальника на сдѣланный ему запросъ о времени занятій въ Севастополѣ комиссіи объ улучшеніи каботажнаго флота.

Затѣмъ, Предсѣдатель прочиталъ поступившее заявленіе отъ управляющаго Курско-Харьково-Азовской жел. дорогой, отъ 28 октября за № 3445. При этомъ заявленіи была приложена таблица цифръ, показывающая за 4 послѣдніе года количество вагоновъ, затребованное комиссіей выборныхъ, количество вагоновъ, предоставленное Азовскою дорогою на ежемѣсячныхъ совѣщаніяхъ подъ перевозку минеральнаго топлива и количество вагоновъ, въ дѣйствительности вывезенное. Сопоставляя эти цифры, оказывается, что за послѣдніе 4 года недовывозъ составляетъ 32⁰/о противъ требованій комиссіи выборныхъ и 22¹/₂⁰/о—противъ количества, назначеннаго на мѣсячныхъ совѣщаніяхъ. Изъ этихъ данныхъ выводится заключеніе, что углеотправители, заявляя свои требованія, значительно преувеличиваютъ таковыя, а такъ какъ неправильность заявленія о потребномъ количествѣ вагоновъ вызываетъ непроизводительные расходы для желѣзной дороги, то вслѣдствіе сего Управление Курско-Харьково-Азовской жел. дороги просить Съѣздъ изыскать какія-либо мѣры къ устраненію въ будущемъ преувеличенныхъ требованій со стороны углеотправителей; кромѣ того, управляющій Курско-Харьково-Азовской жел. дорогой, въ своемъ заявленіи, просить дать разъясненіе о

срокахъ перевозки по мѣсяцамъ 55 миллионѡвъ пудѡвъ угля, предъявленнаго къ перевозкѣ въ будущемъ 1887 году.

По прочтеніи таковаго заявленія, происходили продолжительныя пренія, въ которыхъ принимали участіе гг. Заславскій, Депрерадовичъ, Золотаревъ, Глѣбовъ, Аптекманъ, Воробейчикъ, Гейнцельманъ, Мсциховскій, Авдаковъ, Мевіусъ, Степановъ и Нероновъ. Изъ этихъ преній выяснилось: 1-е. При сужденіи о величинѣ процента недогруза не должно быть принимаемо въ соображеніе количество вагоновъ, затребованныхъ на совѣщаніяхъ, но не данныхъ желѣзной дорогой, а должно быть принято во вниманіе только количество, представленное желѣзной дорогой подъ перевозку угля. Такимъ образомъ въ настоящемъ случаѣ можетъ быть рѣчь только о $22\frac{1}{2}\%$ недогруза. 2-е. Недогрузъ въ $22\frac{1}{2}\%$ произошелъ не исключительно по винѣ отправителей, но также и по винѣ желѣзныхъ дорогъ — вслѣдствіе неподачи вагоновъ; недогрузъ этотъ есть вина взаимная. 3-е. Такъ какъ въ вѣдомости, доставленной управляющимъ Курско-Харьково-Азовской жел. дорогою, показано полностію все количество недогруза, то остается неизвѣстнымъ, какой $\%$ недогруза произошелъ по винѣ отправителей и какой $\%$ недогруза произошелъ по винѣ самихъ желѣзныхъ дорогъ. 4-е. Обвиненіе отправителей въ недогрузѣ не столько должно падать на нихъ, сколько на получателей, потому что, если отправители отказываются отъ назначенныхъ имъ вагоновъ, то это они дѣлаютъ по настоянію и приказу получателей, которые зачастую измѣняютъ сроки отправокъ. 5-е. Недогрузъ часто происходитъ отъ климатическихъ условій — какъ для отправителей, такъ и для получателей, напр. — распутица, разливъ рѣкъ и т. п. 6-е. Въ увеличеніи $\%$ недогруза углепромышленникамъ много повредили отправители-складчики, недогрузъ которыхъ достигаетъ до 50% . 7-е. На увеличеніе процента недогруза имѣлъ вліяніе также неполный обмѣнъ вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ, потому что неполный обмѣнъ, происшедшій когда-либо, не пополняет-

ся въ послѣдующіе дни. 8-е. Отправители, зная частые случаи неподачи вагоновъ, тѣмъ самымъ вынуждены заявлять требованіе на нѣсколько большее количество вагоновъ, дабы не потерять покупателей. 9-е. Невозможно требовать, чтобы отправители впередъ за мѣсяць точно опредѣляли потребное для нихъ количество вагоновъ, потому что отправка ихъ зависитъ отъ продажи, а продажа—дѣло случайное. 10-е. Вслѣдствіе неподачи вагоновъ отправители теряютъ рынки сбыта и получаютъ неудовольствія отъ покупателей и даже—вслѣдствіе этой причины—разрушаются контракты на поставку угля.

Переходя затѣмъ къ вопросу объ изысканіи мѣръ къ устраненію въ будущемъ процента недогруза, было высказано: 1) что процентъ этотъ за послѣдній годъ понизился съ $22\frac{1}{2}$ до 20% ; 2) чтобы комиссія выборныхъ критически относилась къ заявленіямъ о требованіи вагоновъ—въ особенности по отношенію къ отправителямъ-складчикамъ, которыхъ 127 и недогрузъ которыхъ достигаетъ до 50% ; 3) если бы обязали главныхъ потребителей минеральнаго топлива, каковы желѣзныя дороги, требовать уголь равномерно, или въ тѣ мѣсяцы требовать больше, когда частныя требованія уменьшаются,—тогда процентъ недогруза понизился бы; наконецъ, 4-я мѣра: недогруза совсѣмъ не будетъ, если желѣзныя дороги дадутъ обязательство удовлетворять всегда и полностью всѣхъ отправителей сверхъ распредѣленія.—Что касается до предложенія управляющаго Курско-Харьково-Азовскою жел. дорогой—относительно распредѣленія по мѣсяцамъ 55 милліоновъ пудовъ, предъявленныхъ къ перевозкѣ въ 1887 г., то это представило задачу неразрѣшимую, потому что за годъ впередъ опредѣлить, съ погрѣшностію въ 10% , количество отправки для каждаго мѣсяца нѣтъ никакой возможности, такъ какъ отправка зависитъ отъ спроса; можно только приблизительно указать, на основаніи отчета комиссії выборныхъ, въ какіе мѣсяцы отправка усиливается и въ какіе она уменьшается. Г. Нероновъ въ собраніи продолжалъ поддерживать свое заявленіе. Г. Глѣ-

бовъ выразилъ желаніе, чтобы, въ случаѣ недостатка вагоновъ, дѣлалась бы разверстка, дабы неподача вагоновъ распределялась равномерно между отправителями. Представитель Екатеринбургской желѣзной дороги г. Степановъ заявилъ, что процентъ недогруза по Екатеринбургской дорогѣ гораздо значительнѣе, чѣмъ на Курско-Харьково-Азовской: онъ достигаетъ 50⁰/₀ противъ назначенія, т. е. вывозится половина того количества, на какое требуются вагоны. А такъ какъ подобный образъ дѣйствія причиняетъ казенной Екатеринбургской желѣзной дорогѣ убытки, то онъ настойчиво проситъ принять мѣры къ устраненію въ будущемъ такихъ преувеличенныхъ требованій со стороны отправителей. Такъ какъ настоящія пренія относятся къ вопросу о пересмотрѣ правилъ по перевозкѣ минеральнаго топлива и такъ какъ означенный вопросъ переданъ на предварительное обсужденіе въ комиссію, то Собраніе постановило—всѣ высказанныя мнѣнія принять въ комиссіи къ руководству.

Объявленъ перерывъ на 15 минутъ.

По открытіи засѣданія, предсѣдатель комиссіи о налогахъ на каменный уголь г. Карповъ сдѣлалъ докладъ по означенному предмету.—Собраніе одобрило докладъ и поручило г. Мевіусу сдѣлать раскладку земскаго налога по Славяносербскому уѣзду между рудниками, съ присоединеніемъ крестьянскихъ шахтъ. Г. Карповъ просилъ, чтобы свѣдѣнія, затребованныя Бахмутской земскою управой, были туда доставлены. Съѣздъ поручилъ г. Мевіусу составить требуемыя свѣдѣнія и отослать.

Гг. Авдаковъ и Мсдиховскій, указавъ на заслуги уважаемаго М. И. Яшевскаго, который въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ былъ секретаремъ Съѣзда, много потрудился—какъ для Съѣзда, такъ и для развитія южно-русскаго горнаго дѣла, былъ редакторомъ-издателемъ «Южно-русскаго горнаго Листка», печатнаго органа Съѣзда горнопромышленниковъ,—предложили Съѣзду, въ виду такихъ заслугъ М. И. Яшевскаго, оказать ему теперь, во время тяжелой его болѣзни, нравственную под-

держку ходатайствомъ предъ г. Министромъ государственныхъ имуществъ о назначеніи ему награды, а также оказать ему и матеріальную помощь, въ которой онъ въ настоящее время очень нуждается. Съѣздъ отнесся къ этому предложенію весьма сочувственно и единодушно постановилъ: ходатайствовать предъ г. Министромъ государственныхъ имуществъ о награжденіи М. И. Яшевскаго, выразить ему всеобщее соболъзнованіе и выдать 2000 руб., какъ средство для лѣченія.

Въ отчетѣ уполномоченныхъ, а именно — въ журналѣ совѣщанія при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, бывшаго 6—13 февраля 1886 г., по вопросу 2, напечатано: «Представитель Донецкой жел. дороги заявилъ, что на этой дорогѣ крытыхъ вагоновъ не имѣется, кромѣ открытыхъ полувагоновъ, коихъ въ обмѣнъ можно отпускать по 50 полувагоновъ въ сутки и т. д.» Усмотрѣвъ въ этихъ словахъ неточность выраженія, управляющій Донецкой ж. дор. г. Балкашинъ сообщилъ, что такого заявленія представителемъ Донецкой жел. дороги на совѣщаніяхъ не могло быть сдѣлано. Уполномоченный г. Авдаковъ пояснилъ, что фраза, на которую указываетъ г. Балкашинъ, находится въ журналѣ совѣщанія, въ такомъ видѣ она была тамъ редактирована; въ отчетѣ же уполномоченныхъ напечатана копія съ означеннаго журнала совѣщанія.

Предсѣдатель закрылъ засѣданіе, назначивъ слѣдующее 30 октября.

Присутствовало 67 членовъ Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда *Е. Таскинъ.*

К. Гейнцельманъ.

Степановъ.

Вагнеръ.

Ц. Фронюевичъ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

ОБЩЕСТВО

Приложение № 6.

Курско-Харьково-Азовской

железной дороги.

КАНЦЕЛЯРІЯ

УПРАВЛЯЮЩАГО ДОРОГОЮ.

Октября 28 дня 1886 г.

№ 3445.

Г. Харьковъ.

Господину Предсѣдателю XI
Съѣзда горнопромышленниковъ
юга Россіи.

На ежемѣсячныхъ совѣщаніяхъ въ Харьковѣ по перевозкѣ минеральнаго топлива, комиссіей выборныхъ отъ углепромышленниковъ предъявляются совѣщанію планы предстоящей перевозки угля, составленные на основаніи данныхъ отправителями заявленій. При разсмотрѣніи этихъ плановъ, Управленіе дороги, по соображеніи размѣровъ предстоящей перевозки разныхъ другихъ грузовъ, какъ-то: соли, хлѣба, шерсти и проч., опредѣляетъ, какое количество вагоновъ можетъ быть предоставлено дорогою собственно для угля, которое, во многихъ случаяхъ, бываетъ менѣе показаннаго по требованію комиссіи выборныхъ, предъявленному въ совѣщаніи; и хотя со стороны комиссіи выборныхъ нерѣдко заявлялись протесты противъ уменьшенія первоначальнаго требованія углеотправителей, впослѣдствіи оказывалось, что и это распределеніе, въ большинствѣ случаевъ, ими не выполнялось, каковое обстоятельство крайне стѣсняетъ правильное веденіе желѣзно-дорожнаго хозяйства.

Обращаясь къ статистическимъ даннымъ, показаннымъ въ прилагаемой при семъ вѣдомости угольнымъ перевозкамъ по Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ, въ оба направленія, за 1883, 1884, 1885 и 1886 годы, оказывается, что за весь упомянутый періодъ времени только одинъ разъ было перевезено углепромышленниками все предоставленное дорогою количество вагоновъ, а именно: въ февралѣ 1883 года, когда было перевезено болѣе на 198 вагоновъ противъ того, что было назначено въ совѣщаніи, за все же остальное время перевезено въ дѣйствительности на 22 $\frac{1}{2}$ % менѣе того, что было предоставлено Азовскою дорогою. При сравненіи же цифръ выполненной перевозки съ первоначальными требованіями, заявленными въ совѣщаніяхъ черезъ комиссію выборныхъ, оказывается, что заявленія были даны на 33% болѣе противъ того количества, которое было вывезено, изъ чего слѣдуетъ, что углеотправители, заявляя свои требованія,

значительно преувеличивают таковыя противъ дѣйствительной потребности перевозки угля. На это обстоятельство Управление дороги неоднократно обращало вниманіе на ежемѣсячныхъ совѣщаніяхъ, прося комиссію выборныхъ принять какія-либо мѣры къ урегулированію дѣла и предъавлять требованія сколь возможно ближе къ цифрѣ дѣйствительнаго потребленія и, во всякомъ случаѣ, не свыше 10%, такъ какъ неправильность заявленій вызываетъ непроизводительные расходы для Управленія дороги, которое, сообразуясь съ принятыми на совѣщаніяхъ цифрами, дѣлаетъ для предстоящей перевозки соответствующія распоряженія, группируя заблаговременно на передаточныхъ пунктахъ резервы вагоновъ и увеличивая штаты паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ, оказывающіеся потомъ совершенно излишними.

Имѣя въ виду, что въ засѣданіи настоящаго Съѣзда углепромышленниковъ заявлено къ перевозкѣ въ 1887 г. 55.000.000 п. угля, а между тѣмъ не дано разъясненія по вопросу о срокахъ перевозки такового, т. е. будетъ ли перевозка всего этого количества распределена равномѣрно по мѣсяцамъ, — въ этомъ случаѣ дорога не встрѣтитъ затрудненій къ исполненію перевозки, — или же эта перевозка должна быть произведена въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, что неизбѣжно повлекло бы замѣшательство въ движеніи другихъ грузовъ, — вслѣдствіе чего Управление дороги лишено возможности рѣшить заблаговременно, какія слѣдуетъ принять мѣры для удовлетворенія потребностей углепромышленниковъ, дабы избѣгнуть могущихъ послѣдовать нареканій.

Принимая во вниманіе, что въ программу занятій XI Съѣзда внесенъ вопросъ о пересмотрѣ правилъ о перевозкахъ минеральнаго топлива Донецкаго бассейна и инструкцій выборнымъ отъ углепромышленниковъ, Управление Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги имѣетъ честь покорнѣйше просить Васъ не отказать внести на разсмотрѣніе Съѣзда настоящее заявленіе на предметъ изысканія мѣръ къ устраненію въ будущемъ преувеличенныхъ требованій со стороны углеотправителей о размѣрахъ предстоящей перевозки угля.

Управляющій Курско-Харьково-Азовскою

желѣзною дорогою *Д. Нероновъ.*

С В Ъ Д Ъ Н І Е

о количествѣ угля, требуемаго планомъ комиссіи выборныхъ къ перевозкѣ со станцій Азовской и Донецкой дорогъ, предоставленнаго совѣщаніемъ и сколько въ дѣйствительности перевезено.

Мѣсяцы.	1883 годъ.						1884 годъ.			
	Количество вагоновъ, требуемыхъ комиссіею по плану, представителю въ совѣщаніе.	Количество вагоновъ, предоставленное совѣщаніемъ къ перевозкѣ.	Дѣйствительно перевезено.	Меньше назначеннаго.	Больше назначеннаго.	Количество вагоновъ, требуемыхъ комиссіею по плану, представителю въ совѣщаніе.	Количество вагоновъ, предоставленное совѣщаніемъ къ перевозкѣ.	Дѣйствительно перевезено.	Меньше назначеннаго.	
Январь . . .	9423	7634	5662	1972	—	9231	7763	6645	1118	
Февраль . . .	7934	5536	5734	—	198	10533	7635	5960	1675	
Мартъ . . .	8884	7550	6637	913	—	9841	8857	7056	1801	
Апрѣль . . .	9421	8669	5016	3853	—	7565	7438	4534	2904	
Май . . .	11567	9575	8028	1547	—	11046	8447	7880	567	
Іюнь . . .	12334	9990	8516	1474	—	12428	9008	8011	997	
Іюль . . .	11315	10718	8226	2492	—	9860	9041	6136	2905	
Августъ . . .	10214	9932	6270	3662	—	7263	6960	4353	2607	
Сентябрь . . .	8785	8619	6454	2165	—	7194	7330	5011	2319	
Октябрь . . .	8900	8569	6397	2172	—	7595	7670	6487	1183	
Ноябрь . . .	9319	8769	6971	1798	—	8067	7893	6219	1674	
Декабрь . . .	9503	7620	5539	2081	—	8152	7590	4944	2646	
Итого . . .	118099	103381	79450	24129	198	108775	95632	73236	22396	
Месяе на 23931 ваг.										
Перевезено	76,85% назнач. совѣщаніемъ колч.					Перев. 76,58% назн. сов. кол.				
"	67,28% требовавш. комиссіею кол.					" 67,33% треб. ком. кол.				
1885 годъ.						1886 годъ.				
Январь . . .	8723	7751	5864	1887	—	9565	7168	5727	1441	
Февраль . . .	8593	8304	5743	2561	—	8499	6347	6093	254	
Мартъ . . .	7125	6790	4320	2470	—	10762	7955	7022	933	
Апрѣль . . .	8097	7565	6281	1284	—	9602	9471	5283	4188	
Май . . .	10167	9466	6719	2747	—	10339	8557	8227	330	
Іюнь . . .	9360	8847	6540	2307	—	11735	9077	8257	820	
Іюль . . .	7962	7911	5841	2070	—	9796	10009	7200	2809	
Августъ . . .	7749	7868	6640	1228	—	9925	9420	6978	2442	
Сентябрь . . .	9213	7830	6793	1037	—	10892	8604	6463	2141	
Октябрь . . .	8368	8171	6424	1747	—	—	—	—	—	
Ноябрь . . .	9380	8059	6743	1316	—	—	—	—	—	
Декабрь . . .	9006	7448	5277	2171	—	—	—	—	—	
Итого . . .	103741	96010	73185	22825	—	91115	76608	61250	15358	
Перевезено	76,23% назнач. совѣщаніемъ колч.					Пер. 79,95% назн. совѣщ. кол.				
"	70,54% требовавш. комиссіею кол.					" 67,22% требов. ком. кол.				
Средній (общій) за 4 года 77,40% назначеннаго совѣщаніемъ количества.										
" " " 68,09% требовавашагося комиссіею количества.										

Протоколь 9-го засѣданія, 30 октября.

Прочитанъ и утверждень протоколь 8-го засѣданія.

Предсѣдатель заявилъ, что, исполняя постановленіе Съѣзда, онъ былъ у М. И. Яшевскаго, но, къ сожалѣнію, не могъ видѣть его лично, а потому сообщилъ постановленіе Съѣзда его супругѣ, которая и просила передать Собранію признательность и благодарность М. И. Яшевскаго за такое вниманіе къ нему.

Предсѣдатель сообщилъ о смерти, постигшей уважаемаго Евг. Борис. Иваницкаго, который много трудился на пользу горнаго дѣла и былъ Предсѣдателемъ трехъ первыхъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ. Собраніе выразило свое почтеніе къ памяти умершаго вставаніемъ со своихъ мѣстъ и просило Предсѣдателя отправить телеграмму женѣ умершаго, съ выраженіемъ соболѣзнованія.

Предсѣдатель прочелъ полученное отношеніе Екатеринославской казенной палаты, отъ 24-го октября за № 21180, служащее отвѣтомъ на сдѣланный телеграммою запросъ объ обложеніи торговыми документами угольныхъ складовъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ. Собраніе постановило: вмѣнить въ обязанность гг. уполномоченнымъ войти, куда надобность укажетъ, съ разъясненіемъ, что склады горнопромышленниковъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ—есть ничто иное, какъ временная свалка угля въ пути передъ погрузкой въ вагоны, а потому таковыя склады по закону не подлежатъ выборкѣ торговыхъ документовъ.

Предсѣдатель комиссіи по вопросу о прекращеніи хищническихъ разработокъ каменноугольныхъ мѣсторожденій г. Шейер-

манъ сдѣлалъ докладъ по означенному предмету. Послѣ чтенія доклада происходили продолжительныя пренія, въ которыхъ принимали участіе гг. Шейерманъ, Жуковский, Вагнеръ, Ауэрбахъ, Гейнцельманъ, Маевскій, Мсциховскій, Степковскій, Иловайскій, Аптекманъ, Авдаковъ и Долинскій. Для упорядоченія крестьянскихъ разработокъ предлагалось: образованіе ссудныхъ кассъ, приданіе крестьянскимъ работамъ характера корпоративнаго, артелями, товариществами и даже цѣлыми обществами, установленіе для крестьянскихъ шахтъ правилъ болѣе легкихъ, но которыя обязательно должны быть исполняемы, дабы работы въ крестьянскихъ шахтахъ не угрожали опасностію рабочимъ. Нѣкоторые же члены Съѣзда настаивали не торопиться заключеніемъ, не выслушавши уполномоченныхъ отъ всѣхъ крестьянскихъ рудниковъ и предлагали оставить крестьянскія работы въ томъ же видѣ; какъ онѣ нынѣ существуютъ. Представители Щербиновскихъ крестьянъ — Бассанъ и Новицкій и представители Нелѣповскихъ крестьянъ — Иваненко и Ковтунъ высказали, что для разработки каменноугольныхъ мѣсторожденій они большими партіями соединяться не могутъ и выразили желаніе своего общества оставить крестьянскія работы въ томъ же видѣ, какъ онѣ существуютъ въ настоящее время. Предсѣдатель снова прочиталъ представителямъ крестьянскихъ обществъ всѣ мѣры, предлагаемыя въ докладѣ, къ упорядоченію крестьянскихъ работъ и послѣ каждой прочитанной мѣры спрашивалъ ихъ, что они могутъ сказать противъ предлагаемой мѣры; представители крестьянскихъ обществъ никакихъ возраженій не сдѣлали. За симъ, докладъ комиссіи Собраніемъ былъ утвержденъ. Г. Гейнцельманъ представилъ свое отдѣльное мнѣніе, которое и было прочитано. Г. Маевскій заявилъ, что онъ тоже представитъ Собранію свое отдѣльное мнѣніе.

Предсѣдатель сообщилъ, что пріѣхалъ представитель Товарищества Перекопскаго канала, дѣйствительный статскій совѣтникъ Эдуардъ Федоровичъ Эвальдъ и желалъ бы сдѣ-

лать Собранію свои сообщенія касательно Перекопскаго пред-
пріятія.

Слѣдующее засѣданіе, 31 октября, назначено для вы-
слушанія сообщеній Г. Эвальда.

Присутствовало 58 членовъ Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ.*

Д. Иловайскій.

Долгинскій.

Авдаковъ.

За секретаря *П. Пестеревъ.*

Протоколь 10-го засѣданія, 31 октября.

Прочитанъ и утвержденъ протоколь 9-го засѣданія.

Предсѣдатель комиссіи выборныхъ г. Мевіусъ сдѣлалъ докладъ о предполагаемой производительности коней въ будущемъ 1887 году, о предполагаемомъ вывозѣ антрацита изъ восточной части Донецкаго бассейна и распредѣленіе угольныхъ грузовъ по направленіямъ; послѣ нѣкоторыхъ замѣчаній и исправленій докладъ Съѣздомъ одобренъ и утвержденъ.

Представитель горнопромышленниковъ области Войска Донскаго г. Отто просилъ Собраніе ходатайствовать передъ Министромъ государственныхъ имуществъ о назначеніи будущаго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи въ Новочеркасскѣ, Ростовѣ или Таганрогѣ. Такъ какъ 8 послѣднихъ съѣздовъ происходили въ Харьковѣ, а между тѣмъ—производительность восточной части Донецкаго бассейна составляетъ $\frac{1}{3}$ всего количества, то справедливость требуетъ, чтобы эта просьба горнопромышленниковъ восточной части Донецкаго бассейна была Съѣздомъ уважена. Г. Мсциховскій высказался за это предложеніе, но гг. Карповъ, Алчевскій, Заславскій и Мевіусъ высказались противъ этого предложенія, доказывая, что это представитъ многія неудобства для большинства горнопромышленниковъ и большія неудобства для самого Съѣзда, такъ какъ контора комиссіи выборныхъ находится въ Харьковѣ, откуда—въ случаѣ надобности—всегда можно получить потребныя свѣдѣнія, чего, съ назначеніемъ съѣзда въ другомъ городѣ, сдѣлать будетъ невозможно. Разрѣшеніе этого вопроса Собраніемъ отложено.

По предложенію Предсѣдателя, уполномоченный Его Императорскаго Высочества Князя Евгенія Максимиліановича Герцога Лейхтенбергскаго, дѣйствительный статскій совѣтникъ

Эдуардъ Федоровичъ Эвальдъ ознакомилъ Собраніе съ предпріятіемъ по устройству Перекопскаго канала. Изложивъ подробно положеніе дѣла по предполагаемому устройству означеннаго канала, г. Эвальдъ высказалъ желаніе имѣть прочитанныя цифры доклада о производительности копей и имѣть представителя своего Товарищества на горнопромышленныхъ съѣздахъ и закончилъ свою рѣчь заявленіемъ, что назначеніе канала состоитъ въ томъ, чтобы быть дешевымъ путемъ, а цѣль его доклада заключалась единственно только въ томъ, чтобы заявить и ничего не просить. Собраніе одобрило докладъ г. Эвальда рукоплесканіями. Г. Иловайскій просилъ докладчика дать разъясненія относительно нѣкоторыхъ данныхъ, высказанныхъ въ докладѣ. Г. Гамперъ сдѣлалъ нѣсколько замѣчаній по поводу доклада. Г. Алчевскій высказалъ, что проектъ, сообщенный въ докладѣ, въ высшей степени интересный—какъ по идеѣ, такъ и по цѣлямъ; все это цѣли, которымъ нельзя не сочувствовать; осуществленіе Перекопскаго канала принесетъ угольному дѣлу несомнѣнную пользу; можетъ быть, благодаря этому каналу, русскій уголь выйдетъ на всемірный рынокъ,—это будетъ благо для юга Россіи; постановка самаго дѣла обязываетъ къ полнѣйшему сочувствію. Въ виду всего вышеизложеннаго, г. Алчевскій предлагалъ Собранію выразить сочувствіе предпріятію и полнѣйшую благодарность докладчику. Въ такомъ же духѣ высказались гг. Вагнеръ и Авдаковъ. Собраніе выразило свое сочувствіе и благодарность рукоплесканіемъ.

Предсѣдатель закрылъ собраніе, назначивъ слѣдующее засѣданіе 1 ноября.

Присутствовало 64 члена Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ.*

Вагнеръ.

К. Мещиховскій.

И. Балкашинъ.

За секретаря *П. Пестеревъ.*

Протоколь 11 засѣданія, 1 ноября.

Прочитанъ и утверждень протоколь 10 засѣданія.

Предсѣдатель комиссіи по вопросу о мѣрахъ къ воспособленію каменно-солянному и солеваренному промысламъ г. Авдаковъ сдѣлалъ докладъ по означенному предмету. Собраніе утвердило докладъ и просило Предсѣдателя съѣзда отправить телеграммы гг. Министрамъ—путей сообщенія и государственныхъ имуществъ, съ ходатайствомъ объ отмѣнѣ уравнительныхъ тарифовъ на соль, введенныхъ на юго-западныхъ дорогахъ.

Предсѣдатель комиссіи по вопросамъ о водяныхъ путяхъ сообщенія и объ улучшеніи каботажнаго флота г. Вагнеръ сдѣлалъ докладъ по означеннымъ предметамъ. Собраніе одобрило докладъ рукоплесканіями и выразило благодарность г. Вагнеру, который при этомъ высказалъ, что принимая благодарность Собранія, онъ раздѣляетъ ее съ своими сотрудниками по составленію доклада.

Представитель юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ г. Вилинскій прочиталъ свое отдѣльное мнѣніе, относящееся къ вопросу о мѣрахъ къ воспособленію каменно-солянному и солеваренному промысламъ. Предсѣдатель пояснилъ, что конференція, бывшая въ Петербургѣ, на которую указываетъ г. Вилинскій въ своемъ протестѣ, не выработала опредѣленныхъ постановленій, а представляетъ только сборникъ разныхъ мнѣній, и что неприбытіе на Съездъ солепромышленниковъ Бахмутскихъ и Деконскихъ не можетъ служить основаніемъ, чтобы останавливать постановленія Съезда. Такъ какъ докладъ комиссіи по солянному вопросу Собраніемъ былъ уже утверждень, то дальнѣйшихъ преній по этому вопросу Предсѣдателемъ не было допущено. Г. Анисимовъ заявилъ, что подастъ

опроверженіе противъ данныхъ, изложенныхъ въ особомъ мнѣніи г. Вилинскаго. Представитель Донецкой желѣзной дороги г. Кривошеинъ сообщилъ, что онъ оставляетъ за собою право представить свое отдѣльное мнѣніе послѣ опроверженія, которое поступитъ отъ г. Анисимова.

Объявленъ перерывъ на 20 минутъ.

По открытіи засѣданія, Предсѣдатель прочелъ проектъ телеграммы гг. Министрамъ—путей сообщенія и государственныхъ имуществъ, слѣдующаго содержанія:

«XI Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи почти тельнѣйше проситъ Ваше Высокопревосходительство оказать содѣйствіе къ скорѣйшей отмѣнѣ уравнительныхъ тарифовъ на соль, частію уже введенныхъ, частію предположенныхъ для донецкой и крымской солей на рынка Привислянскаго края, въ виду разорительнаго значенія этихъ тарифовъ для донецкой солепромышленности. Съѣздъ ходатайствуетъ объ установленіи—взаимнѣ уравнительныхъ тарифовъ,—зависящихъ отъ разстояній, дабы, сохраняя географическія условія, при которыхъ возникли и развились различные соляные промыслы на югѣ Россіи, не расширять искусственными мѣрами раіоновъ сбыта однихъ—въ явный ущербъ другихъ. Если же скорая отмѣна введенныхъ уравнительныхъ тарифовъ встрѣтитъ затрудненіе, то Съѣздъ ходатайствуетъ объ установленіи тарифа—въ зависимости отъ разстояній—по новому направленію: Славянскъ—Мерефа—Ворожба—Бахмачъ—Гомель—Жабинка—Брестъ—Варшава, каковой путь короче принятаго теперь на 154 версты». Г. Вилинскій находилъ необходимымъ въ телеграммѣ Министру путей сообщенія добавить о поданномъ протестѣ имъ, какъ представителемъ юго-западныхъ дорогъ, противъ отмѣны уравнительныхъ тарифовъ. Предлагаемое добавленіе къ телеграммѣ Собраніемъ отвергнуто и редація телеграммы одобрена. Тогда г. Вилинскій заявилъ, что онъ протестуетъ противъ отправки телеграммы, и просилъ его протестъ занести въ протоколъ.

Въ виду горячаго сочувствія, съ какимъ былъ принятъ докладъ о предполагаемой постройкѣ Перекопскаго канала, сдѣланный уполномоченнымъ Его Императорскаго Высочества Евгенія Максимилиановича Герцога Лейхтенбергскаго, дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Эдуардомъ Федоровичемъ Эвальдъ, въ засѣданіи Съѣзда горнопромышленниковъ 31 октября, г. Гейнцельманъ предложилъ Собранію извѣстить о семъ Герцога Лейхтенбергскаго телеграммою слѣдующаго содержанія: «Парижъ. Гостинница Континенталь. Его Императорскому Высочеству Князю Евгенію Максимилиановичу Герцогу Лейхтенбергскому. Ваше Императорское Высочество! Выслушавъ докладъ Вашего уполномоченнаго, дѣйствительнаго статскаго совѣтника Эдуарда Федоровича Эвальдъ о задачѣ и ходѣ Перекопскаго предпріятія, XI Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи приноситъ Вашему Высочеству глубокую благодарность за покровительство мѣрѣ, которая несомнѣнно подыметъ южно-русское горное дѣло». Это предложеніе г. Гейнцельмана Собраніе одобрило и поручило Предсѣдателю означенную депешу отправить.

Г. Анисимовъ предложилъ Собранію выразить благодарность докладчику по солянному вопросу г. Авдакову. Собраніемъ это предложеніе принято.

За симъ Предсѣдатель закрылъ засѣданіе, назначивъ слѣдующее на 3-е ноября.

Присутствовало 55 членовъ Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ.*

Вагнеръ.

К. Мсциховскій.

К. Гейнцельманъ.

М. Кривошеинъ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Протоколь 12-го засѣданія, 3 ноября.

Прочитанъ протоколь 11-засѣданія и, по внесеніи въ него поправки представителемъ Донецкой желѣзной дороги г. Кривошеиннымъ, Собраніемъ утверждень.

Прочитана отвѣтная телеграмма отъ г-жи Иваницкой, въ которой она благодаритъ Съѣздъ за выраженное ей сочувствіе,

Прочитано отношеніе инспектора Лисичанской штейгерской школы на имя Предсѣдателя XI Съѣзда горнопромышленниковъ, съ представленіемъ отчета въ израсходованіи 300 рублей, ассигнованныхъ X Съѣздомъ въ пособіе ученикамъ Лисичанской штейгерской школы; въ этомъ отношеніи сообщается, что совѣтъ Лисичанской штейгерской школы, въ засѣданіи 15 октября, въ полномъ своемъ составѣ единогласно постановилъ: при представленіи отчета въ израсходованіи ассигнованныхъ денегъ выразить глубокую благодарность Съѣзду за его вниманіе къ школь. Далѣе, инспекторъ школы заявляетъ благодарность отъ имени учениковъ, получившихъ пособіе, подробно поясняетъ, насколько существенно полезно пособіе, оказываемое Съѣздомъ ученикамъ школы и заканчиваетъ выраженіемъ надежды, что Лисичанская штейгерская школа не перестанетъ пользоваться просвѣщеннымъ сочувствіемъ лицъ, которымъ дороги судьбы горнопромышленности. Собраніе привѣтствовало отчетъ и сообщенія инспектора школы рукоплесканіями. Г. Курбановскій благодарилъ Собраніе за выраженныя лично ему чувства и за то пособіе, какое оказываетъ Съѣздъ Лисичанской штейгерской школь.

Г. Фронцкевичъ сдѣлалъ докладъ отъ имени постоянной ревизіонной комиссіи. Выслушавъ докладъ, Собраніе, по предложенію г. Алчевскаго, выразило благодарность членамъ реви-

зійонной комиссії за весьма серіозный и обстоятельный докладъ, который показываетъ, что члены ревизіонной комиссії отнесли съ полнымъ вниманіемъ и знаніемъ къ возложенному на нихъ порученію. Такъ какъ нѣкоторыя статьи доклада Собраніе признало возможнымъ въ этомъ же засѣданіи утвердить, а другія подлежали дальнѣйшему обсужденію, то началось чтеніе доклада по статьямъ. 1-я статья доклада—объ утвержденіи денежнаго отчета комиссії выборныхъ, въ которомъ показано на 1-е сентября 1886 г. наличныхъ суммъ 13.130 руб. 29 к. и въ долгу за желѣзными дорогами повагоннаго сбора 16.073 р. 54 к., а всего суммъ на 1-е сентября—29.203 р. 83 к.—Собраніемъ утверждена. 2-ю статью доклада, о замедленіи въ высылкѣ повагоннаго сбора отъ Донецкой и Екатерининской желѣзныхъ дорогъ, Собраніе рѣшило обсудить въ комиссії по пересмотру правилъ о перевозкѣ минеральнаго топлива, совмѣстно съ представителями означенныхъ дорогъ. 3-я статья доклада—о 1.039 35 к., которые считались въ прошломъ году сомнительными и спорными, а въ настоящее время признаны Екатерининской дорогой подлежащими уплатѣ, Собраніемъ принята къ свѣдѣнію. 4-я статья доклада—о передержкѣ 1.452 руб. 14 к., Собраніемъ утверждена. 5-ю статью, пунктъ а) о преимущественномъ ограниченіи при распредѣленіи вагоновъ отправителей-складчиковъ въ тѣхъ случаяхъ, когда въ подачѣ вагоновъ подъ уголь оказывается недостатокъ—Собраніе рѣшило обсудить въ комиссії по пересмотру правилъ о перевозкахъ минеральнаго топлива и инструкціи выборнымъ отъ углепромышленниковъ; 5-ю статью, пунктъ б)—объ ограниченіи въ такихъ же случаяхъ тѣхъ изъ отправителей, которые грузятъ минеральное топливо привилегированнымъ получателямъ, противъ грузящихъ его исключительно частнымъ потребителямъ, при распредѣленіи вагоновъ для частной потребности между тѣми и другими.—Собраніе рѣшило тоже обсудить въ той же комиссії. Статью 5-ю, пунктъ в)—о своевременномъ заявленіи желѣзными дорогами

въ комиссію выборныхъ о количествѣ вагоновъ, потребномъ для отправокъ по внутреннему сообщенію, для равномернаго распредѣленія въ комиссіи выборныхъ вагоновъ между копиями—Собраніе постановило тоже обсудить въ той же комиссіи. Статью 5-ю, пунктъ г) — о разверткѣ вагоновъ пропорціонально производительности копей—Собраніе рѣшило тоже обсудить въ упомянутой комиссіи. При прочтеніи 6-й статьи доклада, въ которой ревизіонная комиссія предлагаетъ ходатайствовать о недопущеніи Министерствомъ путей сообщенія на будущее время изытія изъ обмѣна съ сосѣдними дорогами разомъ большаго количества вагоновъ, какъ было въ текущемъ году съ вагонами Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, которыхъ было изыято изъ обмѣна, по постановленіямъ представителей желѣзныхъ дорогъ III группы, разомъ до 2000 вагоновъ,—возникли пренія. Представитель Министерства путей сообщенія г. Галицинскій, объяснивъ причину такого постановленія съѣзда желѣзныхъ дорогъ III группы, заявилъ, что, по его мнѣнію, не слѣдуетъ возбуждать такого ходатайства, потому что представители желѣзныхъ дорогъ III группы вправѣ не принимать каждый на свою дорогу вагоновъ, которые не удовлетворяютъ конвенціоннымъ требованіямъ и что та дорога, у которой бы не оказалось достаточнаго количества для обмѣна вагоновъ, можетъ таковыя вагоны нанять. Собраніе постановило эту статью доклада тоже обсудить въ упомянутой комиссіи, пригласивъ туда управляющаго Курско-Харьково-Азовскою желѣзною дорогою. Статья 7-я—докладъ объ отдѣленіи недогруза, происходящаго по винѣ отправителей—Собраніемъ принята и постановлено: вмѣнить въ обязанность комиссіи выборныхъ недогрузъ не смѣшивать, а вести отдѣльный счетъ недогруза, происходящаго по винѣ отправителей. Статью 8-ю, о порядкѣ дѣлопроизводства въ комиссіи выборныхъ, Собраніе приняло къ свѣдѣнію. Статью 9-ю доклада—объ увеличеніи оклада жалованья завѣдующему статистическимъ отдѣломъ въ комиссіи выборныхъ—

съ 480 рублей до 1200 руб. въ годъ — Собраніе утвердило. Статью 10-ю, о выдачѣ единовременнаго пособія предсѣдателю комиссіи выборныхъ А. Ф. Мевіусу въ размѣрѣ одной тысячи рублей, Собраніе одобрило. Переходя къ обсужденію смѣты на предстоящій годъ, гг. Жуковскій, Мсциховскій и Авдаковъ предлагали увеличить пособіе, выдаваемое ученикамъ Лисичанской пштейгерской школы. Г. Глѣбовъ предлагалъ увеличить повагонный сборъ съ соли и сравнять его съ углемъ, но г. Алчевскій высказался противъ этого предложенія. Разсмотрѣніе предложенія ревизіонной комиссіи объ уменьшеніи повагоннаго сбора съ 20 на 15 коп. и обсужденіе расходной смѣты — Собраніемъ отложено.

Объявленъ перерывъ на 15 минутъ.

По открытіи засѣданія, предсѣдатель комиссіи по вопросу о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива г. Авдаковъ сдѣлалъ докладъ по означенному предмету. Затѣмъ, прочитано было заявленіе Верхне-Днѣпровскаго помѣщика И. Д. Яковлева, въ которомъ онъ выражаетъ желаніе получить отъ Съѣзда сочувственный отзывъ и одобреніе принятому единогласно Вехне-Днѣпровскимъ земскимъ собраніемъ его проекту о проведеніи желѣзной дороги отъ Верхне-Днѣпровска черезъ селенія—Новинькое, Водяное, Надежное до рѣки Желтой, а оттуда съ двумя развѣтвленіями, изъ которыхъ одно пойдетъ къ Фастовской линіи черезъ г. Александрію, а другое—на югъ по всѣмъ минеральнымъ богатствамъ рѣкъ Желтой и Саксагани. Кромѣ сего, въ томъ же проектѣ, какъ добавляетъ г. Яковлевъ, изложено ходатайство о пониженіи тарифа на перевозку по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ угля и руды. Пренія по поводу доклада г. Авдакова и заявленія г. Яковлева Предсѣдателемъ отложены до слѣдующаго засѣданія.

Внесенное предложеніе—просить Управленія желѣзныхъ дорогъ о всякомъ измѣненіи тарифовъ на перевозку минеральнаго топлива, соли и руды—безотлагательно извѣщать ком-

миссію выборныхъ, дабы тамъ, въ комиссіи выборныхъ, во всякое время были самыя точныя и вѣрныя таблицы провозныхъ платъ на означенные предметы по всеѣмъ желѣзнымъ дорогамъ,—Собраніемъ единогласно принято.

Предсѣдатель закрылъ Собраніе, назначивъ слѣдующее засѣданіе 4-го ноября.

Присутствовало 58 членовъ Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ.*

Вагнеръ.

Д. Иловайскій.

Алчевскій.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Протоколь 13-го засѣданія, 4 ноября.

Прочитанъ и одобренъ протоколь 12-го засѣданія.

Прочитано отношеніе управляющаго Екатеринославской казенной палатой, отъ 28 октября за № 315, касающееся вопроса объ обложеніи торговыми пошлинами угольныхъ складовъ углепромышленниковъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Прочитано заявленіе г. Гордѣнка, въ которомъ указывается на то, что Общество парходства и торговли— вмѣсто того, чтобы способствовать развитію каботажа, составляетъ для него неодолимый тормазъ; въ виду сего, г. Гордѣнко предлагаетъ Съѣзду усиленно ходатайствовать объ устраненіи этого препятствія къ развитію каботажа. Г. Вагнеръ предложилъ Собранію присоединиться къ заявленію г. Гордѣнка, но гг. Авдаковъ, Иловайскій и Мсциховскій высказались противъ этого предложенія. Собраніе постановило заявленіе г. Гордѣнка принять къ свѣдѣнію для будущихъ Съѣздовъ.

По предложенію Предсѣдателя, генераль-маіоръ Золотаревъ прочелъ свое отдѣльное мнѣніе, касающееся вопроса о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива. Уполномоченный г. Авдаковъ изложилъ Собранію, въ какомъ положеніи находится вопросъ о дифференціальномъ тарифѣ. Уполномоченный г. Мсциховскій подробно коснулся вопроса о дифференціальномъ тарифѣ и пояснилъ, что уполномоченные не уклонялись отъ участія въ обсужденіи этого вопроса на Совѣщаніяхъ при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ; но выработать ставки дифференціальнаго тарифа они были не уполномочены.— Во время продолжительныхъ преній, въ которыхъ принимали участіе гг. Золотаревъ, Авдаковъ, Мсциховскій,

Алчевскій, Иловайскій, Глѣбовъ и Гейнцельманъ, г. Золотаревъ, указывая на крайне тяжелое положеніе Донецкой группы углепромышленниковъ, доказывалъ, что выходъ изъ этого положенія возможенъ только при введеніи дифференціального тарифа. Гг. Авдаковъ, Иловайскій и Глѣбовъ утверждали, что дифференціальный тарифъ съ повышеннымъ ставками на близкія разстоянія вредно отзовется на промышленности. Изъ преній обнаружилась полнѣйшая рознь во взглядахъ по этому вопросу. Г. Вагнеръ заявилъ, что введеніе дифференціального тарифа съ пониженными ставками на отдаленныя разстоянія и съ повышенными ставками на близкія разстоянія будетъ пагубно и разорительно для Донскихъ и Кальміусскихъ углепромышленниковъ—при настоящемъ условіи сбыта угля на отдаленные рынки—и свое заявленіе просилъ занести въ протоколъ. То же заявилъ и г. Иловайскій. Послѣ продолжительныхъ преній, Собраніе постановило—по вопросу о тарифѣ подтвердить ходатайство X Съѣзда, т. е. чтобы выработанный въ Министерствѣ дифференціальный тарифъ, прежде введенія его въ дѣйствіе, былъ данъ на обсужденіе экстреннаго или ближайшаго очереднаго съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Затѣмъ, Предсѣдатель предложилъ на обсужденіе Собранія выработанныя комиссіею мѣры, могущія служить къ расширенію сбыта минеральнаго топлива; мѣры эти были предложены для обсужденія въ видѣ отдѣльныхъ вопросовъ. Первый вопросъ—о ходатайствѣ предъ Правительствомъ о томъ, чтобы всѣ тарифы на перевозку минеральнаго топлива и другихъ горнозаводскихъ продуктовъ вводились не иначе, какъ по предварительномъ и заблаговременномъ извѣщеніи о срокахъ, на какыя они введены—Собраніемъ утверждено большинствомъ голосовъ противъ 4-хъ.—Обсужденіе слѣдующихъ вопросовъ многіе члены Собранія предлагали отложить до слѣдующаго дня, другіе же члены настаивали на томъ, чтобы заняться рассмотрѣніемъ ихъ въ этомъ же засѣданіи.—За позднимъ временемъ, Предсѣдатель закрылъ засѣданіе, объявивъ, что слѣ-

дующее засѣданіе будетъ 5 ноября и начнется въ 12 часовъ дня, не взирая на число собравшихся членовъ.

Присутствовало 52 члена Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ.*

Вагнеръ.

Долинскій.

Жуковскій.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Протоколь 14-го засѣданія, 5 ноября.

Прочитанъ протоколь 13-го засѣданія и, такъ какъ въ немъ были усмотрѣны нѣкоторыя неточности, то, по исправленіи ихъ, подписаніе протокола отложено до слѣдующаго засѣданія.

Прочитана телеграмма, полученная отъ представителя Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ г. Вилинскаго — на имя Предсѣдателя Съѣзда, слѣдующаго содержанія: «Примите трудъ объявить углепромышленникамъ, что при отправленіи угля на станцію Одесса-Портъ будетъ взыскиваться за часть Юго-Западныхъ дорогъ плата въ размѣрѣ 21 р. 78 к. съ вагона и 3,63 коп. за пудъ перегруза».

Г. Авдаковъ прочиталъ полученную и имъ тоже телеграмму отъ г. Вилинскаго, слѣдующаго содержанія: «Входимъ съ ходатайствомъ во Временное Управление взыскивать за часть казенныхъ дорогъ при слѣдованіи угля до нашихъ станцій, не введенныхъ въ спеціальнѣй тарифъ, низшую плату, а не назначаемую дѣйствующимъ тарифомъ до узловыхъ станцій; такъ долженъ и Съѣздъ требовать и, если получите согласіе представителей казенныхъ дорогъ, то не откажите сейчасъ мнѣ телеграфировать».

Затѣмъ, приступлено было къ обсужденію выработанныхъ комиссіею мѣръ, могущихъ способствовать къ расширенію сбыта минеральнаго топлива; эти мѣры по отношенію къ тарифу состояли изъ 17 статей. Статья 1-я была утверждена Собраніемъ еще въ предыдущемъ засѣданіи. Такъ какъ многія изъ этихъ статей могли быть одобрены Собраніемъ единогласно, а другія статьи должны были вызвать пренія, то въ виду сего Собраніе рѣшило сперва утвердить тѣ статьи докла-

да, которыя могли быть приняты безъ преній. Такимъ образомъ, 4-я статья доклада, заключающая въ себѣ предложеніе ходатайствовать передъ Правительствомъ о томъ, чтобы Общество Донецкой жел. дороги приняло участіе въ пониженіи тарифа на Москву со всѣхъ станцій Донецкой жел. дороги, Собраніемъ одобрено, только представители Донецкой ж. дороги гг. Борисовъ и Кривошеинъ были противъ этого предложенія, утверждая, что пониженіе тарифа на Донецкой жел. дорогѣ при настоящихъ условіяхъ не можетъ быть сдѣлано. Статьи 5-й часть 1-я, редактированная комиссіей слѣдующимъ образомъ: «такъ какъ тарифъ на Москву установленъ лишь по 1-е іюля 1887 г., то просить Общество Курско-Харьково-Азовской ж. дороги продолжить дѣйствіе этого тарифа на болѣе долгій срокъ», — Собраніемъ единогласно утверждена, съ добавленіемъ словъ: «и Московско-Курской». Статьи 5-й часть 2-я, заключающая предложеніе ходатайствовать въ Правленіи Курско-Харьково-Азовской ж. дороги о пониженіи тарифа въ прямомъ сообщеніи за Курскъ для всѣхъ станцій, куда бы грузъ ни шелъ, — Собраніемъ единогласно утверждена. Статья 6-я о пониженіи тарифа со станцій Курско-Харьково-Азовской и Донецкой жел. дорогъ въ прямомъ сообщеніи на станціи Курско-Кіевской и Сумскаго участка Харьковско-Николаевской жел. дороги — Собраніемъ одобрена; но представители Донецкой жел. дороги были противъ этого предложенія, насколько это касается Донецкой дороги. Статья 7-я, заключающая въ себѣ предложеніе подтвердить ходатайство уполномоченныхъ Х Съезда, обращенное въ Правленіе Общества Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дороги объ установленіи пониженнаго тарифа въ $\frac{1}{80}$, а если можно — и ниже, по Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. отъ станцій Звѣрево, Грушевки, Шахтной и Атюкты до Козлова и за Козловъ, — Собраніемъ единогласно одобрено. Статья 8-я, объ установленіи однообразнаго тарифа по Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дорогѣ въ $\frac{1}{65}$ к. отъ станцій Шахтной, Грушевки и Атюкты до Ростова — тоже

Собраниемъ единогласно одобрена. Статью 9-ю собраніе постановило редактировать слѣдующимъ образомъ: «подтвердить ходатайство X Съѣзда о пониженіи до $\frac{1}{60}$ коп. тарифа со станцій Донецкой жел. дороги на югъ черезъ Звѣрево, Никитовку и Краматоровку къ Таганрогу, Ростову и за Ростовъ». Представители Донецкой жел. дороги заявили, что они согласны просить Правленіе о назначеніи тарифа въ $\frac{1}{60}$ коп. черезъ Звѣрево, но на пониженіе тарифа черезъ Никитовку и Краматоровку они не согласны по изложеннымъ выше причинамъ. Статья 12-я, заключающая ходатайство передъ Правительствомъ, чтобы таблицы провозныхъ платъ были дополнены включеніемъ въ нихъ станцій назначенія между Бирзулой, Казатиномъ и Волочискомъ—съ одной стороны и по Кишиневской и Бендеро-Галацкой дорогамъ—съ другой, съ такими же расчетами провозныхъ платъ, какіе установлены до Одессы,—Собраниемъ принято, съ добавленіемъ словъ: «а также и на Фастовской дорогѣ со станціи Райгородъ». Статья 13-я принята Собраниемъ въ такой редакціи: «ходатайствовать передъ Правительствомъ и просить Правленіе Фастовской жел. дороги, чтобы на этой дорогѣ былъ пониженъ тарифъ—насколько возможно». Статья 14-я принята Собраниемъ въ слѣдующей редакціи: «ходатайствовать въ Правленіи Донецкой жел. дороги объ уменьшеніи, насколько возможно, провозной платы по Донецкой дорогѣ отъ станціи Лисичанскъ до Ясиноватой и о продленіи срока дѣйствія нынѣ существующаго пониженнаго тарифа отъ Лисичанска до Краматоровки». Статья 15-я—о включеніи въ таблицы провозныхъ платъ станціи Одесса-Портъ—Собраниемъ единогласно утверждена. Статья 16-я—о недопущеніи пониженія тарифа на перевозку иностраннаго угля внутрь страны.—Собраниемъ единогласно одобрена. Статья 17-я, часть 1-я, заключающая ходатайство о томъ, чтобы тарифъ на перевозку горнозаводскихъ продуктовъ, какъ-то: извести, песчаника, огнеупорныхъ и другихъ глинъ и огнеупорнаго кирпича—былъ приравненъ къ тарифу на соль, каменный уголь

и руду,—Собраниемъ утверждена. 2-я часть 17-й статьи—о пониженіи платы за передачу вагоновъ по соединительнымъ вѣтвямъ въ Москвѣ и о пониженіи тарифа на Орловско-Витебской жел. дорогѣ, каковой нынѣ въ $\frac{1}{36}$ коп., Собраниемъ принята, съ добавленіемъ словъ: «и объ устраненіи перегрузки въ Орлѣ и Протопоповѣ».

При обсужденіи 2-й статьи доклада, заключающей предложеніе ходатайствовать передъ Правительствомъ, чтобы тарифы прямаго сообщенія вводились не иначе, какъ съ утвержденія Правительства, происходили пренія, въ которыхъ принимали участіе гг. Алчевскій, Авдаковъ, Мсциховскій, Галицинскій, Иловайскій, Жуковскій, Золотаревъ, Глѣбовъ и Нероновъ. Г. Алчевскій настаивалъ на томъ, что не рационально было бы со стороны Съѣзда ходатайствовать, чтобы пониженіе тарифовъ желѣзными дорогами производилось не иначе, какъ съ разрѣшенія Правительства, потому что черезъ это можетъ происходить замедленіе во введеніи въ дѣйствіе пониженныхъ тарифовъ. Г. Жуковскій и другіе утверждали, что тарифный вопросъ, т. е. повышеніе и пониженіе, долженъ всецѣло находиться въ рукахъ Правительства, которое одно въ состояніи воспрепятствовать произволу желѣзныхъ дорогъ. Управляющій Курско-Харьково-Азовскою жел. дорогою г. Нероновъ высказался въ томъ смыслѣ, что если пониженіе тарифовъ будетъ зависѣть отъ утвержденія Правительства, то желѣзные дороги не пойдутъ на пониженіе тарифовъ.—Послѣ продолжительныхъ преній эта 2-я статья доклада была подвергнута баллотировкѣ. На баллотировку былъ поставленъ вопросъ: принимаетъ ли Собраніе 2-ю статью доклада?—Баллотировка дала слѣдующіе результаты: за принятіе этой статьи подано 16 голосовъ, несогласныхъ принять эту статью было 7 голосовъ. Остальные воздержались отъ подачи мнѣній. Гг. Алчевскій и Крамаревъ заявили, что подадутъ отдѣльное мнѣніе.

При обсужденіи 3-й статьи, заключающей ходатайство о томъ, чтобы разработка тарифовъ прямаго сообщенія произво-

дилась при участіи представителей отъ горнопромышленниковъ, на что было выражено согласіе Министра путей сообщенія въ особой телеграммѣ IX Съѣзду, тоже происходили пренія. Г. Алчевскій доказывалъ, что если пониженіе тарифовъ будетъ происходить безъ участія уполномоченныхъ Съѣзда, то промышленность черезъ это ничего не потеряетъ и наоборотъ, если участіе уполномоченныхъ въ рѣшеніи такого вопроса будетъ обязательно, то это можетъ только замедлить рѣшеніе столь благоудѣтельнаго вопроса, чего конечно никому не можетъ быть желательно. Собраніемъ эта 3-я статья утверждена большинствомъ голосовъ противъ 4-хъ. Г. Алчевскій заявилъ, что онъ представитъ свое отдѣльное мнѣніе.

Статья 10-я, состоящая въ томъ, чтобы просить Временное Управленіе жел. дорогъ сдѣлать исправленіе въ таблицахъ провозныхъ платъ съ 2 станцій—Никитовки и Петровской въ томъ объемѣ, чтобы поднять провозныя платы въ зависимости отъ разстояній, — вызвала самыя оживленныя и продолжительныя пренія; въ нихъ принимали участіе гг. Алчевскій, Золотаревъ, Авдаковъ, Мсциховскій, Иловайскій, Глѣбовъ, Жуковскій, Воробейчикъ, Крамаревъ, Кривошеинъ, Галицинскій, Шейерманъ, Фронцевичъ и Войневичъ. Г. Алчевскій возставалъ противъ ходатайства о повышеніи провозныхъ платъ—гдѣ бы то ни было. Г. Золотаревъ указывалъ на сѣверныя станціи Донецкой жел. дороги, которыя по своимъ тарифнымъ ставкамъ находятся въ несравненно худшемъ положеніи, чѣмъ станціи на Константиновской и Курско-Харьково-Азовской желѣзныхъ дорогахъ. Во время преній къ вопросу объ обсужденіи 10-й статьи доклада, было присоединено множество другихъ вопросовъ и мнѣній. Послѣ продолжительныхъ преній, Предсѣдатель предложилъ рѣшить сперва вопросъ о 10-й статьѣ доклада баллотировкою. Предсѣдателемъ былъ поставленъ вопросъ на баллотировку такимъ образомъ: принимаетъ ли Съѣздъ ходатайство, изложенное въ 10-й статьѣ доклада комиссіи? Баллотировка дала слѣдующіе результаты: согласныхъ при-

пять 10-ю статью оказалось 7 голосовъ, несогласныхъ 15 голосовъ. Прочіе члены въ баллотировкѣ участія не принимали. Затѣмъ баллотировался вопросъ: согласенъ ли XI Съѣздъ подтвердить ходатайство X Съѣзда объ уравниеніи тарифовъ, согласно состоявшемуся соглашенію между отдѣльными группами углепромышленниковъ на X Съѣздѣ. Баллотировка дала слѣдующіе результаты: согласныхъ оказалось 13 голосовъ, несогласныхъ—6 голосовъ. Редакція статьи 10-й была предложена въ такомъ видѣ: ходатайствовать объ урегулированіи тарифовъ со станцій Петровской и Никитовки черезъ Ясиноватую. Въ такой редакціи статья 10-я была принята Собраніемъ большинствомъ голосовъ противъ 6; противъ слова: «урегулированіе», а за слово: «поднятіе провозной платы со станцій Петровской и Никитовки» —высказались гг. Авдаковъ, Иловайскій, Жуковскій, Хлопицкій, Успенскій и Глѣбовъ. Затѣмъ, по предложенію г. Алчевскаго, былъ поставленъ на баллотировку слѣдующій вопросъ: ходатайствовать о пониженіи тарифовъ для тѣхъ станцій Донецкой дороги—главной линіи съ ея вѣтвями Лисичанской и Луганской, которыя теперь имѣютъ тарифъ, превышающій тарифы отъ Ясиноватой и Юзова къ западу болѣе чѣмъ на 0,8 коп. съ пуда. Согласныхъ оказалось 15 голосовъ, несогласныхъ не было. Прочіе члены Собранія въ баллотировкѣ участія не принимали. Г. Мсциховскій заявилъ, что нѣкоторые члены Съѣзда не подписались только потому, что въ баллотировочномъ листѣ стоитъ 0,8 к., а если бы разница опредѣлялась въ 0,9 коп., то эти неподписавшіеся члены утвердили бы это предложеніе. Вслѣдствіе этого, по предложенію г. Алчевскаго, было подвергнуто баллотировкѣ слѣдующее предложеніе, служащее какъ бы дополненіемъ къ предыдущему вопросу: ходатайствовать, чтобы сказанное пониженіе для тѣхъ станцій, которыя этимъ пониженіемъ воспользуются, было бы такое, чтобы установленный тарифъ давалъ бы, по сравненію съ Ясиноватой и Юзово, разность не болѣе 0,9 коп. Согласныхъ на это предложеніе ока-

залось 14 голосовъ, несогласныхъ не было. Г. Авдаковъ предложилъ на баллотировку слѣдующее: просить о пониженіи тарифа черезъ Екатерининскую дорогу ко всѣмъ рынкамъ сбыта со станцій Константиновской желѣзной дороги Мариупольскаго участка, Криничной вѣтви и Екатерининской дороги—настолько, чтобы разница провозной платы между станціями этихъ дорогъ и между станціями главной линіи Донецкой дороги со всѣми ея вѣтвями была установлена въ 0,9 коп. Г. Золотаревъ объявилъ, что такое предложеніе г. Авдакова есть оскорбленіе всему Съѣзду и предлагалъ отвергнуть это предложеніе. Г. Авдаковъ просилъ Предсѣдателя разъяснить Собранію неосновательность сдѣланнаго г. Золотаревымъ заявленія. Предсѣдатель объявилъ, что въ предложеніи г. Авдакова не заключается ничего оскорбительнаго для Съѣзда, иначе онъ не допустилъ бы предложеніе до баллотированія. Г. Галицинскій просилъ предложеніе г. Авдакова подвергнуть баллотировкѣ, ибо для Министерства путей сообщенія важно знать количественное отношеніе разныхъ группъ углепромышленниковъ. Предложеніе г. Авдакова было подвергнуто баллотировкѣ, которая дала слѣдующіе результаты: за предложеніе г. Авдакова подано 6 голосовъ, противъ предложенія—17. Остальные члены Собранія отъ подачи голоса воздержались.

Предсѣдатель закрылъ засѣданіе, объявивъ, что слѣдующее засѣданіе будетъ 6-го ноября и начнется въ 12 ч. дня.

Присутствовало 56 членовъ Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ.*

М. Кривошеинъ.

Вагнеръ.

Алевскій.

Фролицевичъ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Вопросы, предложенные г. Предсѣдателемъ на рѣшеніе Съѣзда открытою подачею голосовъ.

1. Принимаетъ ли Собраніе 2-ю статью доклада комиссіи, заключающую предложеніе ходатайствовать передъ Правительствомъ, чтобы тарифы прямаго сообщенія вводились не иначе, какъ съ утвержденія Правительства.

Желающіе оставить 2-ю статью доклада комиссіи.

1. Галицинскій.
2. Д. Иловайскій.
3. Авдаковъ.
4. А. Анисимовъ.
5. Жуковскій.
6. Золотаревъ.
7. А. Глѣбовъ.
8. Баронъ Клодтъ.
9. С. Ивановъ.
10. Шейрманъ.
11. Климъ.
12. За Петро-Марьевское Общество М. Золотаревъ.
13. Л. Успенскій.
14. И. Уманскій.
15. Н. Рыдзиевскій.
16. Хлопицкій.

Желающіе исключить 2-ю статью доклада комиссіи.

1. Алчевскій.
2. Шипиловъ.
3. Воробейчикъ.
4. Ц. Фронцевичъ.
5. С. Булатовъ.
6. Крамаревъ.
7. Нероновъ.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

За Секретаря *П. Пестеревъ*.

2. Принимаетъ ли Съѣздъ ходатайство, изложенное въ 10-й статьѣ доклада комиссiи?

Согласные принять.

1. Д. Иловайскій.
2. Авдаковъ.
3. А. Глѣбовъ.
4. Жуковскій.
5. С. Ивановъ.
6. Л. Успенскій.
7. Хлопицкій.

Не согласные.

1. Ц. Фронцевичъ.
2. Алчевскій.
3. Крамаревъ.
4. И. Уманскій.
5. М. Заславскій.
6. Мсциховскій.
7. Шейрманъ.
8. А. Климъ.
9. Шпиловъ.
10. С. Булатовъ.
11. Л. Войневичъ.
12. Шмидецкій.
13. С. Янчевскій.
14. Воробейчикъ.
15. М. Уманскій.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

За Секретаря *П. Пестеревъ*.

3. Согласенъ ли XI Съѣздъ подтвердить ходатайство X Съѣзда объ уравниніи тарифовъ, согласно состоявшемуся соглашенію между отдѣльными группами углепромышленниковъ на X Съѣздѣ.

Согласные.

1. Д. Иловайскій.
2. С. Ивановъ.
3. Л. Успенскій.
4. Авдаковъ.
5. М. Золотаревъ.
6. Хлопицкій.
7. И. Уманскій.
8. С. Булатовъ.
9. М. Заславскій.
10. Жуковскій.
11. А. Глѣбовъ.
12. М. Уманскій.
13. Воробейчикъ.

Не согласные.

1. Алчевскій.
2. Крамаревъ.
3. Фронцевичъ.
4. Войневичъ.
5. Шейрманъ.
6. Мсциховскій.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

За Секретаря *П. Пестеревъ*.

4. Ходатайствовать о пониженіи тарифовъ для тѣхъ станцій Донецкой дороги, главной линіи съ ея вѣтвями—Лисичанской и Луганской, которыя теперь имѣютъ тарифъ, превышающій тарифы отъ Ясиноватой и Юзово къ западу болѣе чѣмъ на 0,8 к. съ пуда

СОГЛАСНЫЕ.

НЕ СОГЛАСНЫЕ.

1. Ц. Фронцкевичъ.
2. Алчевскій.
3. С. Ивановъ.
4. М. Золотаревъ.
5. Л. Войневичъ.
6. Крамаревъ.
7. Шипиловъ.
8. А. Климъ.
9. Шейрманъ.
10. Воробейчикъ.
11. С. Булатовъ.
12. П. Ивановъ.
13. К. Гейнцельманъ.
14. За Петро-Марьевское Общество М. Золотаревъ.
15. Зимовской.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

За Секретаря *П. Пестеревъ*.

5. Ходатайствовать, чтобы сказанное пониженіе для тѣхъ станцій, которыя этимъ пониженіемъ воспользуются, было бы такое, чтобы установленный тарифъ давалъ бы отъ Ясиноватой и Юзово разность не болѣе 0,9 коп.

СОГЛАСНЫЕ.

НЕ СОГЛАСНЫЕ.

1. Мсциховскій.
2. Алчевскій.
3. Ц. Фронцкевичъ.
4. М. Золотаревъ.
5. Войневичъ.
6. А. Климъ.
7. И. Уманскій.
8. П. Ивановъ.
9. С. Булатовъ.
10. Шипиловъ.
11. Крамаревъ.
12. М. Уманскій.
13. З. Воробейчикъ.
14. К. Гейнцельманъ.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

За Секретаря *П. Пестеревъ*.

6. Просить о пониженіи тарифа черезъ Екатерининскую дорогу ко всѣмъ рынкамъ сбыта со станцій Константиновской жел. дороги Мариупольскаго участка, Криничной вѣтви и Екатерининской дороги—на столько, чтобы разница провозной платы между станціями этихъ дорогъ и между станціями главной линіи Донецкой дороги со всѣми ея вѣтвями была установлена въ 0,9 коп.

СОГЛАСНЫЕ.

1. Авдаковъ.
2. Д. Иловайскій.
3. Л. Успенскій.
4. Жуковскій.
5. А. Глѣбовъ.
6. Хлопицкій.

НЕ СОГЛАСНЫЕ.

1. Алчевскій.
2. Заславскій.
3. Мсциховскій.
4. Фронцевичъ.
5. М. Золотаревъ.
6. За Петро-Марьевское
Общ. М. Золотаревъ.
7. А. Климъ.
8. А. Шейрманъ.
9. П. Ивановъ.
10. С. Ивановъ.
11. К. Гейнцельманъ.
12. И. Уманскій.
13. Четчиковъ.
14. Шипиловъ.
15. Крамаревъ.
16. С. Булатовъ.
17. М. Уманскій.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

За Секретаря *П. Пестеревъ*.

Списокъ членовъ, бывшихъ въ засѣданіи 5-го ноября.

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. Авдаковъ. | 29. Иловайскій. |
| 2. Алчевскій. | 30. Клима. |
| 3. Анисимовъ. | 31. Клодтъ. |
| 4. Аптекманъ. | 32. Козловскій. |
| 5. Бобровскій. | 33. Крамаревъ. |
| 6. Больдтъ. | 34. Кривошеинъ. |
| 7. Борисовъ. | 35. Кузнецовъ. |
| 8. Булатовъ. | 36. Курбановскій. |
| 9. Булычевъ. | 37. Мевіусъ. |
| 10. Вагнеръ. | 38. Мсциховскій. |
| 11. Воробейчикъ. | 39. Нероновъ. |
| 12. Войневичъ. | 40. Рейнгартенъ. |
| 13. Галицинскій. | 41. Рыдзівскій. |
| 14. Гейнцельманъ. | 42. Рубинштейнъ. |
| 15. Глѣбовъ. | 43. Степановъ. |
| 16. Гордѣенко. | 44. Уманскій И. Л. |
| 17. Горяиновъ. | 45. Уманскій М. Л. |
| 18. Даниловъ. | 46. Успенскій. |
| 19. Депрерадовичъ. | 47. Фронцевичъ. |
| 20. Джефаридзе. | 48. Хенкенъ. |
| 21. Долинскій. | 49. Хлопицкій. |
| 22. Еланчикъ. | 50. Цихоцкій. |
| 23. Жуковскій. | 51. Четчиковъ. |
| 24. Заславскій. | 52. Шейрманъ. |
| 25. Зеленцовъ. | 53. Шипиловъ. |
| 26. Золотаревъ. | 54. Шмидецкій. |
| 27. Ивановъ П. И. | 55. Янчевскій. |
| 28. Ивановъ С. Н. | 56. Зимовской. |
-

Протоколь 15-го засѣданія, 6 ноября.

Прочитанъ исправленный протоколь 13-го засѣданія и утвержденъ. Прочитанъ протоколь 14-го засѣданія и, такъ какъ заявлено было о внесеніи въ него дополненія, то утверженіе его отложено до слѣдующаго засѣданія.

Уполномоченный г. Авдаковъ прочиталъ полученныя имъ бумаги изъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, за №№ 9437, 9584 и 9856.

Затѣмъ, Предсѣдатель предложилъ Собранію обсудить 11-ю статью доклада комиссіи по расширенію сбыта. Статья эта принята Собраніемъ въ такой редакціи: ходатайствовать о пониженіи тарифа со всѣхъ станцій Донецкой желѣзной дороги въ Александровскъ, на Днѣпровскія пристани и до всѣхъ станцій Лозово-Севастопольской желѣзной дороги—съ тѣмъ, чтобы, при общемъ пониженіи, разница въ провозной платѣ между станціями главной линіи Донецкой дороги съ Лисичанской вѣтвью и между станціями Ясиноватой и Юзово составляла не болѣе 0,9 коп. Представитель Донецкой желѣзной дороги г. Кривошеинъ заявилъ, что Правленіе означенной дороги получило предложеніе отъ Временнаго Управленія о пониженіи тарифа до всѣхъ станцій Лозово-Севастопольской желѣзной дороги. Г. Алчевскій предложилъ Собранію выразить благодарность Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за постоянное содѣйствіе развитію промышленности на югѣ Россіи, а г. Иловайскій заявилъ выразить благодарность Правленію Донецкой желѣзной дороги за принятіе участія въ пониженіи тарифа къ западу черезъ Ясиноватую. Собраніе одобрило эти предложенія рукоплесканіями и выразило благодарность Правленію Донецкой желѣзной дороги—въ лицѣ ея представителей.

Г. Жуковскій, указывая на то, что станція Гришино находится на западѣ впереди Ясиноватой на 62 версты, а между тѣмъ для нея установленъ тарифъ, одинаковый съ означенной станціей, что очевидно не справедливо, предложилъ ходатайствовать объ установленіи тарифа отъ Гришино на западѣ, неодинаковаго съ тарифомъ отъ станціи Ясиноватой, но по тѣмъ же ставкамъ, въ зависимости отъ разстоянія. Г. Авдаковъ сообщилъ, что этотъ вопросъ разсматривался въ комиссіи. Послѣ преній этотъ вопросъ былъ поставленъ на баллотировку, которая дала слѣдующіе результаты: за предложеніе г. Жуковскаго подано 12 голосовъ, противъ предложенія—19. Прочіе члены отъ подачи голоса уклонились. Г. Жуковскій заявилъ, что представить отдѣльное мнѣніе.

Прочитано заявленіе г. Цихоцкаго, въ которомъ онъ ходатайствуетъ, чтобы комиссія выборныхъ постоянно находилась въ курсѣ—какъ существующихъ, такъ и вновь вводимыхъ тарифныхъ ставокъ, съ точнымъ обозначеніемъ долей каждой дороги, дабы углепромышленникъ всегда имѣлъ возможность получать необходимыя для него свѣдѣнія. По поводу этого заявленія временно исполняющій обязанности Секретаря сообщилъ, что по этому предмету уже состоялось 3-го ноября постановленіе Съѣзда въ утвердительномъ смыслѣ. Къ внесенному заявленію г. Крамаревъ добавилъ, чтобы всѣ свѣдѣнія о существующихъ тарифахъ комиссія выборныхъ печатала и чтобы эти таблицы провозныхъ платъ разсылались по рудникамъ. Предложеніе это Собраніемъ принято.

Покончивъ съ тарифнымъ вопросомъ, Предсѣдатель предложилъ заняться обсужденіемъ другихъ мѣръ, могущихъ служить къ расширенію сбыта.

Предложеніе комиссіи относительно пошлины на иностранный каменный уголь въ портахъ Балтійскаго и Чернаго морей—Собраніемъ единогласно одобрено.

Коммиссія въ своемъ докладѣ предлагаетъ подтвердить ходатайство по 5 пунктамъ. 1-й—объ устройствѣ питатель-

ныхъ путей въ районѣ свеклосахарныхъ заводовъ, въ особенности—отъ Шполы, изъ Умани и далѣе до центра наибольшаго сосредоточенія сахарныхъ заводовъ съ выходомъ на одну изъ станцій Юго-Западныхъ дорогъ—Собраніемъ принять, съ добавленіемъ: «а также отъ Жмеринки черезъ Ямполь или Могилевъ до станціи Новоселица». 2-й пунктъ объ отводѣ мѣстъ для складовъ угля въ Москвѣ, Харьковѣ и въ портахъ Чернаго моря—Собраніемъ одобренъ. 3-й пунктъ Собраніемъ принять въ слѣдующей редакціи: ходатайствовать объ утвержденіи проекта положенія о складахъ угля на станціяхъ отправления, чтобы плата за пользованіе складами была установлена отъ 10 до 15 коп. за квадратную саж. въ годъ, съ устройствомъ приспособленій для облегченія погрузки угля (подпорныя стѣнки). 4 и 5 пункты—объ обязательномъ отопленіи углемъ казенныхъ и общественныхъ зданій и объ изданіи законовъ, ограждающихъ лѣса отъ истребленія—Собраніемъ одобрены.

По вопросу объ устройствѣ нефтепровода Собрание постановило ходатайствовать, чтобы постройка нефтепровода отнюдь не производилась на казенный счетъ или съ гарантіей Правительства.

Предложеніе комиссіи ходатайствовать передъ Правительствомъ о скорѣйшемъ изданіи общаго положенія о питательныхъ и подъѣздныхъ рельсовыхъ путяхъ и о признаніи за таковыми обязательнаго отчужденія—Собраніемъ одобрено.

По поводу предложенія комиссіи—ходатайствовать объ обязательномъ отчужденіи земли подъ постройку Кальміусско-Богодуховской вѣтви, которая будетъ строиться на частныя средства, Собрание не пришло къ единогласному рѣшенію. Предсѣдатель поставилъ этотъ вопросъ на баллотировку, которая дала слѣдующіе результаты: согласныхъ поддержать ходатайство оказалось 21 голосъ, несогласныхъ—3. Прочіе члены отъ подачи голоса воздержались. Г. Авдаковъ заявилъ, что отъ подачи голоса отказывается.

Предложеніе комиссіи ходатайствовать объ обязательномъ отчужденіи земли для вѣтки Завадскаго и Лемпшевскаго, построенной на частныя средства на заарендованной землѣ, Собраніемъ принято, съ добавленіемъ: «а также для строящихся вѣтвей Каменской и Орловской».

Предложеніе комиссіи ходатайствовать передъ Правительствомъ о выработкѣ общихъ основаній и нормальнаго договора для частныхъ подъѣздныхъ путей, а для ускоренія рѣшенія этого вопроса просить Министра путей сообщенія учредить при Министерствѣ особую комиссію изъ владѣльцевъ всѣхъ частныхъ подъѣздныхъ путей и представителей заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ — Собраніемъ одобрено.

Г. Крамаревымъ былъ возбужденъ вопросъ о грунтовыхъ дорогахъ и объ обязательномъ отчужденіи земель подъ оныя. Выслушавъ высказанныя по этому поводу мнѣнія, Собрание постановило ходатайствовать о томъ, чтобы желѣзно-дорожныя станціи въ отношеніи грунтовыхъ подъѣздныхъ путей были приравнены къ пристанямъ, и самыя дороги, ведущія къ станціямъ, зачислены въ разрядъ торговыхъ.

Затѣмъ, поставленъ былъ на обсужденіе вопросъ о постройкѣ вѣтки между станціями Екатерининской дороги — Саксагань и Пичугино. Окружной инженеръ юго-западнаго округа г. Долинскій сдѣлалъ объясненіе о желѣзныхъ рудахъ въ этой мѣстности и доказывалъ полезность означенной вѣтки и необходимость постройки ея на средства казны. Горный инженеръ г. Фронцкевичъ прочелъ по означенному предмету свою докладную записку, въ которой подробно доказывалъ всю пользу постройки означенной вѣтки для развитія въ краѣ горнозаводской промышленности. Въ виду сего г. Фронцкевичъ предлагалъ Съезду выразить свое полное сочувствіе зарождающейся въ краѣ горнозаводской промышленности и ходатайствовать предъ Правительствомъ о скорѣйшемъ сооруженіи означенной вѣтки средствами казны, такъ какъ эта вѣтка имѣетъ общегосударственное значеніе. Въ обсужденіи этого вопроса

принимали участіе: гг. Авдаковъ, Иловайскій, Мсциховскій, Жуковскій, Долинскій, Кузнецовъ, Фронцкевичъ, Рейнгартенъ, Вагнеръ, Золотаревъ, Гейнцельманъ, Алчевскій и Шейрманъ. Изъ преній вполне опредѣленно выяснилась вся польза и необходимость въ сооруженіи Саксаганской вѣтки; въ этомъ отношеніи всѣ были согласны. Въ мнѣніяхъ расходились только въ отношеніи способовъ осуществленія означенной вѣтки: одни доказывали, что эта вѣтка должна быть непремѣнно построена казенными средствами, въ какомъ смыслѣ должно быть выражено и ходатайство Съѣзда; другіе же были противъ ходатайства Съѣзда о сооруженіи Саксаганской вѣтки казенными средствами. А г. Шейрманъ высказалъ по этому вопросу даже такое мнѣніе, что, въ виду большаго значенія этой вѣтки для горной промышленности, постройка ея должна быть произведена не только казенными средствами, но даже чтобы постройка этой вѣтки на частныя средства совсѣмъ не была допущена. — Предсѣдатель предложилъ рѣшить этотъ вопросъ баллотировкою. Поставленъ былъ на баллотировку вопросъ въ такомъ видѣ: ходатайствовать о сооруженіи средствами казны желѣзно-дорожной линіи отъ станціи Саксаганъ, по правую сторону рѣки Саксагана, до станціи Пичугино Екатеринбургской жел. дороги. За ходатайство въ означенномъ смыслѣ подано 21 голосъ, противъ таковаго ходатайства — 4 голоса. Прочіе члены отъ подачи голоса воздержались.

Предсѣдатель закрылъ засѣданіе, объявивъ, что слѣдующее засѣданіе будетъ 7-го ноября и начнется въ 12 час. дня.

Присутствовало 59 членовъ Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ.*

Авдаковъ.

Алчевскій.

Фронцкевичъ.

За Секретаря *И. Пестеревъ.*

**Вопросы, предложенные г. Предсѣдателемъ на рѣшеніе
Сѣзда открытою подачею голосовъ.**

1. Согласенъ ли Сѣздъ ходатайствовать объ установленіи тарифа отъ станціи Гришино на западъ, не одинаковаго съ тарифами станціи Ясиноватой, а въ зависимости отъ разстояній.

Согласные.

Не согласные.

1. Представитель Ново-Россійскаго общества и Макѣвскаго рудника Д. Иловайскій.
2. Войневичъ.
3. Шейерманъ.
4. Авдаковъ.
5. Л. Успенскій.
6. Жуковскій.
7. Кузнецовъ.
8. М. Заславскій.
9. И. Древицкій.
10. И. Прохоровъ.
11. П. Рыковскій.
12. Булатовъ.

1. Алчевскій.
2. С. Ивановъ.
3. Воробейчикъ.
4. Фронцкевичъ.
5. Золотаревъ.
6. За Петро-Марьевское общество М. Золотаревъ.
7. А. Климъ.
8. М. Уманскій.
9. Крамаревъ.
10. П. Ивановъ.
11. Четчиковъ.
12. И. Уманскій.
13. Еланчикъ.
14. Хлопицкій.
15. Тарасенковъ.
16. Шишиловъ.
17. А. Ивановъ.
18. Гавриловъ.
19. И. Даниловъ.

Предсѣдатель Сѣзда *Таскинъ.*

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

2. Согласенъ ли Създъ ходатайствовать объ обязательномъ отчужденіи земли подъ Кальміусско-Богодуховскую вѣтвь.

СОГЛАСНЫЕ.

НЕ СОГЛАСНЫЕ.

1. Вагнеръ.
2. Н. Даниловъ,
3. Мсциховскій.
4. Долинскій.
5. Фронцкевичъ.
6. А. Климъ.
7. П. Уманскій.
8. Шейрманъ.
9. Рыковскій.
10. Кузнецовъ.
11. Тарасенковъ.
12. И. Древицкій.
13. Л. Войневичъ.
14. А. Кеберъ.
15. П. Прохоровъ.
16. П. Ивановъ.
17. Шипиловъ.
18. М. Уманскій.
19. Л. Успенскій.
20. Козловскій.
21. М. Золотаревъ.

1. За Ново-Россійское общество,
2. За Макѣевскій рудникъ Д.
Шловайскій.
3. Хлопицкій.

Предсѣдатель Създа *Таскинъ*.

За Секретаря *П. Пестеревъ*.

3. Ходатайствовать о сооруженіи средствами казны желѣзно-дорожной линіи отъ станціи Саксагань, по правую сторону рѣки Саксагани, до станціи Пичугино Екатеринбургской желѣзной дороги.

СОГЛАСНЫЕ.

НЕ СОГЛАСНЫЕ.

1. Н. Кузнецовъ.
2. Вагнеръ.
3. Алчевскій.
4. П. Рыковскій.
5. И. Даниловъ.
6. А. Климъ.
7. Золотаревъ.
8. За Петро-Марьевское общество М. Золотаревъ.
9. Фронцевичъ.
10. Козловскій.
11. Шейрманъ.
12. И. Уманскій.
13. Жуковскій.
14. П. Ивановъ.
15. Крамаревъ.
16. Успенскій.
17. К. Гейнцельманъ.
18. М. Уманскій.
19. Воробейчикъ.
20. Долинскій.
21. А. Мевіусъ.

1. Мсциховскій.
2. Д. Иловайскій.
3. Авдаковъ.
4. С. Ивановъ.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

За Секретаря *П. Пестеревъ*.

Списокъ членовъ, бывшихъ въ засѣданіи 6 ноября.

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. Авдаковъ. | 31. Клодтъ. |
| 2. Алчевскій. | 32. Козловскій. |
| 3. Анисимовъ. | 33. Крамаревъ. |
| 4. Аптекманъ. | 34. Кривошеинъ. |
| 5. Бобровскій. | 35. Кузнецовъ. |
| 6. Больдтъ. | 36. Курбановскій. |
| 7. Борисовъ. | 37. Мевіусъ. |
| 8. Булатовъ. | 38. Мециховскій. |
| 9. Булычевъ. | 39. Михайловскій. |
| 10. Вагнеръ. | 40. Нероновъ. |
| 11. Воробейчикъ. | 41. Прохоровъ. |
| 12. Войневичъ. | 42. Рыздіевскій. |
| 13. Гавриловъ. | 43. Рейнгартенъ. |
| 14. Гейнцельманъ. | 44. Рубинштейнъ. |
| 15. Гордѣенко. | 45. Рыковскій. |
| 16. Даниловъ. | 46. Степановъ. |
| 17. Депрерадовичъ. | 47. Тарасенковъ. |
| 18. Долинскій. | 48. Уманскій П. Л. |
| 19. Древицкій. | 49. Уманскій М. Л. |
| 20. Еланчикъ. | 50. Успенскій. |
| 21. Жуковскій. | 51. Фронцкевичъ. |
| 22. Заславскій. | 52. Хенкенъ. |
| 23. Зимовской. | 53. Хлопицкій. |
| 24. Золотаревъ. | 54. Цихоцкій. |
| 25. Ивановъ А. Х. | 55. Четчиковъ. |
| 26. Ивановъ П. И. | 56. Шейрманъ. |
| 27. Ивановъ С. Н. | 57. Шиниловъ. |
| 28. Иловайскій. | 58. Шмидецкій. |
| 29. Кеберъ. | 59. Янчевскій. |
| 30. Климъ. | |
-

Протоколь 16-го засѣданія, 7 ноября.

Прочитанъ и утвержденъ протоколь 14 засѣданія. Прочитанъ протоколь 15 засѣданія и, такъ какъ заявлено было о внесеніи въ него дополненія, то утвержденіе его отложено до слѣдующаго засѣданія.

Г. Мевіусъ просилъ дать ему разъясненіе относительно возложенной на комиссію выборныхъ обязанности имѣть свѣдѣнія о тарифныхъ ставкахъ. Собраніе опредѣлило: о всякомъ измѣненіи въ тарифѣ комиссія выборныхъ должна увѣдомлять углепромышленниковъ.

Предсѣдатель прочиталъ отвѣтную телеграмму, полученную отъ Его Императорскаго Высочества, Князя Евгенія Максимиліановича Герцога Лейхтенбергскаго.

Г. Вагнеръ высказалъ желаніе, чтобы слѣдующіе Съѣзды были не такъ продолжительны и чтобы въ программу занятій Съѣзда вносились только такіе вопросы, по которымъ имѣются обработанные доклады. Г. Авдаковъ къ этому добавилъ, что Министръ государственныхъ имуществъ, черезъ Горный Департаментъ, указалъ также на то, чтобы вопросы, предлагаемые на обсужденіе Съѣзда, намѣчались въ ясной и опредѣленной формѣ. Собраніе рѣшило просить ограничить время занятій Съѣзда 2-недѣльнымъ срокомъ.

Прочитано заявленіе, подписанное гг. Рыковскимъ, Прохоровымъ, Древицкимъ, Даниловымъ, Тарасенковымъ, Алчевскимъ, Успенскимъ и Уманскимъ. Съѣздъ постановилъ поддержать изложенное въ семъ заявленіи ходатайство.

Г. Анисимовъ прочиталъ свое опроверженіе противъ данныхъ, изложенныхъ въ протестѣ представителя Юго-Запад-

ныхъ дорогъ г. Вилинскаго. Представители Донецкой дороги настаивали на томъ, чтобы уравнительный тарифъ остался для Бахмута по отношенію къ Славянску; кромѣ того, г. Борисовъ, какъ представитель желѣзной дороги, заявилъ протестъ противъ изложеннаго въ опроверженіи г. Анисимова мнѣнія, что будто бы уравнительный тарифъ на Юго-Западныхъ дорогахъ введенъ въ интересахъ крупныхъ Донецкихъ солепромышленниковъ.

Предсѣдатель комиссіи о пересмотрѣ правилъ по перевозкѣ минеральнаго топлива и инструкцій выборнымъ отъ углепромышленниковъ г. Мевіусъ сдѣлалъ докладъ по означенному предмету. Всѣ предлагаемыя комиссіей измѣненія въ правилахъ о перевозкѣ—Собраніемъ одобрены, за исключеніемъ сдѣланнаго добавленія въ § 3, пунктъ а); это добавленіе, состоящее въ слѣдующемъ: «по особымъ отъ нихъ (потребителей) заявленіямъ, доставляемымъ своевременно комиссіи выборныхъ,» — Собраніемъ отвергнуто. Выработанный проектъ правилъ о перевозкѣ минеральнаго топлива Собраніе постановило препроводить къ Министру путей сообщенія, съ просьбою объ утвержденіи такового въ желѣзно-дорожномъ Совѣтѣ, на основаніи § 51 пункта а) общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Предложеніе комиссіи объ ассигнованіи 900 р. для возмѣщенія расходовъ, производимыхъ Донецкою дорогою по составленію и доставкѣ суточныхъ увѣдомленій и другихъ свѣдѣній, Собраніемъ утверждено.

Заявленіе комиссіи о состоявшемся соглашеніи съ представителями желѣзныхъ дорогъ Донецкой и Екатерининской, о своевременномъ представленіи въ комиссію выборныхъ повагоннаго сбора—Собраніемъ принято къ свѣдѣнію. Предложенія комиссіи—о разверсткѣ и распредѣленіи вагоновъ между отправителями, о разрѣшеніи случайныхъ затрудненій при перевозкѣ—Собраніемъ утверждены. Заявленіе комиссіи о провозной способности Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги—Собраніемъ принято къ свѣдѣнію.

Г. Мевіусъ заявилъ, что, за недостаткомъ времени, вопросъ о рабочихъ на горныхъ промыслахъ юга Россіи и о примѣненіи правилъ о работахъ малолѣтнихъ комиссіей не могъ быть надлежащимъ образомъ разработанъ, о чемъ онъ и доводитъ до свѣдѣнія Съѣзда.

Предсѣдатель предложилъ Собранію сдѣлать постановленіе относительно напечатаннаго отчета совѣта Общества пособія горнорабочимъ юга Россіи. Собраніе постановило передать отчетъ въ ревизіонную комиссію для провѣрки.

Г. Мевіусъ сдѣлалъ докладъ о раскладкѣ по рудникамъ земскаго обложенія копей на предстоящій 1887 годъ, въ предѣлахъ суммъ, опредѣленныхъ земскими собраніями. Собраніе поручило г. Мевіусу исправить раскладку, согласно сдѣланныхъ замѣчаній.

Такъ какъ членамъ ревизіонной комиссіи, для составленія приходной и расходной смѣты на будущій годъ необходимы были данныя, утвержденныя Собраніемъ, то въ виду сего, Предсѣдатель предложилъ Собранію заняться разсмотрѣніемъ и утвержденіемъ статей дохода и расхода. Послѣ продолжительныхъ преній, въ которыхъ принимали участіе гг. Авдаковъ, Иловайскій, Жуковскій, Мещиховскій, Войневичъ, Золотаревъ, Алчевскій, Крамаревъ и Гейнцельманъ, Собраніе опредѣлило повагонный сборъ въ 15 коп. какъ съ угля, такъ и съ кокса. Г. Анисимовъ заявилъ, что солепромышленники готовы платить одинаковый повагонный сборъ съ углепромышленниками, но съ тѣмъ, чтобы имъ были предоставлены одинаковыя права съ углепромышленниками. Собраніе опредѣлило, что солепромышленники должны платить повагонный сборъ въ 10 коп. и пользоваться правами, согласно Положенію о съѣздахъ.

При разсмотрѣніи статей расхода, Собраніе опредѣлило:

1-е. Сверхъ ежегодно назначаемыхъ 300 руб. выдать единовременное пособіе Лисичанской штейгерской школѣ—въ размѣрѣ 1000 рублей.

2-е. Въ награду служащимъ въ комиссіи выборныхъ— 500 рублей.

3-е. Въ награду служащему въ конторѣ Луганскаго выборнаго—200 рублей.

4-е. Треть уполномоченнымъ на разъѣзды—3000 руб.

5-е. Двумъ выборнымъ увеличить содержаніе—по 500 рублей каждому.

Прочитана докладная записка дворянина Браиловскаго, прослужившаго болѣе 5-ти лѣтъ въ комиссіи выборныхъ; г. Браиловскій проситъ оказать ему пособіе. Собраніе опредѣлило выдать 100 рублей.

При обсужденіи вопроса, какую сумму отчислить изъ остатковъ въ фондъ увѣчныхъ горнорабочихъ, г. Авдаковъ высказалъ желаніе привлечь самихъ рабочихъ къ участію во взносахъ въ кассу Общества и для достиженія этого предлагалъ Собранію поручить членамъ Общества выработать проектъ по означенному предмету. Г. Золотаревъ высказался совѣмъ противъ отчисленія суммъ въ фондъ Общества увѣчныхъ горнорабочихъ—на томъ основаніи, что горнопромышленники и такъ уже пожертвовали значительную сумму, которая и служить основнымъ фондомъ означеннаго Общества; пора ужъ Обществу довольствоваться своими средствами. Собраніе опредѣлило отчислить въ фондъ увѣчныхъ горнорабочихъ—3000 р. и поручить членамъ Общества выработать означенный проектъ.

Провѣрку права участія въ выборѣ должностныхъ лицъ Съѣзда Собраніе поручило комиссіи выборныхъ.

Предсѣдатель закрылъ засѣданіе, назначивъ слѣдующее 8-го ноября, въ 12 часовъ дня.

Присутствовало 50 членовъ Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ.*

Жуковский.

Ц. Фронкевичъ.

Штиловъ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Телеграмма, полученная отъ Его Императорскаго Высочества, Князя Евгенія Максимиліановича Герцога Лейхтенбергскаго изъ Парижа.

A monsieur Ingenieur Taskine.

En rentrant du Havre ai trouvé votre aimable dépêche; je suis heureux de pouvoir être utile dans une question aussi grave comme celle du persement du canal de Pérékop.

Duc *Eugène Leuchtenberg.*

Протоколь 17-го засѣданія, 8 ноября.

Прочитанъ и утвержденъ протоколь 16-го засѣданія. Прочитано внесенное добавленіе въ протоколь 15-го засѣданія и затѣмъ протоколь этотъ утвержденъ.

Г. Авдаковъ заявилъ, что, такъ какъ во вчерашнемъ засѣданіи по поводу его предложенія о выработкѣ проекта для привлеченія горнорабочихъ къ участию во взносахъ въ кассу Общества пособія увѣчныхъ рабочихъ никакого рѣшенія не послѣдовало, то онъ проситъ сдѣлать постановленіе по этому предмету. Собраніе приняло предложеніе г. Авдакова и поручило членамъ Совѣта означеннаго Общества разработать этотъ вопросъ и составить проектъ для привлеченія горнорабочихъ къ участию во взносахъ въ кассу Общества.

Г. Фронцкевичъ, отъ имени ревизіонной комиссіи, сдѣлалъ докладъ о повѣркѣ отчета Совѣта Общества пособія увѣчнымъ горнорабочимъ. Собраніе отчетъ утвердило и членамъ Совѣта Общества выразило благодарность. Выслушана составленная смѣта доходовъ и расходовъ на предстоящій годъ. Г. Авдаковъ предложилъ отчислить какую-нибудь сумму въ пользу одного, всѣмъ извѣстнаго, разорившагося углепромышленника, находящагося съ своимъ семействомъ въ безвыходномъ положеніи. Собраніе опредѣлило выдать всѣмъ извѣстному углепромышленнику * пятьсотъ рублей, каковую сумму и внести въ смѣту; затѣмъ, смѣта была утверждена.

Поокончивъ занятія по обсужденію всѣхъ находящихся въ программѣ вопросовъ, г. Предсѣдатель предложилъ приступить къ избранію должностныхъ лицъ. Прочитанъ списокъ

* Александрѣ Егоровичѣ Кузнецовѣ.

лицъ, находящихся въ Собраніи и имѣющихъ право избирательнаго голоса при баллотировкѣ; таковыхъ лицъ оказалось 28, располагающихъ 36 шарами. Г. Кляевскій заявилъ, что имъ отправлено всего 814 вагоновъ, въ томъ числѣ съ своего рудника 246, т. е. только на 4 вагона менѣе противъ количества, опредѣленнаго въ § 27 Положенія, поэтому онъ проситъ предоставить ему право голоса. Хотя нѣкоторые члены предлагали допустить г. Кляевского къ участию въ выборахъ, но Предсѣдатель не призналъ сего возможнымъ, такъ какъ это было бы не согласно съ Положеніемъ о Съѣздахъ, и, прекративъ дальнѣйшія пренія по этому вопросу, предложилъ приступить къ избранію уполномоченныхъ. Г. Заславскій заявилъ, что, такъ какъ гг. уполномоченные X Съѣзда много потрудились для общей пользы, то онъ предлагаетъ благодарить ихъ и проситъ остаться уполномоченными на будущій годъ безъ баллотировки. Собраніе выразило свою благодарность уполномоченнымъ. Гг. Алчевскій, Авдаковъ и Мсциховскій высказали причины, вслѣдствіе которыхъ они не могутъ долѣе оставаться уполномоченными, а потому просятъ ихъ и не выбирать. Не смотря на усиленные просьбы, гг. Авдаковъ и Мсциховскій рѣшительно объявили, что они отказываются быть уполномоченными. По запискамъ намѣченными въ уполномоченные отъ Съѣзда оказались: г. Мсциховскій, получившій 28 голосовъ, г. Золотаревъ—20 голосовъ, Авдаковъ и Даниловъ по 15, Фронцкевичъ—13, Климъ—8, Алчевскій—7, Иловайскій—4, Шипиловъ—3, Эвальдъ—2, Отто, Рыковскій, Успенскій и Жуковскій по 1. При баллотировкѣ шарами избранными въ уполномоченные оказались: Ц. Н. Фронцкевичъ—23 шарами противъ 13, М. А. Золотаревъ—21 шаромъ противъ 15, И. А. Даниловъ—20 шарами противъ 16. Прочія лица, намѣченные по запискамъ въ уполномоченные, отъ баллотировки отказались. Г. Иловайскій заявилъ, что такъ какъ онъ, совмѣстно съ нѣсколькими другими членами, протестовалъ противъ нѣкоторыхъ постановленій Съѣзда, то поэтому ихъ груп-

на будетъ имѣть своего отдѣльнаго уполномоченнаго для представленія ихъ ходатайствъ правительству. Къ этому заявленію присоединился и г. Жуковскій. Предсѣдатель предложилъ приступить къ избранію выборныхъ отъ углепромышленниковъ. Гг. Аптекманъ и Гейнцельманъ предложили выборныхъ не баллотировать, а прямо просить остаться тѣхъ же лицъ, которые были выборными въ прошломъ году. Г. Предсѣдатель, объявивъ, что, на основаніи Положенія, всѣ должностныя лица Съѣзда должны быть избираемы посредствомъ баллотировки, предложилъ избирать выборныхъ, согласно Положенія о Съѣздахъ. По запискамъ намѣченными въ выборные отъ углепромышленниковъ оказались: Депрерадовичъ, получившій 35 голосовъ, Мевіусъ — 34 голоса, Воробейчикъ, Гейнцельманъ и Пестеревъ по 1; при баллотировкѣ шарами избраны: предсѣдателемъ комиссіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ — 34 шарами противъ 2-хъ и Г. В. Депрерадовичъ — 36 шарами. Результаты выборовъ были встрѣчены аплодисментами. Гг. Воробейчикъ, Гейнцельманъ и Пестеревъ отъ баллотировки отказались. Кандидатами выборныхъ, по запискамъ, были намѣчены: Пестеревъ, получившій 21 голосъ, Четчиковъ — 15, Гейнцельманъ — 13, Аптекманъ — 7, Клавевскій — 6, Воробейчикъ — 4, Иловайскій и Шипиловъ по 2, Авдаковъ, Заславскій и Уманскій по 1; при баллотировкѣ шарами избранными оказались: В. П. Четчиковъ — 30 шарами противъ 3 и П. В. Пестеревъ — 28 шарами противъ 5; прочіе, намѣченные по запискамъ, отъ баллотировки отказались.

Г. Анисимовъ сдѣлалъ слѣдующее заявленіе: на нынѣшній Съѣздъ солепромышленники внесли ходатайства, составляющія для нихъ жизненный интересъ, а между тѣмъ ни одинъ изъ вновь избранныхъ уполномоченныхъ не знакомъ вполнѣ основательно съ ходатайствами солепромышленниковъ; въ виду сего солепромышленники желали бы воспользоваться правомъ, которое имъ предоставлено Положеніемъ о Съѣздахъ, чтобы избрать особаго уполномоченнаго для поддержанія постановленій Съѣзда по солянымъ вопросамъ. Возникли пренія о количествѣ

расхода на содержаніе 4-го уполномоченнаго и о томъ, изъ какихъ средствъ долженъ быть произведенъ этотъ расходъ. Гг. Анисимовъ, Вержбицкій, Иловайскій, Мсциховскій, Заславскій и Авдаковъ доказывали, что такъ какъ уполномоченный по солянымъ вопросамъ избирается на Съездъ и долженъ поддерживать не отдѣльные ходатайства солепромышленниковъ, а постановленія Съезда по солянымъ вопросамъ, то въ виду сего, какъ опредѣленіе цифры на содержаніе этого уполномоченнаго должно быть сдѣлано Съездомъ, такъ и самый расходъ этотъ долженъ быть произведенъ изъ суммъ, принадлежащихъ Съезду; при этомъ, солепромышленники добавляли, что если уполномоченному по солянымъ вопросамъ будетъ назначена сумма, превышающая ихній взносъ въ кассу Съезда, то они готовы доплатить разницу по постановленію Съезда. Кромѣ сего, солепромышленники заявляли, что они готовы вносить одинаковый повагонный сборъ съ углепромышленниками, чтобы имѣть одинаковыя права съ послѣдними. Гг. Краевскій, Аптеманъ, Алчевскій, Крамаревъ, Гейнцельманъ и Ивановъ, напротивъ того, утверждали, что такъ какъ 4-й уполномоченный избирается исключительно для поддержанія ходатайствъ по солянымъ вопросамъ, то и расходъ на содержаніе этого уполномоченнаго долженъ полностью падать на однихъ солепромышленниковъ, которые сами и должны опредѣлить цифру этого расхода. Послѣ продолжительныхъ преній выяснилось, что 4-й уполномоченный долженъ получать вознагражденіе изъ средствъ Съезда; относительно размѣра этого вознагражденія мнѣнія раздѣлились; одни предлагали 1000 р., другіе 600 р. Предсѣдатель поставилъ этотъ вопросъ на баллотировку открытою подачею голосовъ; за выдачу уполномоченному по солянымъ дѣламъ 1000 р. подписалось 7 человекъ, за выдачу 600 р. подписалось 6 человекъ. Г. Анисимовъ просилъ констатировать фактъ, что солепромышленники въ разрѣшеніи этого вопроса участія не принимали. Г. Успенскій заявилъ, что такъ какъ выходитъ разногласіе, то для примиренія сторонъ соле-

промышленники готовы внести 400 р. на Лисичанскую штейгерскую школу; заявленіе это было привѣтствуемо апплодисментами. Въ это время на баллотировочномъ листѣ еще записались двое за выдачу 4-му уполномоченному 600 р.; такимъ образомъ, за выдачу 1000 р. оказалось 7 голосовъ, а за 600 руб.—8 голосовъ. Г. Мсциховскій по этому поводу заявилъ протестъ, а затѣмъ высказалъ, что, въ виду разногласій, происходящихъ на Съѣздѣ, солепромышленники отказываются отъ избранія отдѣльнаго уполномоченнаго и будутъ жаловаться Министру государственныхъ имуществъ, что вопросъ поставленъ незаконно; къ этому Г. Вержбицкій добавилъ, что солепромышленники будутъ просить, чтобы уравнили ихъ въ правахъ съ углепромышленниками.

По окончаніи этого вопроса, Г. Предсѣдатель предложилъ приступить къ избранію трехъ членовъ постоянной ревизионной комиссіи. По запискамъ были намѣчены: Шипиловъ, получившій 22 голоса, Иловайскій—20 голосовъ, Мсциховскій—13, Авдаковъ и Алчевскій по 11, Аптекманъ—9, Уманскій—4, Кгаевскій, Даниловъ и Шейрманъ—по 3, Фронцкевичъ—2, Воробейчикъ, Гейнцельманъ, Жуковскій и Ивановъ—по 1. При баллотировкѣ шарами избранными оказались: П. А. Шипиловъ—27 шарами противъ 4, Д. И. Иловайскій—27 шарами противъ 4 и А. К. Алчевскій—18 шарами противъ 11. Остальные отъ баллотировки отказались. Въ члены Совѣта Общества пособія увѣчнымъ горнорабочимъ единогласно избраны П. А. Шипиловъ, И. Л. Уманскій и Н. С. Авдаковъ.

Гг. Алчевскій, Авдаковъ и Мсциховскій внесли предложеніе объ отправкѣ телеграммъ отъ Съѣзда Гг. Министрамъ-государственныхъ имуществъ, путей сообщенія и финансовъ и Государственному Контролеру; въ этихъ телеграммахъ должно быть изложено постановленіе Съѣзда о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ Восточно-Донецкой и Пензо-Харьково-Лозовской и выражено ходатайство, чтобы Миллеровская желѣзная дорога была осуществлена наравнѣ съ другими линіями, которыя

теперь поставлены на первую очередь. Собраниемъ это предложенеіе единогласно принято. Предсѣдатель, объявивъ, что означенныя телеграммы будутъ составлены къ завтрашнему дню, закрылъ засѣданіе.

Присутствовало 46 членовъ Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ.*

П. Ивановъ.

А. Алчевскій.

А. Аптекманъ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

БАЛЛОТИРОВОЧНЫЙ ЛИСТЪ.

При закрытой баллотировкѣ шарами избранными
оказались:

Уполномоченными отъ XI Съѣзда:

Фронцевичъ Ц. Н.—избирательн. шаровъ	23,	неизбир.	13=36.
Золотаревъ М. А.	»	»	21, » 15=36.
Даниловъ И. А.	»	»	20, » 16=36.

Выборными отъ углепромышленниковъ:

Мевіусъ А. Ф. предсѣдатель—избир. шар.	34,	неизбир.	2=36.
Депрерадовичъ Г. В.	»	»	36, =36.

Кандидатами къ выборнымъ:

Четчиковъ В. П.—избирательныхъ шаровъ	30,	неизбир.	3=33.
Пестеревъ П. В.	»	»	28, » 5=33.

Членами постоянной ревизіонной комиссіи:

Иловайскій Д. И.—избирательныхъ шаровъ	27,	неизбир.	4=31
Шипиловъ П. А.	»	»	27, » 4=31.
Алчевскій А. К.	»	»	18, » 11=29.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ.*

А. Климъ.

Авдаковъ.

А. Жуковскій.

Ц. Фронцевичъ.

М. Золотаревъ.

П. Ивановъ.

М. Уманскій.

А. Алчевскій.

А. Алтекманъ.

Списокъ присутствующихъ членовъ Създа, имѣющихъ право избирательнаго голоса.

1. Авдаковъ Н. С., представитель Французскаго горнаго и промышленнаго общества въ Россіи . . .	1	шаръ.
2. Алчевскій А. К., представитель Алексѣевского горнопромышленнаго общества	1	»
3. Аптекманъ А. Г., углепромышленникъ	1	»
4. Бобровскій А. С., по довѣренности углепромышленниковъ Краевского и Прокоповича	1	»
5. Булатовъ С. И., углепромышленникъ	1	»
6. Воробейчикъ З. Я., углепромышленникъ	1	»
7. Войневичъ Л. В., по довѣренности Лемешевского и Завадскаго	1	»
8. Гейнцельманъ К. К., представитель рудника г-на Малкина	1	»
9. Древицкій И. Я., углепромышленникъ и по довѣренности Г. Рыковского	2	»
10. Еланчикъ А. Т., по довѣренности Г. Казелли . . .	1	»
11. Жуковскій А. Н., углепромышленникъ и по довѣренности г. Шейермана	2	»
12. Заславскій М. М., углепромышленникъ и по довѣренности г. Карпова	2	»
13. Золотаревъ М. А., углепромышленникъ и по довѣренности Петро-Марьевскаго общества	2	»
14. Ивановъ П. И., по довѣренности г. Могильникова .	1	»
15. Ивановъ С. Н., углепромышленникъ и по довѣренности г. Ковальскаго	2	»
16. Иловайскій Д. И., представитель Магѣевского рудника и по довѣренности Новороссійскаго общества	2	»
17. Климъ А. К., представитель Марьевскаго рудника г. Губонина	1	»
18. Крамаревъ М. М., углепромышленникъ	1	»
19. Маловъ А. Е., по довѣренности г. Пшеничнаго . .	1	»

20. Мсциховскій К. Л., представитель общества Южно-Русской каменноугольной промышленности . . .	1	»
21. Прохоровъ И. П., углепромышленникъ и по довѣренности г. Кебера	2	»
22. Уманскій И. Л., представитель Голубовскаго товарищества	1	»
23. Уманскій М. Л., представитель горнопромышленнаго общества и по довѣренности Берестово-Богородуховскаго товарищества	2	»
24. Успенскій Л. П., углепромышленникъ	1	»
25. Фронцевичъ Ц. Н., представитель Орловскаго рудника	1	»
26. Хлопицкій В. И., углепромышленникъ	1	»
27. Четчиковъ В. П., углепромышленникъ	1	»
28. Шипиловъ П. А., углепромышленникъ	1	»

Всего 36 шаровъ.

**Вопросъ, предложенный г. Предсѣдателемъ на рѣшеніе
Съѣзда открытою подачею голосовъ.**

Желающіе выдать уполномоченному отъ Съѣзда по солянымъ
вопросамъ изъ средствъ Съѣзда содержаніе.

Въ размѣрѣ 1000 руб.

1. Д. Иловайскій.
2. Успенскій.
3. Авдаковъ.
4. Древицкій.
5. Жуковскій.
6. А. Климъ.
7. С. Ивановъ.

Въ размѣрѣ 600 руб.

1. Крамаревъ.
2. Алчевскій.
3. Фронцевичъ.
4. С. Булатовъ.
5. Шипиловъ.
6. Прохоровъ.
7. М. Уманскій.
8. Аптекманъ.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

За Секретаря *П. Пестеревъ*.

Списокъ членовъ, бывшихъ въ 17 засѣданіи 8 ноября.

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. Авдаковъ. | 24. Ивановъ П. И. |
| 2. Алчевскій. | 25. Ивановъ С. Н. |
| 3. Анисимовъ. | 26. Кгаевскій. |
| 4. Аптекманъ. | 27. Климмъ. |
| 5. Бобровскій. | 28. Крамаревъ. |
| 6. Борисовъ. | 29. Кривошеинъ. |
| 7. Булатовъ. | 30. Маловъ. |
| 8. Вержбицкій. | 31. Мевіусъ. |
| 9. Воробейчикъ. | 32. Михайловскій. |
| 10. Войневичъ. | 33. Мсциховскій. |
| 11. Галицинскій. | 34. Нероновъ. |
| 12. Гейнцельманъ. | 35. Прохоровъ. |
| 13. Гордѣенко. | 36. Рыдзівскій. |
| 14. Даниловъ. | 37. Степановъ. |
| 15. Депрерадовичъ. | 38. Уманскій И. Л. |
| 16. Джефаридзе. | 39. Уманскій М. Л. |
| 17. Древицкій. | 40. Успенскій. |
| 18. Еланчикъ. | 41. Фронцкевичъ. |
| 19. Жуковскій. | 42. Хенкенъ. |
| 20. Заславскій. | 43. Хлопицкій. |
| 21. Зеленцовъ. | 44. Цихоцкій. |
| 22. Золотаревъ. | 45. Четчиковъ. |
| 23. Иловайскій. | 46. Шипиловъ. |
-

Протоколь 18-го засѣданія, 9 ноября.

Г. Предсѣдатель объявилъ, что протоколь вчерашняго засѣданія еще не составленъ. Г. Алчевскій предложилъ назначить лицъ для выслушанія и подписанія протокола, когда онъ будетъ написанъ. Собраніе уполномочило для этого гг. Авдакова, Алчевскаго и П. И. Иванова.

Предсѣдатель прочелъ телеграмму, полученную изъ Министерства путей сообщенія отъ г. Ласкина; затѣмъ, прочитаны были составленныя телеграммы для отправленія гг. Министрамъ — государственныхъ имуществъ, путей сообщенія и Государственному контролеру. Редакція этихъ телеграммъ Собраніемъ одобрена. Г. Алчевскій предложилъ отправить еще отдѣльныя телеграммы гг. Министрамъ — государственныхъ имуществъ и путей сообщенія для выраженія благодарности и признательности за то покровительство и содѣйствіе, которое они всегда оказывали Създамъ горнопромышленниковъ. Собраніе просило Предсѣдателя таковыя телеграммы отправить.

Затѣмъ, выражена была благодарность Предсѣдателю Създа, всѣмъ предсѣдателямъ комиссій, докладчикамъ и исполняющему обязанности Секретаря — за труды ихъ во время Създа.

Предсѣдатель, пожелавъ полнаго успѣха и удовлетворенія ходатайствъ Създа на пользу общаго дѣла, объявилъ XI Създъ горнопромышленниковъ закрытымъ.

Присутствовало 15 членовъ Създа.

Предсѣдатель Създа *Е. Таскинъ.*

А. Антекманъ.

П. Ивановъ.

А. Алчевскій.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Телеграмма, полученная из Министерства путей сообщения.

Предсѣдателю Съѣзда горнопромышленниковъ
инженеру Таскину.

Удовлетвореніе ходатайства объ уравненіи тарифовъ на соль зависитъ отъ разрѣшенія вопроса о правительственномъ вмѣшателствѣ въ тарифы прямаго сообщенія. Управление казенныхъ желѣзныхъ дорогъ занято выработкою просимаго солепромышленниками тарифа черезъ Гомель, Жабинка, Брестъ. Нр. 10092.

За Директора *Таскинъ*.

Телеграммы, отправленные гг. Министрамъ—государственныхъ имуществъ, путей сообщенія и финансовъ и Государственному Контролеру.

XI Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, встревоженный извѣстіемъ, что Миллеровская дорога не включена въ число дорогъ къ постройкѣ въ первую очередь, ходатайствуетъ, чтобы эта дорога была включена въ такую; вмѣстѣ съ симъ Съѣздъ ходатайствуетъ, чтобы Пензо-Лозовская дорога не была признана за конкурирующую съ Восточно-Донецкой и за имѣющую какое-либо значеніе для горной промышленности.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

Телеграмма, отправленная г. Министру государственныхъ имуществъ.

Сейчасъ закрыть мною XI Съѣздъ горнопромышленниковъ Юга Россіи. По обсужденіи всѣхъ вопросовъ программы, Собраніе просило передать Вашему Высокопревосходительству выраженіе глубочайшей признательности за постоянное покровительство южно-русской горнопромышленности.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

Телеграмма, отправленная г. Министру путей сообщенія.

Сейчасъ закрыть мною XI Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Собраніе просило передать Вашему Высокопревосходительству глубочайшую признательность за оказываемое Вами содѣйствіе къ развитію южно-русской горной промышленности.

Предсѣдатель Съѣзда *Таскинъ*.

**Телеграммы, полученныя по закрытіи XI Създа горнопро-
мышленниковъ.**

1. Горному инженеру Таскину.

Миллеровская вѣтвь включена господиномъ Министромъ съ прочими въ представленіе Комитету Министровъ о новыхъ дорогахъ.

За Директора *Михневичъ*.

2. Горному инженеру Таскину.

Искренно благодарю членовъ Създа за вниманіе и горячо желаю руководимому ими дѣлу всевозможныхъ успѣховъ, содѣйствовать которымъ считаю пріятнѣйшею обязанностію. Нр. 10134.

Генераль-Адъютантъ *Посьетъ*.

ОТЧЕТЪ

УПОЛНОМОЧЕННЫХЪ X СЪЪЗДА

ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ ЮГА РОССИИ.

Милостивые Государы!

Прежде чѣмъ представить Вамъ отчетъ о результатахъ нашихъ ходатайствъ передъ Правительствомъ по постановленіямъ X Съѣзда, мы считаемъ священнымъ долгомъ заявить Вамъ о выпавшемъ на нашу долю высокомъ счастьи, при проѣздѣ Ихъ Императорскихъ Величествъ Государя Императора и Государыни Императрицы черезъ г. Екатеринославъ, 11 мая сего года, повергнуть къ стопамъ Ихъ Величествъ отъ имени горнопромышленниковъ юга Россіи въ особой депутаціи¹ вѣрноподданныхскія чувства и поднести хлѣбъ-соль на блюдѣ, составленномъ изъ образцовъ минеральныхъ богатствъ края. Ихъ Величества милостиво соизволили принять депутацію отъ горнопромышленниковъ, принять хлѣбъ-соль и столь же милостиво удостоили депутацію разговоромъ, соизволивъ выразить благодарность, каковую мы считаемъ за счастье и честь передать Вамъ, милостивые государы, какъ Ваши представители.

Проѣздъ Ихъ Величествъ въ предѣлахъ горнозаводскаго юга по горнозаводской Екатерининской дорогѣ совершился послѣ знаменательнаго для всей Россіи возрожденія Черноморскаго флота и во время закладки перваго на югѣ Россіи, въ г. Екатеринославѣ, послѣ 15-лѣтняго перерыва, чугуноплавильнаго завода.

¹ Депутація состояла изъ слѣдующихъ лицъ: уполномоченныхъ X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи—углепромышленника А. К. Алчевскаго, горнаго инженера Н. С. Авдакова, инженера путей сообщенія К. Л. Мсциховскаго, предѣдателя комиссіи выборныхъ отъ углепромышленниковъ горнаго инженера А. Θ. Мевіуса, секретаря X-го Съѣзда горнаго инженера М. И. Яшевскаго, представителя Брицевскаго товарищества по разработкѣ каменной соли въ Бахмутскомъ уѣздѣ горнаго инженера Н. Н. Летуповскаго, представителя славянскихъ солезаводчиковъ Славянскаго городского головы Л. И. Зубашева и представителя общества разработки желѣзныхъ рудъ въ Кривомъ Рогѣ А. Н. Поля. Вмѣстѣ съ депутаціей имѣлъ счастье представиться Ихъ Величествамъ окружной горный инженеръ 1-го округа западной части Донецкаго каменноугольнаго бассейна, статскій совѣтникъ Е. Н. Таскинъ.

Да будутъ эти событія служить знаменіемъ правильнаго и успѣшнаго развитія южной горнозаводской промышленности для блага нашего отечества.

Переходя къ отчету о дѣятельности Вашихъ уполномоченныхъ, мы должны заявить, что таковая началась поздно, именно въ февралѣ мѣсяцѣ этого года, вслѣдствіе поздняго времени назначенія прошлаго X-го Съѣзда и поэтому поздняго изготовленія всѣхъ необходимыхъ матеріаловъ; этимъ объясняется, что не всѣ вопросы, представленные на разсмотрѣніе Правительства, получили своевременное движеніе и рѣшеніе.

Независимо отъ особыхъ докладовъ, представленныхъ нами лично гг. Министрамъ государственныхъ имуществъ, финансовъ и путей сообщенія,—постановленія X Съѣзда были подробно разсмотрѣны и обсуждены въ особыхъ совѣщаніяхъ съ нашимъ участіемъ, а именно: въ Совѣщаніи при Горномъ Департаментѣ подъ предсѣдательствомъ г. Директора Горнаго Департамента, т. с. Н. А. Кулибина¹; при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ: по вопросамъ тарифнымъ—въ тарифномъ отдѣлѣ Министерства подъ предсѣдательствомъ П. А. Ласкина², по вопросамъ эксплуатаціоннымъ—въ эксплуатаціонномъ отдѣлѣ подъ предсѣдательствомъ Н. Л. Маркова; по вопросамъ соляной промышленности мы участвовали въ особыхъ совѣщаніяхъ при Временномъ Управленіи казенныхъ дорогъ подъ предсѣдательствомъ д. с. с. инженера Измайлова, а также по вопросамъ объ Обществѣ взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи—ходатайство было разсмотрѣно въ особомъ совѣщаніи въ Государственномъ Банкѣ подъ предсѣдательствомъ г. Товарища управляющаго Государственнымъ Банкомъ д. с. с. Жуковскаго³.

¹ Составъ Совѣщанія: Предсѣдатель директоръ Горнаго Департамента т. с. Н. А. Кулибинъ; члены Совѣщанія: Предсѣдатель Горнаго ученаго Комитета т. с. Н. Л. Юсса, вице-директоръ Горнаго Департамента д. с. с. К. А. Скальковский, членъ Горнаго Совѣта д. с. с. А. А. Штофъ; начальникъ отдѣленія частныхъ заводовъ Е. Л. Фишеръ, уполномоченные X-го Съѣзда гг. Авдаковъ, Алчевскій и Мещиховскій, выборный отъ Донскихъ углепромышленниковъ В. А. Отто.

² Члены Совѣщанія: члены тарифной комиссіи отъ Министерства финансовъ д. с. с. Пихно, г. Гимпрязевъ и Д. С. Ромашевъ, представитель отъ Министерства государственныхъ имуществъ д. с. с. А. А. Штофъ и Предсѣдатель X-го Съѣзда Е. Н. Таскинъ, представители желѣзныхъ дорогъ и уполномоченные X-го Съѣзда.

³ Представители отъ Министерства государств. имуществъ гг. Штофъ и Таскинъ, представители отъ желѣзныхъ дорогъ и отъ горнопромышленниковъ

По вопросам о земскомъ обложеніи гг. уполномоченные принимали участіе въ Славяносербскомъ уѣздномъ земскомъ Собраніи, бывшемъ 10 октября. Наконецъ, мы принимали участіе въ занятіяхъ мѣсячныхъ совѣщаній по перевозкамъ минеральнаго топлива въ г. Харьковѣ.

Для удобства извѣщенія Васъ о положеніи ходатайствъ X-го Съѣзда, въ отчетѣ нашемъ мы ихъ группируемъ въ слѣдующіе отдѣлы: 1) о таможенныхъ пошлинахъ; 2) о желѣзно-дорожныхъ тарифахъ на каменный уголь и на соль; 3) о желѣзныхъ дорогахъ; 4) о портахъ и пристаняхъ; 5) по вопросамъ организаціи съѣздовъ; 6) о перевозкахъ минеральнаго топлива; 7) объ Обществѣ взаимнаго кредита горнопромышленниковъ; 8) о земскихъ обложеніяхъ и прочихъ вопросахъ.

1. О таможенныхъ пошлинахъ на каменный уголь.

Ходатайство Съѣзда о возвышеніи пошлины на иностранный каменный уголь удовлетворено по отношенію къ ввозу его въ порты Чернаго моря, гдѣ пошлина, Высочайше утвержденнымъ 12 іюня с. г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, возвышена съ 2 к. до 3 к. метал. По отношенію къ повышенію ея въ портахъ Балтійскаго моря вопросъ остался открытымъ. На представленіе по сему предмету г. Министра финансовъ Государственный Совѣтъ мнѣніемъ положилъ: оставить существующій размѣръ обложенія минеральнаго топлива, привозимаго въ порты Балтійскаго моря (какъ равно и по сухопутной границѣ), впредь до выясненія, въ связи съ предполагающимися въ теченіе послѣднихъ мѣсяцевъ 1886 г. изслѣдованіями фабричнаго дѣла въ западной окраинѣ, вопроса о положеніи угольнаго дѣла въ Царствѣ Польскомъ. Намъ извѣстно, что комиссія уже закончила свои заключенія и осенью этого года представить свои работы въ Министерство финансовъ, такъ что и вопросъ о пошлинѣ имѣется въ виду рассмотреть осенью этого года (прилож. I, № 20).

Насколько повышеніе пошлины въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей удовлетворить цѣлямъ каменноугольной промышлен-

юга Россіи; члены Совѣщанія: отъ Министерства финансовъ д. с. с. Шванебахъ, отъ Министерства государствен. имуществъ д. с. с. А. А. Штофъ и Е. Н. Таскинъ, отъ Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи генераль-маіоръ М. А. Золотаревъ и уполномоченные X-го Съѣзда гг. Авдаковъ и Мсциховскій

ности—будетъ, вѣроятно, разсмотрѣно на настоящемъ Сѣздѣ, хотя придется по этому вопросу лишь констатировать фактъ, не прибѣгая къ новымъ ходатайствамъ, въ виду краткаго періода времени, протекшаго со дня ея утвержденія. Что же касается возвышенія пошлины въ портахъ Балтійскаго моря, то мы позволяемъ себѣ обратить особенное вниманіе Сѣзда на этотъ вопросъ и выступить съ новымъ ходатайствомъ о повышеніи ея въ этомъ районѣ.

2. О тарифахъ на перевозку Донецкаго каменнаго угля.

а) Главнѣйшее ходатайство Сѣзда о пониженіи тарифовъ для копей, расположенныхъ въ районѣ главной линіи Донецкой дороги, по отношенію къ западнымъ рынкамъ, совмѣстно съ общимъ пониженіемъ для всѣхъ станцій отправленія—удовлетворено, хотя не съ тою точностью, съ какою просилъ Сѣздъ. Вамъ уже извѣстно, что съ 1 августа введены таблицы провозныхъ платъ на минеральное топливо со всѣхъ станцій Донецкой каменноугольной желѣзной дороги на станціи желѣзныхъ дорогъ Екатерининской, Харьковско-Николаевской, Фастовской и Юго-Западныхъ дорогъ. Особенно значительное пониженіе сдѣлано для станцій Юго-Западныхъ дорогъ и на Одессу для всѣхъ копей. Есть, однако, въ тарифныхъ таблицахъ существенные недостатки и, можно сказать, даже просто ошибки. На это мы позволимъ обратить вниманіе Сѣзда особо, при пересмотрѣ вновь установленныхъ тарифныхъ таблицъ. По направленію къ Александровску пониженіе тарифа почти не состоялось, такъ какъ Лозово-Севастопольская дорога положительно отказалась понижать тарифъ на столь короткое разстояніе, какъ Синельниково-Александровскъ.

б) Сѣздъ просилъ также, чтобы тарифъ $\frac{1}{80}$ коп., установленный съ 1-го августа 1885 по 1-е августа 1886 г. для перевозки угля въ Москву по дорогамъ Московско-Курской и Курско-Харьково-Азовской, былъ продолженъ, на сколько возможно. Это ходатайство правленія двухъ названныхъ дорогъ удовлетворили и продлили дѣйствіе пониженнаго тарифа еще на годъ, т. е. по 1-е июля 1887 года (прилож. I, № 1).

Просимое же пониженіе тарифа на Москву и съ копей Донецкой дороги до $\frac{1}{80}$ коп. Правленіе этой дороги уважить не могло. Равнымъ образомъ не уважено пониженіе тарифа въ Азовскую гавань.

с) Независимо отъ постановленій Съѣзда, мы просили Правленіе Курско-Харьково-Азовской ж. д. понизить тарифъ для перевозокъ минеральнаго топлива за Курскъ, имѣя въ виду, что для Курско-Харьково-Азовской дороги безразлично, направляется ли уголь въ Москву или въ пунктъ ближайшій, между Москвою и Курскомъ, такъ какъ въ обоихъ случаяхъ онъ совершаетъ одинъ и тотъ же пробѣгъ по Курско-Харьково-Азовской жел. д. Правленіе Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги хотя и согласилось на это,—на условіи, если въ пониженіи тарифа отъ Курска до Тулы приметъ участіе и Московско-Курская дорога,—но такъ какъ послѣдняя отказалась отъ участія въ пониженіи тарифа, мотивируя это тѣмъ, что не въ интересахъ дороги пониженнымъ тарифомъ до Тулы сокращать перевозки угля Тульского бассейна, то и Курско-Харьково-Азовская желѣзная дорога тоже не нашла возможнымъ понизить тарифъ у себя (прилож. I, № 17).

Далѣе Съѣздомъ II группы обсуждался вопросъ о пониженіи тарифа для Донецкаго минеральнаго топлива при перевозкахъ его по дорогамъ II группы со станцій Донецкой желѣзной дороги. Повидимому, соглашеніе состоялось и съ 15-го августа былъ введенъ тарифъ: по Донецкой дорогѣ на разстоянія до 50 верстъ— $\frac{1}{55}$, на разстоянія отъ 50 до 100 вер.— $\frac{1}{60}$ и отъ 100 верстъ и болѣе— $\frac{1}{65}$, а по дорогамъ Козлово-Ворон.-Ростовской, Козлово-Рязанской и Московско-Рязанской— $\frac{1}{80}$.

Какъ ни утѣшительно было это явленіе, но расчетъ показалъ, что тарифъ этотъ, будучи установленъ лишь для перевозокъ на Москву, въ сущности есть тарифъ мертвый, такъ какъ провозъ угля черезъ Звѣрено въ Москву обходится на 1,80 коп. на пудъ дороже противъ провоза его по дорогамъ Курско-Харьково-Азовской и Московско-Курской.

Въ виду этого мы вошли съ ходатайствомъ, въ началѣ сентября мѣсяца, въ правленія дорогъ Донецкой и Козлово-Воронежско-Ростовской, чтобы пониженный тарифъ былъ установленъ для перевозокъ минеральнаго топлива не въ Москву, а до станціи Козловъ и за Козловъ, мотивируя нашу просьбу тѣмъ, что для дорогъ Донецкой и Козлово-Воронежско-Ростовской безразлично, будетъ ли минеральное топливо провозиться въ Москву или на промежуточные станціи между Козловомъ и Москвою, такъ какъ величина пробѣга угля по дорогамъ Донецкой и Козлово-Воронежско-Ростовской остается одна и та же въ обоихъ случаяхъ,—каменно-

угольная же промышленность получить ту пользу, что минеральное топливо получить несомнѣнный сбытъ въ густо-населенномъ фабричномъ и прорѣзанномъ сѣтью дорогъ районѣ, за Козловомъ лежащемъ. Но не успѣли мы представить наше ходатайство, какъ со стороны Правленія Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги послѣдовала отмѣна и того пониженнаго тарифа, какой былъ установленъ для Москвы: Правленіе Козлово-Воронежско-Ростовской дороги объяснило столь быструю отмѣну тарифа, просуществовавшаго не болѣе 2-хъ недѣль, тѣмъ, что будто онъ былъ установленъ лишь на время перерыва движенія по Московско-Курской желѣзной дорогѣ въ августѣ мѣсяцѣ и что оно желало не останавливать перевозку минеральнаго топлива на Москву. За симъ, при переговорахъ одного изъ насъ (Авдакова) съ Правленіемъ, послѣднее объяснило, что оно готово будетъ лишь въ томъ случаѣ понизить вновь тарифъ и до Козлова, если Правительство разрѣшитъ Правленію установить тарифъ отъ Грушевки на югъ въ $\frac{1}{50}$ коп. Такъ какъ послѣднее требованіе шло въ разрѣзъ съ постановленіемъ Съѣзда по этому предмету, то мы не могли вести переговоры на этой почвѣ. Но Правленіе Донецкой дороги вполне согласилось понизить у себя тарифъ до Звѣрева, если Козлово-Воронежско-Ростовская дорога установитъ у себя пониженный тарифъ до Козлова (см. № 19).

Наконецъ, мы должны познакомить Васъ съ положеніемъ еще одного тарифнаго вопроса, возникшаго по инициативѣ Главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и Правленія Рыбинско-Бологовской дороги. Правленія этихъ дорогъ заявили Министерству путей сообщенія о намѣреніи понизить тарифъ для англійскаго угля, при перевозкѣ его изъ С.-Петербурга въ Рыбинскъ и за Рыбинскъ на Волгу, мотивируя это тѣмъ, что англійскій уголь, не нанося ущерба русскому углю, могъ бы служить полезнымъ обратнымъ грузомъ для названныхъ дорогъ и въ то же время служилъ бы общегосударственнымъ дѣламъ, какъ мѣра противъ лѣсоистребленія и обмѣленія р. Волги. По этому предмету Горный Департаментъ, по приказанію г. Министра государственныхъ имуществъ, потребовалъ нашъ отзывъ, каковой мы представили и просили не допускать пониженія означеннаго тарифа. Нашъ отзывъ при семь приложенъ (прилож. 2, № 13). Насколько намъ извѣстно, вопросъ этотъ еще не обсуждался въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и остается открытымъ.

Отъ изложенія частныхъ тарифныхъ вопросовъ переходимъ къ общему.

X Съездъ ходатайствовалъ, что если Правительствомъ будетъ выработанъ проектъ дифференціального тарифа, то таковой, прежде его введенія, передать на обсужденіе экстреннаго или очереднаго Съезда горнопромышленниковъ. Это постановленіе Съезда обсуждалось въ тарифномъ отдѣлѣ Министерства путей сообщенія, подъ предсѣдательствомъ инженера Ласкина, съ участіемъ представителей отъ Министерства финансовъ гг. Пихно, Тимирязева и Ромашева, представителей отъ Министерства государственныхъ имуществъ А. А. Штофа и Е. Н. Таскина, представителей желѣзныхъ дорогъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ минеральнаго топлива и уполномоченныхъ отъ X Съезда. Предсѣдатель Совѣщанія инженеръ Ласкинъ заявилъ, что, собственно говоря, никакого проекта дифференціального тарифа и дифференціальныхъ ставокъ не выработано и что именно съ этого слѣдуетъ начать работу по дифференціальному тарифу. Съ этою цѣлью предсѣдатель тарифнаго Совѣщанія предложилъ организовать комиссію изъ представителей желѣзныхъ дорогъ и уполномоченныхъ X Съезда, которой и поручить выработать дифференціальныя ставки. Организація этой комиссіи была поручена Правленію общества Козлово-Воронежско-Ростовской дороги; но комиссія эта, по причинамъ намъ неизвѣстнымъ, не организовалась и не собиралась. Причину этого надо искать въ томъ, что противъ дифференціального тарифа, предполагаемаго на началахъ инженера Ласкина,—т. е., чтобы дифференціальныя тарифы устанавливались не для каждой дороги отдѣльно, а одинъ для всѣхъ дорогъ, въ зависимости отъ разстояній перевозки, считая отъ станцій отправленія до станцій назначенія товара,—не согласились представители нѣкоторыхъ дорогъ (Лозово-Севастопольской, Курско-Кіевской, Юго-Западныхъ и др.), подобно тому, какъ большинство представителей желѣзныхъ дорогъ энергически протестовало противъ такого же тарифа для перевозки соли.

Въ послѣднее время, при личномъ свиданіи одного изъ насъ въ Петербургѣ съ инженеромъ П. А. Ласкинымъ, онъ объяснилъ, что тарифный отдѣлъ самъ впоследствии счелъ излишнимъ собирать вышеупомянутую комиссію и что общій вопросъ о тарифахъ на перевозки минеральнаго топлива подлежитъ разсмотрѣнію Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, куда и поступили какъ общій желѣз-

подорожный тарифъ, такъ и въ частности тарифъ Донецкой и Курско-Харьково-Азовской дорогъ, со всѣми по сему предмету мнѣніями.

3. О постройкѣ желѣзныхъ дорогъ.

X Съѣздъ ходатайствовалъ о постройкѣ весною этого года Восточно-Донецкой и Миллеровской ж. дорогъ вмѣстѣ и въ случаѣ, если бы по какимъ-либо причинамъ постройка Восточно-Донецкой дороги была отложена, то постановилъ просить о постройкѣ Миллеровской дороги. Въ этомъ смыслѣ нами и было представлено ходатайство, но вида, какъ будетъ объяснено ниже, что въ вопросѣ о постройкѣ Восточно-Донецкой дороги явился совершенно новый и X Съѣздомъ не предвидѣнный тормазъ, въ Пензо-Харьково-Лозовской дорогѣ, то мы отдѣльно ходатайствовали о постройкѣ Миллеровской дороги весною этого года.

По всѣмъ даннымъ слѣдовало бы ожидать, что къ постройкѣ Миллеровской дороги будетъ приступлено весною 1886 года. Такъ положеніемъ Комитета Министровъ, удостоившимся утверждения въ 6 день апрѣля 1885 г., между прочимъ было постановлено приступить, въ числѣ прочихъ дорогъ, и къ постройкѣ Миллеровской дороги. За симъ, въ февралѣ этого года, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ насъ извѣстилъ, что на сооруженіе въ 1886 г. Миллеровской вѣтви Министерствомъ путей сообщенія имѣется въ виду испросить Высочайшее разрѣшеніе. Нынѣ Горный Департаментъ, отношеніемъ отъ 15 октября сего года за № 831, извѣщаетъ, что Высочайше утвержденнымъ 27 марта положеніемъ Комитета Министровъ, послѣдовавшимъ въ разрѣшеніе представленія Министра путей сообщенія, по предмету подлежащихъ къ постройкѣ въ текущемъ году желѣзныхъ дорогъ, Миллеровская вѣтвь не была включена въ означенную очередь. Въ виду сего г. Министръ государственныхъ имуществъ отнесся къ генераль-адъютанту Посѣту съ просьбою о включеніи этой вѣтви въ число тѣхъ, о сооруженіи коихъ въ 1887 году будетъ ходатайствовать Министерство путей сообщенія въ 1886 году.

Что касается дороги Восточно-Донецкой, то осуществленіе ея затормозилось новымъ проектомъ, о которомъ мы, къ сожалѣнію, не знали на прошломъ Съѣздѣ,—именно, проектомъ постройки, вмѣсто Восточно-Донецкой дороги, дороги Пензо-Харьково-Лозовской. При обсужденіи въ прошломъ году въ Комитетѣ Мини-

стровъ вопроса о постройкѣ этихъ дорогъ, было найдено нѣкоторыми его членами, что объ дороги пройдутъ въ направленіи конкурирующемъ—и что въ виду этого слѣдуетъ подробно изучить проектъ обѣихъ дорогъ въ этомъ отношеніи, для каковой цѣли была учреждена особая коммиссія при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, подъ предсѣдательствомъ директора Департамента, т. с. Салова. Эта коммиссія окончила свои занятія, но не пришла къ единогласному заключенію относительно предпочтительности осуществленія той или другой линіи. Г. Министръ государственныхъ имуществъ, съ своей стороны, категорическимъ образомъ высказался въ пользу скорѣйшаго сооруженія Восточно-Донецкой дороги и поставленія ея въ ближайшую очередь (прилож. I, №№ 12 и 20).

Имѣя въ виду, что осенью этого года г. Министромъ путей сообщенія вносится (если не внесено теперь) предположеніе о постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій въ 1887 году, мы 15 сентября вновь вошли съ ходатайствомъ о включеніи въ первую очередь постройки дорогъ Миллеровской и Восточно-Донецкой и просили, что если почему-либо вновь будетъ отложена постройка Восточно-Донецкой дороги, то чтобы строить дорогу Миллеровскую.

По вопросу о Богодуховской дорогѣ, постройку которой предполагалось осуществить средствами казны, мы представили Правительству мнѣніе X Съѣзда въ томъ видѣ, какъ оно напечатано въ протоколахъ X Съѣзда. Противъ постройки Богодуховской дороги быть представленъ особенно сильный протестъ со стороны наслѣдниковъ Иловайскихъ. Какъ Вамъ уже извѣстно, Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ, въ 11 день іюля сего года, за Богодуховской дорогой не признано значенія государственнаго и посему постройка ея средствами казны отклонена и предоставлено владѣльцамъ копей, заинтересованнымъ въ этой дорогѣ, строить ее на свой счетъ и страхъ (прилож. I, №№ 14 и 20).

По вопросу объ осуществленіи Елецко-Воронежской вѣтви, Министерствомъ путей сообщенія было представлено въ 1882 году въ Комитетъ Министровъ соображеніе, которое не представляло необходимости сооруженія этой линіи; указанія же Комитета о включеніи этой дороги въ число неотложныхъ линій не послѣдовало (прилож. I, № 12).

По вопросу о соединеніи Курско-Харьково-Азовской д. и Донецкой Криничною вѣтвью, предложено было правленіямъ

этихъ дорогъ войти въ теченіе мѣсяца въ окончательное по этому предмету соглашеніе, а Правленію общества Донецкой дороги—не позже, какъ черезъ мѣсяцъ послѣ этого соглашенія, представить въ Министерство путей сообщенія упомянутое соглашеніе и проектъ соединительной вѣтви (прилож. I, № 20).

Дальнѣйшее положеніе этого дѣла намъ неизвѣстно.

4. Объ устройствѣ нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ районѣ свеклосахарныхъ заводовъ.

Горный Департаментъ сообщаетъ, что, по имѣющимся свѣдѣніямъ, въ этой мѣстности производятся Правительствомъ изысканія. Министерство государственныхъ имуществъ признало, что возбужденіе означеннаго вопроса съ его стороны было бы преждевременно (прилож. I, № 20).

5. О пристаняхъ и портахъ и о водяныхъ путяхъ сообщенія.

Капитальнѣйшій изъ этихъ вопросовъ—именно о Мариупольскомъ портѣ—рѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ и къ постройкѣ порта приступлено съ весны этого года. Представленіе наше объ устройствѣ Таганрогской гавани, согласно извѣщенія начальника эксплуатационнаго отдѣла Министерства путей сообщенія, передано для разсмотрѣнія въ Департаментъ водяныхъ и шоссейныхъ путей сообщенія. Равнымъ образомъ туда же передано и ходатайство объ улучшеніи рѣки Днѣпра (прилож. I, №№ 6 и 20).

Наконецъ, вопросъ о пристани въ Александровскѣ по прежнему находится на разсмотрѣніи Министерства. Такъ какъ съ повышеніемъ пошлины на уголь пристань въ Александровскѣ получаетъ еще болѣе важное значеніе, то мы находимъ, что XI сѣзду слѣдуетъ войти вновь съ ходатайствомъ по этому дѣлу.

6. О сборахъ за станціонные расходы на станціяхъ отправленія и назначенія.

Это ходатайство было разсмотрѣно въ тарифномъ отдѣленіи Министерства путей сообщенія и нынѣ внесено на разсмотрѣніе желѣзнодорожнаго Совѣта, но рѣшеніе о немъ намъ пока не извѣстно. Но въ частности нѣкоторыя дороги сами уменьшили

размѣръ этихъ сборовъ; такъ казенныя дороги уменьшили сборъ на станціяхъ назначенія на половину,—Московско-Курская дорога совсѣмъ отмѣнила сборъ для угля, идущаго въ Москву.

Признавая необходимость полной отмѣны этого сбора мы въ октябрѣ мѣсяцѣ вновь вошли съ ходатайствомъ къ г. Министру путей сообщенія объ отмѣнѣ этого сбора.

7. О переводѣ повагоннаго сбора съ отправителя на получателя.

Вопросъ этотъ, какъ Вамъ извѣстно изъ доклада гг. уполномоченныхъ IX-го Съѣзда, Съѣздъ III группы не имѣлъ къ этому препятствій и гг. углепромышленники уже начали переводить этотъ сборъ на получателей. Но въ этомъ году такой же Съѣздъ III группы отмѣнили этотъ порядокъ, по инициативѣ Правленія Курско-Харьково-Азовской дороги, которое заявило, что этотъ сборъ по большей части дорогамъ-отправительницамъ не возвращается дорогами-получательницами и суммы денегъ часто пропадаютъ безвозвратно, а между тѣмъ дороги-отправительницы должны платить сборъ полностью комиссіи выборныхъ. Найдя такой порядокъ прямо убыточнымъ, Съѣздъ III группы въ этомъ году совсѣмъ отмѣнили переводъ этого сбора на получателей.

Ходатайства Съѣзда: 1) о выдачѣ копій съ документовъ; 2) о выдачѣ грузовъ въ случаѣ утраты документовъ; 3) о выдачѣ квитанцій по внутреннему сообщенію. Всѣ эти вопросы были рассмотрѣны также въ тарифномъ отдѣленіи и такъ какъ они въ сущности составляютъ дополненіе или разъясненіе нѣкоторыхъ статей Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, то окончательное ихъ рѣшеніе зависитъ отъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, куда, вѣроятно, тарифное отдѣленіе и внесло ихъ.

8. Объ опредѣленіи тары на станціяхъ отправленія.

Съѣздъ просилъ, чтобы тара вагоновъ, подаваемыхъ подъ нагрузку угля, опредѣлялась на станціи отправленія, а если на послѣдней нѣтъ вѣсовъ, то чтобы пустые и груженые вагоны взвѣшивались на однихъ и тѣхъ же вѣсахъ. Это ходатайство относилось, главнымъ образомъ, къ Донецкой дорогѣ. Правленіе этой дороги представило свои возраженія, находя это требованіе для дороги неудобнымъ и Министру путей сообщенія угодно было согласиться съ представленіемъ Донецкой дороги.

9. О препятствіяхъ, встрѣчаемыхъ при перевозкѣ угля черезъ ст. Звѣрево.

Главнѣйшее препятствіе состояло въ непріемѣ Донецкихъ полувагоновъ на дороги II группы въ прямое сообщеніе. Ходатайство это въ настоящее время удовлетворено. Донецкая дорога вслѣдствіе предложенія Министра путей сообщенія, вошла въ соглашеніе съ дорогами II группы, условія выработаны и представлены на утвержденіе Министру путей сообщенія.

10. О безбуферныхъ вагонахъ Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги.

Для окончательнаго рассмотрѣнія этого вопроса была назначена, съ разрѣшенія Министра путей сообщенія, особая коммиссія въ Ростовѣ-на-Дону подъ предсѣдательствомъ инспектора дороги инженера Штромберга. Коммиссія признала, что существующіе нынѣ вагоны съ люками, такъ называемые „жучки“, крайне неудобны для погрузки антрацита и указала, какъ эти вагоны должны быть передѣланы (см. журналъ, въ 1-мъ приложеніи къ отчету уполномоч., № 13); но когда рѣчь зашла о средствахъ, то представитель Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги заявилъ, что таковая работа требуетъ особаго источника и за счетъ смѣтныхъ назначеній или эксплуатационныхъ расходовъ исполнена быть не можетъ. Г. Отто, представитель отъ Донецкихъ углепромышленниковъ, которыхъ непосредственно это дѣло касается, заявилъ, что онъ выяснитъ этотъ вопросъ на XI Съѣздѣ (прилож. I, № 10).

11. По вопросу о безперегрузочномъ сообщеніи съ Ростово-Владикавказскою дорогою.

Для рѣшенія этого вопроса Министръ путей сообщенія предложилъ инспектору Владикавказской дороги образовать въ Ростовѣ узловую коммиссію при участіи заинтересованныхъ дорогъ и если бы въ сей коммиссіи не состоялось соглашенія, то вопросъ этотъ будетъ направленъ порядкомъ, указаннымъ § 12 Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. О результатахъ занятій этой коммиссіи мы извѣщеній не получали и будемъ просить г. Предсѣдателя Съѣзда сдѣлать запросъ инспектору Владикавказской дороги.

12. О перевозкѣ каменнаго угля по вѣтви въ г. Курскѣ.

По этому вопросу, по приказанію г. Министра путей сообщенія, была учреждена въ г. Курскѣ комиссія, подъ предсѣдательствомъ инспектора Московско-Курской дороги, дѣйствительнаго статскаго совѣтника Шуберскаго. Комиссія постановила открыть Курскую городскую вѣтвь для перевозки угля въ Курскъ-городъ съ 1-го августа сего года, въ прямомъ безперегрузочномъ сообщеніи,—такъ что это ходатайство удовлетворено (прилож. I, №№ 8 и 9).

13. По вопросу о подѣздныхъ путяхъ.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 11 февраля сего года за № 1244, насъ извѣстилъ, что Министерствомъ путей сообщенія разработанъ проектъ общаго положенія, который въ непродолжительномъ времени будетъ представленъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта. Нынѣ Горный Департаментъ, отношеніемъ отъ 15 октября сего года за № 831, извѣщаетъ, что вопросъ этотъ и вопросъ о допущеніи обязательнаго отчужденія земель для означенныхъ путей находится на разсмотрѣніи Государственнаго Совѣта (прилож. I, №№ 12 и 20).

14. Объ изданіи законоположеній, ограждающихъ лѣса отъ истребленія.

Вопросъ объ этомъ находится на разсмотрѣніи Министерства государственныхъ имуществъ.

15. Объ открытіи болѣе легкаго кредита для углепромышленниковъ и о правительственныхъ заказахъ.

Вопросы эти, затронутые и бывшимъ съѣздомъ желѣзнодорожниковъ, составляютъ въ настоящее время предметъ обсужденія особой комиссіи изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ.

16. Объ Обществѣ взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи.

Всѣ ходатайства по этому дѣлу были разсмотрѣны въ особомъ Совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ Товарища управляющаго Государственнаго Банка, при участіи представителей отъ Министерствъ государственныхъ имуществъ и финансовъ, а также

гг. уполномоченныхъ отъ X-го Съѣзда и представителя отъ Общества взаимнаго кредита генераль-маіора Золотарева. Подробный ходъ этого дѣла изложенъ въ журналѣ Совѣщанія, приложенномъ къ настоящему отчету (приложение I, № 4). Независимо отъ ходатайствъ X-го Съѣзда, относящихся къ выдачѣ Обществу пособія въ размѣрѣ 150 тыс. р. и о допущеніи въ члены учетнаго комитета Харьковской конторы Государственнаго Банка представителя отъ Донецкихъ углепромышленниковъ, генераль-маіоръ Н. А. Золотаревъ внесъ ходатайства: 1) о разрѣшеніи Правленію Общества принимать на комиссію продажу произведеній его членовъ; 2) дозволить учрежденіе филиальныхъ отдѣленій Общества въ Бахмутѣ и Юзовѣ и 3) уменьшить размѣръ обязательнаго членскаго взноса для облегченія доступа въ Общество. По разсмотрѣніи всѣхъ этихъ ходатайствъ, Совѣщаніе пришло къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ, кои и были представлены на усмотрѣніе г. Министра финансовъ.

Общество взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи пользуется въ Харьковской конторѣ Государственнаго Банка кредитомъ по переучету векселей въ размѣрѣ 30 т. р.; такой размѣръ открытаго Обществу кредита, при настоящемъ состояніи складочнаго капитала его, не превышающаго 28 т. р., долженъ быть признанъ не только вполне соответствующимъ, но даже нѣсколько превосходящимъ общую норму, принятую Банкомъ въ отношеніи кредита однородныхъ учреждений. Дальнѣйшее расширеніе кредита Обществу въ Государственномъ Банкѣ могло бы быть допущено послѣднимъ, безъ риска для него, въ такомъ лишь случаѣ, если бы Общество представило Банку какое-либо иное надежное обезпеченіе сверхъ отвѣтственности членовъ его, каковая отвѣтственность не представляетъ значительной гарантіи, въ виду возможности выхода членовъ изъ состава Общества, съ освобожденіемъ ихъ отъ отвѣтственности по обязательствамъ его. Между тѣмъ, Общество едва ли въ состояніи представить такое обезпеченіе, такъ какъ предлагавшіяся имъ ранѣ сего, въ качествѣ залога, шахтовые устройства его членовъ не могутъ быть приняты Банкомъ, согласно его уставу; и притомъ устройства эти представляютъ извѣстную цѣнность лишь до закрытія предпріятія, послѣ же сего они явились бы для залогодержателя лишь бременемъ. Принятіе въ обезпеченіе добытаго уже угля было бы равносильно выдачѣ ссудъ подъ уголь, какъ товаръ,—каковыя товарныя ссуды,

хотя и допускаются уставомъ Банка, однако же послѣднимъ почти совсѣмъ не практикуются, въ виду представляемаго ими значительнаго риска, доказаннаго опытомъ. Остается затѣмъ предлагаемое нынѣ представителемъ Общества обезпеченіе, въ видѣ $\frac{0}{100}$ бумагъ, представляемыхъ въ Общество членами его въ обезпеченіе ихъ векселей. Бумаги эти могутъ принадлежать или къ числу цѣнностей, допускаемыхъ къ приему въ залогъ банкомъ, или же быть акціями горнопромышленныхъ обществъ, не имѣющими биржевой цѣны. Въ первомъ случаѣ не встрѣчается препятствія и не требуется особаго разрѣшенія къ пользованію кредитомъ подъ эти бумаги на общихъ основаніяхъ, путемъ ли ссудъ подъ залогъ ихъ или открытія спеціальнаго текущаго счета подъ нихъ. Во второмъ же случаѣ, бумаги являются равноцѣнностью всего устройства предпріятія, выпустившаго ихъ, и потому не могутъ представлять большей гарантіи, чѣмъ само устройство это, надежность коего въ этомъ отношеніи уже отвергнута выше.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, совѣщаніе не признало возможнымъ открыть Обществу взаимнаго кредита горнопромышленниковъ дополнительный кредитъ въ Государственномъ Банкѣ, въ размѣрѣ 150 т. р., въ вышеуказанномъ видѣ. Принимая, однако же, во вниманіе, что углепромышленники, какъ видно изъ записки генералъ-маіора Золотарева, дѣйствительно нуждаются въ кредитѣ и что дальнѣйшее оставленіе ихъ безъ поддержки въ семъ отношеніи можетъ привести ихъ къ разоренію, — члены Совѣщанія отъ Министерства государственныхъ имуществъ заявили, что они съ своей стороны находили бы весьма желательнымъ, чтобы и Министерство финансовъ нашло возможнымъ оказать Обществу матеріальную поддержку, если не изъ средствъ Государственнаго Банка, то въ видѣ ссуды, вѣ правилъ, изъ Государственнаго Казначейства. Съ своей стороны, члены отъ Министерства финансовъ въ этомъ отношеніи находили, что Министерство финансовъ не имѣетъ въ своемъ распоряженіи соответствующаго кредита для оказанія означенной помощи Обществу за счетъ Государственнаго Казначейства. Притомъ выдача Обществу означенной ссуды представляла бы еще менѣе обезпеченія, чѣмъ переучетъ векселей на ту же сумму, о которомъ просило Общество, такъ какъ въ послѣднемъ случаѣ деньги выдавались бы Обществу только по частямъ и не иначе, какъ съ обсужденіемъ благонадежности подписей на векселяхъ, тогда какъ, въ случаѣ ссуды, вся сумма была бы выдана

Обществу сразу, въ единственномъ расчетѣ на успѣхъ операцій Общества.

Поэтому, не признавъ возможнымъ увеличить кредитъ Обществу, подѣ переучетъ векселей, члены Совѣщанія отъ Министерства финансовъ тѣмъ менѣе могли признать возможнымъ выдачу Обществу предположенной членами отъ Министерства государственныхъ имуществъ ссуды.

Обратившись затѣмъ къ разсмотрѣнію предположенныхъ генералъ-маіоромъ Золотаревымъ измѣненій въ уставѣ Общества, Совѣщаніе полагало:

1) дозволить Правленію Общества принимать на комиссію продажу произведеній членовъ его, хотя это и не входитъ въ область дѣятельности Общества, какъ учрежденія кредитнаго, однако же и не стоитъ въ противорѣчій съ этою дѣятельностью, а потому и въ виду пользы, которую эта мѣра могла бы принести мѣстной промышленности, можетъ быть допущена;

2) учрежденіе филиальныхъ отдѣленій въ Бахмутѣ и Юзовѣ, при незначительности оборотныхъ средствъ Общества въ настоящее время, едва ли можно признать желательнымъ, тѣмъ болѣе, что открытіе такихъ отдѣленій ввело бы Общество въ значительные расходы, покрытіе которыхъ изъ могущихъ быть прибылей отъ сихъ отдѣленій представляется сомнительнымъ;

3) уменьшеніе обязательнаго членскаго взноса (§ 4 устава) не встрѣчаетъ возраженій, съ тѣмъ, однако, чтобы сохранено было опредѣленное уставомъ (тотъ же § 4) отношеніе между высшимъ и низшимъ размѣромъ сего взноса.

Наконецъ, въ отношеніи допущенія представителя отъ угольной промышленности въ составъ учетнаго комитета Харьковской конторы Государственнаго Банка, Совѣщаніе не усмотрѣло препятствій по существу, но вмѣстѣ съ тѣмъ приняло на видъ, что число членовъ сего комитета опредѣлено уставомъ конторы Государственнаго Банка (ст. 41) и что посему увеличеніе числа ихъ потребовало бы особаго разрѣшенія въ законодательномъ порядкѣ. Въ виду сего Совѣщаніе признало болѣе удобнымъ, допустивъ мѣру эту въ принципѣ, отложить осуществленіе ея впредь до перваго годичнаго возобновленія состава комитета (ст. 45 уст. конторы).

Вслѣдствіе всего вышеизложеннаго, Совѣщаніе представило на усмотрѣніе г. Министра:

1) объ измѣненіи устава Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи въ слѣдующемъ отношеніи: въ § 17 („Обществу взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи дозволяется производство лишь слѣдующихъ операцій“) включить пунктъ 10, въ коемъ изложить: «пріемъ отъ членовъ Общества произведеній ихъ рудниковъ на комиссіонную продажу»;

2) о принятіи, при первой возможности, въ составъ учетнаго комитета Харьковской конторы Государственнаго Банка члена, спеціально знакомаго съ личнымъ составомъ горнопромышленниковъ юга Россіи и положеніемъ ихъ дѣлъ и оборотовъ, съ избраніемъ и утвержденіемъ его на общихъ основаніяхъ для другихъ членовъ комитета, и

3) о заявленномъ въ совѣщаніи ходатайствѣ представителей Общества взаимнаго кредита и членовъ отъ Министерства государственныхъ имуществъ оказать поддержку означенному Обществу отпускомъ оному ссуды изъ Государственнаго Казначейства въ 150 т. р. на особыхъ основаніяхъ, на удовлетвореніе каковаго ходатайства со стороны членовъ Совѣщанія отъ Министерства финансовъ согласія не изъявлено, по причинамъ, указаннымъ въ вышеприведенныхъ соображеніяхъ.

При подписаніи журнала г. Авдаковъ представилъ слѣдующее заявленіе:

„Не присутствуя на послѣднемъ засѣданіи Совѣщанія по дѣлу Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, когда была читана записка Его Превосходительства М. А. Золотарева, я не могъ тогда сдѣлать на нее надлежащихъ замѣчаній; нынѣ же, при подписи журнала Совѣщанія, прочитавъ, что генераль-маіоръ М. А. Золотаревъ ходатайствуетъ о разрѣшеніи Обществу принимать на комиссію произведенія горныхъ продуктовъ, какъ-то минеральное топливо и проч. и что совѣщаніе признало полезнымъ это ходатайство уважить и сдѣлать соответствующее измѣненіе въ уставѣ Общества, я считаю себя обязаннымъ сдѣлать слѣдующую оговорку по этому предмету. Присутствовавъ въ совѣщаніяхъ въ качествѣ уполномоченнаго X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, я считаю себя обязаннымъ поддерживать только тѣ ходатайства о помощи Обществу, кои рассмотрѣны и утверждены X Съѣздомъ. Ходатайство же генераль-маіора Золотарева, о комиссіонной продажѣ горныхъ продуктовъ, Съѣздомъ совсѣмъ не обсуждалось и не представлялось Правительству.

Принимая во вниманіе это, а также и то, что при самой разработкѣ устава Общества прежніе Съѣзды не считали желательнымъ, чтобы означенное Общество занималось комиссіонными операціями, особенно при продажѣ каменнаго угля,—я позволяю себѣ выразить желаніе, чтобы вопросъ этотъ былъ предварительно рассмотрѣнъ ближайшимъ Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, съ которымъ Общество взаимнаго кредита горнопромышленниковъ тѣсно связано денежными дѣлами и общими интересами“.

(Прилож. I, № 4).

17. О земскихъ сборахъ съ каменноугольныхъ шахтъ.

Вопросъ объ этомъ находится на рассмотрѣніи особой при Министерствѣ финансовъ комиссіи, въ составъ которой приглашенъ и представитель горнаго вѣдомства. (Прилож. I, № 20).

18. О сборахъ за право торговли по отношенію къ каменноугольнымъ шахтамъ.

Согласно ходатайству одного изъ предшествовавшихъ Съѣздовъ, со стороны Министра финансовъ было уже сдѣлано по сему вопросу разъясненіе, благоприятное для углепромышленниковъ. Въ виду ходатайства по сему предмету горнопромышленниковъ, объясняющихъ, что упомянутое распоряженіе Министерства финансовъ осталось, повидимому, неизвѣстно нѣкоторымъ казеннымъ палатамъ, Министерство государственныхъ имуществъ сдѣлало по означенному предмету, въ текущемъ году, съ Министерствомъ финансовъ новое сношеніе. На это Министерство финансовъ увѣдомило о разсылкѣ имъ, отъ 3-го мая 1885 года за № 3838, циркулярнаго предписанія казеннымъ палатамъ о томъ, что такъ какъ по п. 1 ст. 4 Полож. о пошл. за пр. торг. и пром. (прил. къ ст. 464 Св. Зак. т. V уст. о пошл. по прод. 1876 года), разработка каменнаго угля на земляхъ, въ пользованіи, собственности или арендѣ состоящихъ, и продажа онаго на мѣстахъ добычи не подлежатъ платежу торговыхъ пошлинъ,—то за симъ и лица, служащія въ разныхъ должностяхъ при таковыхъ кояхъ, не могутъ быть признаваемы за торговыхъ приказчиковъ и обязываемы къ выборкѣ приказчичьихъ свидѣтельствъ.

19. О динамитѣ.

а) *Объ облегченіи въ полученіи разрѣшенія на открытіе динамитныхъ складовъ.*

Ходатайство это, какъ выраженное въ слишкомъ общей формѣ, не могло быть разсмотрѣно Министерствомъ государственныхъ имуществъ.

б) *О перевозкѣ динамита по желѣзнымъ дорогамъ.*

Правила о перевозкѣ динамита по желѣзнымъ дорогамъ были предметомъ разсмотрѣнія особой комиссіи при Министерствѣ путей сообщенія, которая выработанныя ею предположенія имѣеть представить на благоусмотрѣніе Министра путей сообщенія.

20. Объ измѣненіи Положенія о Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Въ виду ходатайства Съѣзда по сему предмету, Горнымъ Департаментомъ былъ составленъ проектъ новаго Положенія, согласно ходатайству X Съѣзда, каковой и утверждень г. Министромъ государственныхъ имуществъ. (Прилож. I, № 15).

21. О постановленіяхъ Славяносербскаго и Бахмутскаго земскихъ собраній о размѣрѣ сбора въ 1887 году.

Получивъ увѣдомленіе Славяносербской земской управы объ открытіи 10 сего октября сессіи уѣзднаго земскаго Собранія въ г. Луганскѣ, мы присутствовали на означенномъ Собраніи, при чемъ, согласно постановленію X Съѣзда, заявили протестъ противъ несоразмѣрно высокой оцѣнки каменноугольныхъ рудниковъ сравнительно съ другими недвижимыми имуществами уѣзда. Земское собраніе не нашло, однако, возможнымъ уменьшить оцѣнку рудниковъ и сохранивъ прошлогодній способъ разцѣнки, умноженіемъ общей цифры производства на 5 копѣекъ, опредѣлило полную стоимость всѣхъ угольныхъ копей Славяносербскаго уѣзда въ суммѣ 1.200,000 рублей. Въ основаніе этой разцѣнки была принята представленная нами цифра производительности всѣхъ рудниковъ въ уѣздѣ, равная 24 милліонамъ пудовъ, включая сюда и крестьянскія работы, которыя до сихъ поръ не облагались земскимъ сборомъ, нынѣ же будутъ подлежать обложенію наравнѣ съ другими.

Земское собраніе постановило, согласно нашему ходатайству, предоставить XI горнопромышленному Съѣзду раскладку между всѣми владѣльцами рудниковъ причитающейся съ нихъ на 1887 г. общей суммы уѣзднаго земскаго сбора, составляющей 8,700 руб. По полученіи отъ Съѣзда подробной раскладки, земская управа озаботится разсылкой окладныхъ листовъ гг. углепромышленникамъ и будетъ взыскивать причитающуюся съ каждаго сумму обыкновеннымъ порядкомъ.

Приведа въ извѣстность XI Съѣздъ о положеніи всѣхъ ходатайствъ предыдущаго Съѣзда, мы считаемъ долгомъ отмѣтить, что X Съѣздъ не прошелъ безслѣдно и результатомъ его занятій было рѣшеніе капитальныхъ вопросовъ, каковы: 1) повышение пошлины въ портахъ Чернаго моря и ожидаемое повышение таковой въ Балтійскихъ портахъ, какъ полное рѣшеніе; 2) постройка порта въ Маріуполѣ; 3) пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и нѣскольکو вопросовъ, касающихся упорядоченія перевозокъ Донецкаго минеральнаго топлива.

Настоящему XI Съѣзду предстоитъ продолжать работу по всѣмъ вопросамъ, хотя и не рѣшеннымъ, но находящимся на разсмотрѣніи Правительства, а также возбужденіе и новыхъ вопросовъ, намѣченныхъ текущей жизнью южной горной промышленности.

Мы позволяемъ себѣ надѣяться, что работы настоящаго Съѣзда также не пройдутъ безслѣдно, чему лучшимъ ручательствомъ служить то вниманіе и сочувствіе, коимъ пользуются наши Съѣзды въ правительственныхъ сферахъ, подтвержденіе чего мы нашли въ словахъ г. Директора Горнаго Департамента Н. А. Кулибина, который, въ бытность свою на югѣ Россіи въ этомъ году, высказался въ самыхъ сочувственныхъ выраженіяхъ о работахъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ.

Уполномоченные X Съѣзда горно-
промышленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ,*
Алчевскій,
Мещиховскій.

При семъ отчетѣ прилагаются всѣ официальные извѣщенія Министерствъ государственныхъ имуществъ и путей сообщенія и частныхъ учреждений, а равно и всѣ доклады наши Правительству по дѣламъ X Съѣзда.

О Т Ч Е Т Ъ

уполномоченныхъ X-го Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи по ходатайствамъ о нуждахъ Славянскихъ и Бахмутскихъ солезаводчиковъ.

Согласно даннаго намъ X Съѣздомъ порученія, мы принимали участіе въ Совѣщаніи о тарифахъ на перевозку соли по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, происходившемъ въ Петербургѣ, въ январѣ и февралѣ с. г., при Временномъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Мы представили Совѣщанію подробное изложеніе тѣхъ ходатайствъ о нуждахъ Славянскихъ и Бахмутскихъ солезаводчиковъ, которыя были формулированы X Съѣздомъ. Къ сожалѣнію, на совѣщаніи съ перваго же дня обнаружилась полная несолидарность между собою представителей разныхъ соляныхъ промысловъ юга Россіи. Крымскіе солепромышленники настоятельно требовали уравнинія провозныхъ платъ для соли, отправляемой изъ Крыма, съ солью Славянской, Бахмутскою и Деконовскою по направленію на западные и сѣверо-западные рынки сбыта, притомъ не только на болѣе отдаленные, но даже на ближайшіе рынки, начиная отъ Харькова. Столь неосновательное и несогласное съ естественными географическими условіями, въ коихъ находятся эти различные источники, требованіе Крымскихъ солепромышленниковъ было, однако, встрѣчено сочувственно представителями нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, преимущественно Лозово-Севастопольской, заинтересованной въ распространеніи Крымскихъ солей въ ущербъ соли Донецкаго бассейна. Въ виду такого неблагоприятнаго для насъ оборота дѣла по вопросу о тарифахъ на соль, намъ пришлось, главнымъ образомъ, ограничиться протестами противъ предполагаемаго уравнинія тарифовъ. Подробный ходъ преній по сему существенно важному вопросу Вы изволите усмотрѣть изъ прилагаемаго при семъ протокола Совѣщанія. Результатомъ нашихъ протестовъ противъ уравнительнаго тарифа на соль было то, что Совѣщаніе не пришло ни къ какимъ положительнымъ результатамъ и ограничилось рѣшеніемъ отсрочить дѣйствіе старыхъ тарифовъ впредь до новаго соглашенія. Въ особой докладной запискѣ на имя гг. Министровъ путей сообщенія и государственныхъ имуществъ (см. приложение къ отчету), мы подробно мотивировали нашъ протестъ противъ уравнительнаго тарифа и просили Правительство не допустить введенія такового. На означенное хода-

тайство наше до сего времени не послѣдовало еще отвѣта; между тѣмъ съ 1-го сего октября уравнильный тарифъ на Варшаву и весь Привислянскій край опубликованъ Управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и введенъ въ дѣйствіе.

По ходатайству о недопущеніи пониженія тарифовъ для иностранной соли на дорогѣ Привислянской и на дорогахъ, входящихъ, въ Русско-Германскій союзъ, мы входили съ представленіемъ въ Совѣщаніе, учрежденное по ходатайствамъ X Съѣзда при тарифномъ отдѣленіи Департамента желѣзныхъ дорогъ, по получили отвѣтъ, что этотъ вопросъ долженъ быть внесенъ на обсужденіе происходившаго тогда Совѣщанія по вопросу о тарифахъ на соль при Временномъ Управленіи казенныхъ дорогъ. На означенномъ совѣщаніи представитель Привислянской дороги выяснилъ, что означенная дорога, при тарифѣ для Русской соли въ $\frac{1}{70}$ к. съ пуда и версты, держитъ тарифъ для иностранной въ $\frac{1}{45}$ к. съ пуда и версты. Изъ статистическихъ же данныхъ видно, что иностранная соль въ послѣднее время вовсе почти не идетъ въ Привислянскій край, а если и ввозится въ самомъ незначительномъ количествѣ, то пользуется для этого болѣе дешевыми, чѣмъ желѣзнодорожные, —водяными путями, преимущественно Вислою. Въ послѣднее же время ввозъ иностранной соли въ Привислянскій край совершенно прекратился, чему способствуетъ въ значительной степени низкій курсъ нашихъ бумажныхъ денегъ. Ходатайство о наложеніи пошлины на мѣшки, въ которыхъ ввозится Австрійская и Прусская соль или же объ увеличеніи ввозной пошлины на самую соль было представлено нами въ Совѣщаніе, учрежденное при Горномъ Департаментѣ.

Ходатайство Съѣзда по сему предмету было сообщено г. Министру финансовъ, который, въ отвѣтъ на это сношеніе, увѣдомилъ, что, по его мнѣнію, существующее покровительство Русской соли едва ли можетъ быть признано недостаточнымъ, при быстромъ уменьшеніи привоза иностранной соли (количество коей съ 11,3 милліоновъ въ 1881 году упало до 5,7 мил. въ 1884 г. и до 2,1 мил. въ 1885 г.). Такимъ образомъ, если даже принять приводимый Съѣздомъ въ основаніе своего ходатайства расчетъ, то, имѣя въ виду, что пошлина на джутовые мѣшки, въ размѣрѣ 2 р., установлена еще въ 1881 году, нельзя не признать, что льгота для иностранной соли, вытекающая изъ беспошлиннаго пропуска заключающихъ послѣднюю джутовыхъ мѣшковъ, не только не ока-

зала дѣйствія въ смыслѣ уменьшенія покровительства Русской соли, но не помѣшала почти полному вытѣсненію иностранной соли съ Русскихъ рынковъ. При этомъ Министерство замѣтило, что и приводимый въ ходатайствахъ Съѣзда расчетъ не совсѣмъ точенъ, такъ какъ соль облагается пошлиною вмѣстѣ съ вѣсомъ мѣшка.

Посему и принимая во вниманіе, что соль въ мѣшкахъ привозится, главнымъ образомъ, по сухопутной границѣ, а привозъ по сей послѣдней въ 1885 году не превышалъ 1,7 миллионъ пуд. и что просимое Съѣздомъ обложеніе мѣшковъ отдѣльно отъ соли было бы не согласно съ общепринятымъ при исчисленіи таможенныхъ пошлинъ правиломъ, по которому укупорка, если нѣтъ скидки на тару, идетъ въ счетъ вѣса товара и не подлежитъ особому обложенію, Министръ финансовъ не призналъ достаточныхъ оснований къ уваженію означеннаго ходатайства Съѣзда.

Тѣмъ не менѣе, при переговорахъ объ этомъ предметѣ въ Таможенномъ Департаментѣ Министерства финансовъ, мы получили завѣреніе, что въ случаѣ, если бы обстоятельства измѣнились и если бы Русская соль стала опять встрѣчать конкуренцію съ иностранною, то Департаментъ не откажется отъ обсужденія вопроса о пересмотрѣ таможенныхъ тарифовъ на соль.

По вопросу о пониженіи желѣзными дорогами тарифовъ въ направленіи къ Либавѣ, Ригѣ и Москвѣ, мы входили въ переговоры съ представителями желѣзныхъ дорогъ. Курско-Харьково-Азовская желѣзная дорога отнеслась сочувственно къ этому ходатайству и ввела съ 19 мая сего года тарифъ въ $\frac{1}{60}$ к. съ пуда и версты для соли, идущей до Курска, какъ по направленію къ Либавѣ, такъ и къ Москвѣ, а съ 1-го сентября введенъ специальный пониженный тарифъ на Либаво-Роменскую желѣзную дорогу. Но такъ какъ при тарифѣ въ $\frac{1}{60}$, соль Донцакаго бассейна не можетъ достигнуть до Москвы, то мы ходатайствовали объ установленіи для Москвы тарифа въ $\frac{1}{80}$ съ пуда и версты, по каковому тарифу возится въ настоящее время каменный уголь. Курско-Харьково-Азовская желѣзная дорога вошла по этому предмету въ переговоры съ Московско-Курской желѣзной дорогой; но отвѣта на наше ходатайство до сего времени еще не послѣдовало.

По ходатайству о разрѣшеніи грузить до 618 пудовъ соли въ вагонъ, вмѣсто 600 пуд., для пополненія неизбѣжной въ пути усышки и утечки, мы получили отвѣтъ, что этотъ вопросъ дол-

женъ быть внесенъ на обсужденіе ближайшаго очереднаго Сѣзда представителей всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ Петербургѣ, такъ какъ по этому предмету должны выразить свое согласіе всѣ желѣзныя дороги.

По ходатайству о таксированіи всѣхъ сортовъ соли, какъ укупоренной, такъ и неукупоренной, а также въ разныхъ укупоркахъ,—по одному и тому же разряду, мы входили съ представленіемъ въ Совѣщаніе, учрежденное по ходатайствамъ X Сѣзда при тарифномъ отдѣлѣ Департамента желѣзныхъ дорогъ, но отвѣта до сего времени не получили.

Въ то же Совѣщаніе было внесено нами ходатайство объ устройствѣ вагонныхъ вѣсовъ на ст. Ступки Донецкой желѣзной дороги, при чемъ выяснилось, что по существующимъ правиламъ желѣзныя дороги обязаны устраивать такіе вѣсы на станціяхъ тогда, когда отправка груза на нихъ достигаетъ 500,000 пудовъ въ годъ; представитель Донецкой желѣзной дороги заявилъ, что когда отправка соли со ст. Ступки достигнетъ этой цифры, вѣсы будутъ немедленно устроены.

Уполномоченные X Сѣзда горно-
промышленниковъ юга Россіи *Авдаковъ.*

Мещиговскій.

ПРИЛОЖЕНИЕ ПЕРВОЕ

къ отчету уполномоченныхъ X съѣзда горнопро-
мышленниковъ юга Россіи.

ОФФИЦІАЛЬНЫЯ ИЗВѢЩЕНІЯ

О ПОЛОЖЕНІИ ХОДАТАЙСТВЪ

ПО ДѢЛАМЪ X СЪѢЗДА.

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА
Курско-Харьково-Азовской

№ 1.

жельзной дороги.

—
Тарифное Отдѣленіе.

—
Января 10-го дня 1886 года.

№ 14.

г. Харьковъ.

Гг. уполномоченнымъ X Съѣз-
да горнопромышленниковъ южной
Россіи.

На отношеніе Ваше отъ 13-го декабря сего года за № 1-мъ Правленіе Общества Курско-Харьково-Азовской жельзной дороги имѣеть честь увѣдомить, что соглашеніе Курско-Харьково-Азовской жельзной дороги съ Московско-Курскою жельзною дорогою, о про-дленіи до 1-го іюля 1887 года срока дѣйствія тарифа на пере-возку каменнаго угля со станцій Донецкой жельзной дороги на станціи Московско-Курской жельзной дороги,—состоялось, о чемъ будетъ своевременно объявлено во всеобщее свѣдѣніе.

За Предсѣдателя *Хмбнниковъ*.

Завѣдывающій тарифнымъ отдѣленіемъ *Е. Борисовъ*.

МИНИСТЕРСТВО

№ 2.

Государственныхъ Имуществъ.

—
Горный Департаментъ.

—
Отдѣленіе частныхъ горныхъ за-
водовъ.

столь 2-й.

8-го апрѣля 1886 года.

№ 306.

Гг. уполномоченнымъ X Съѣзда
горнопромышленниковъ юга Россіи.

Правленіе Общества Рыбинско-Бологовской жельзной дороги обратилось въ Совѣтъ Управленія Главнаго Общества Россійскихъ жельзныхъ дорогъ съ предложеніемъ о пониженіи тарифа на ка-менный уголь, слѣдующій изъ Петербурга въ Рыбинскъ и за Ры-бинскъ на Волгу до $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты.

Входя съ представленіемъ по сему предмету въ Министер-ство путей сообщенія, Совѣтъ Управленія находить: что отпра-вляемый изъ С.-Петербурга каменный уголь могъ бы служить весь-ма полезнымъ обратнымъ, для сообщенія съ Рыбинскомъ, грузомъ; что осуществленіе значительной перевозки въ Рыбинскъ угля воз-можно лишь при установленіи для сей перевозки наиболѣе низ-

каго тарифа; что поощреніе перевозки англійскаго каменнаго угля для снабженія имъ Волги не можетъ наноситьъ ущерба русскому каменному углю, и что облегченіе снабженія пароходовъ на Волгѣ углемъ важно и въ общегосударственномъ отношеніи, какъ средство противъ уничтоженія лѣсовъ въ Приволжскомъ краѣ и противъ обмелѣнія р. Волги.

Горный Департаментъ, предварительно сообщенія Департаменту желѣзныхъ дорогъ отзыва своего по предмету изложеннаго ходатайства Совѣта Управленія Главнаго Общества желѣзныхъ дорогъ, покорнѣйше проситъ Васъ доставить, въ возможно непродолжительномъ времени, свое по сему ходатайству заключеніе.

МИНИСТЕРСТВО

№ 3.

Государственныхъ Имуществъ.

Горный Департаментъ.

Отдѣленіе частныхъ горныхъ заводовъ.

столь 2-й.

26-го апрѣля 1886 года.

№ 326.

**Гг. уполномоченнымъ X Съѣзда
горнопромышленниковъ юга Россіи.**

Въ виду ходатайства образованнаго при Министерствѣ путей сообщенія Совѣщанія по вопросамъ о перевозкахъ минеральнаго топлива, возбужденнымъ X Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, Министръ путей сообщенія разрѣшилъ созваніе особой комиссіи изъ инспекторовъ Московско-Курской и Курско-Харьково-Азовской желѣзныхъ дорогъ, съ представителями отъ дорогъ и горнопромышленниковъ, подъ предсѣдательствомъ инспектора Московско-Курской дороги, инженера дѣйствительнаго статскаго совѣтника Шуберскаго, для обсужденія на мѣстѣ вопроса о перевозкѣ угля по вѣтви въ г. Курскъ.

Сообщая объ этомъ, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ проситъ распоряженія Горнаго Департамента о приглашеніи въ означенную комиссію представителей отъ X Съѣзда южныхъ горнопромышленниковъ.

Объ изложенномъ Горный Департаментъ увѣдомляетъ Васъ, въ видахъ принятія Вами участія въ вышеупомянутой комиссіи, присовокупляя, что о времени созванія таковой Вамъ надлежитъ снестись съ Предсѣдателемъ ея, дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Шуберскимъ.

ЖУРНАЛЪ

Совѣщанія по дѣлу Общества взаимнаго кредита горно-промышленниковъ юга Россіи *.

Предложеніемъ отъ 26 января 1886 года за № 843, Ваше Высочайшее Превосходительство изволили возложить на Совѣщаніе, образованное по дѣлу Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, обсужденіе вопросовъ объ оказаніи помощи сему Обществу и объ измѣненіи его устава.

По существу сихъ двухъ вопросовъ представитель названнаго Общества, Предсѣдатель Правленія онаго, генераль-маіоръ Золотаревъ внесъ въ Совѣщаніе записку, въ которой изложилъ нижеслѣдующее:

Въ западной части Донецкаго края добыча угля, по исчисленію на 1886 годъ, простирается до 107 милліоновъ пудовъ. Изъ этого количества 56½ мил. приходится на долю крупныхъ углепромышленниковъ (добывающихъ отъ 4½ до 13 м. пуд.), 47 мил. пудовъ на среднихъ (250 т.—4½ м. пуд.), 1.200,000 пуд. на мелкихъ (50—250 т. пуд.) и 2.300,000 п. на крестьянъ. Оставляя въ сторонѣ послѣднихъ, хищнически разрабатывающихъ копи и лишь подрывающихъ горное дѣло, всѣ остальные промышленники крайне стѣснены въ оборотныхъ средствахъ и потому нуждаются въ правильно организованномъ кредитѣ, особенно же промышленники мелкіе и средніе, которые, безъ поддержки въ этомъ отношеніи, могутъ вовсе разориться и прекратить свою дѣятельность. Такое же послѣдствіе представляется для промышленности весьма нежелательнымъ, какъ потому, что означенные промышленники производятъ около половины всего добываемаго въ край угля, такъ и потому, что съ гибелью ихъ на угольномъ рынкѣ установится монополія крупныхъ производителей, а вмѣстѣ съ тѣмъ и произвольное возвышеніе цѣнъ на уголь.

* Членами Совѣщанія, подъ предсѣдательствомъ дѣйствительнаго статскаго совѣтника Ю. Г. Жуковского, были: отъ Министерства финансовъ дѣйствительный статскій совѣтникъ П. Х. Швалебахъ и отъ Министерства государственныхъ имуществъ дѣйствительный статскій совѣтникъ А. А. Штофъ и статскій совѣтникъ Е. Н. Таскинъ; въ Совѣщаніи участвовали: Предсѣдатель Правленія Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи генераль-маіоръ М. А. Золотаревъ и уполномоченные Х Съѣзда южныхъ горнопромышленниковъ Н. С. Авдаковъ и К. Д. Мещиховскій.

Учрежденное въ 1881 г. Общество взаимнаго кредита горнопромышленниковъ, при настоящемъ положеніи своемъ, далеко не можетъ удовлетворять потребности ихъ въ кредитъ, такъ какъ, въ силу различныхъ неблагоприятныхъ обстоятельствъ, дѣла Общества пришли въ такой упадокъ, что оно располагаетъ средствами всего на сумму до 128 тыс. р., считая въ томъ числѣ и складочный капиталъ 28 тыс. руб., и открытый ему въ Государственномъ Банкѣ кредитъ по переучету векселей 30 тысячъ руб. и по перезалогу $\frac{1}{2}$ бумагъ (до 29 тыс. руб.), и ввѣренный ему суммы частныхъ лицъ и учреждений (41 т. р.). Между тѣмъ, потребность горнопромышленниковъ въ кредитъ могла бы лишь тогда считаться обеспеченною, если бы они могли располагать имъ въ размѣръ до 500 т. р., какъ это видно изъ слѣдующаго расчета.

Размѣръ оборотнаго капитала, необходимаго для углепромышленности въ теченіе года, можно опредѣлить въ 6 мил. руб.; изъ этой суммы $\frac{1}{3}$ или 2 м. р., идущіе на покупку матеріаловъ, уплату $\frac{1}{2}$ и погашенія по вложеннымъ капиталамъ, могутъ быть покрыты изъ средствъ, полученныхъ отъ сбыта угля, несмотря на непостоянность спроса на него. Изъ остальныхъ же $\frac{2}{3}$ или 4 м. руб., затрачиваемыхъ на производство работъ по добычѣ угля и недопускающихъ отсрочки въ покрытіи ихъ, нѣкоторую часть, хотя бы на 3 мѣсяца, необходимо обезпечить путемъ кредита, для чего требуется 1 м. руб. Предполагая, что половина промышленниковъ такъ или иначе имѣетъ возможность добыть и эти средства, остается озаботится лишь нахожденіемъ источника таковыхъ для другой половины (500 т. р.); на удовлетвореніе этой нужды, прежде всего, можно обратить вышеуказанные 128 т. р., находящихся въ распоряженіи Общества взаимнаго кредита,—что же касается остальной затѣмъ суммы до 500 т. р., то полученіе оной отчасти можетъ быть достигнуто, по мнѣнію генераль-маіора Золотарева, путемъ открытія Обществу въ Харьковской конторѣ Государственнаго Банка добавочнаго кредита по переучету векселей на 150 тысячъ руб.

Возникающій при этомъ вопросъ о томъ, чѣмъ обезпечить новый кредитъ, имѣющій быть открытымъ Обществу (складочный капиталъ едва достаточенъ для гарантіи настоящаго кредита его въ Государственномъ банкѣ), представитель Общества предполагаетъ разрѣшить въ томъ смыслѣ, чтобы обязать членовъ Общества, векселя коихъ будутъ учитываться Обществомъ въ Государ-

ственнымъ банкѣ, представлять на всю сумму принятыхъ отъ нихъ векселей добавочное обезпеченіе въ видѣ $\frac{0}{100}$ бумагъ, поименованныхъ въ § 8 устава Общества, преимущественно же акцій мѣстныхъ горнопромышленныхъ предприятий, о чемъ и сдѣлать особое постановленіе въ уставѣ, примѣчаніемъ къ указанному §. Къ сему генераль-маіоръ Золотаревъ присовокупилъ, что такое измѣненіе устава, какъ то само собою разумѣется, можетъ быть допущено въ томъ лишь случаѣ, если на то послѣдуетъ согласіе Общаго Собранія, имѣющаго быть въ самомъ непродолжительномъ времени.

Независимо отъ того, представитель Общества полагалъ необходимымъ, въ видахъ развитія дѣятельности послѣдняго и усиленія его значенія, допустить въ уставѣ его слѣдующія измѣненія:

1) разрѣшить Правленію Общества принимать на комиссію продажу произведеній его членовъ,—мѣра вполне необходимая, какъ въ видахъ устраненія посредничества перекупщиковъ, эксплуатирующихъ углепромышленниковъ, такъ и для удаленія съ рынка угля недоброкачественнаго, нынѣ сбываемаго въ значительныхъ размѣрахъ и подрывающаго довѣріе къ мѣстному производству;

2) дозволить учрежденіе филиальныхъ отдѣленій Общества въ Бахмутѣ и Юзовѣ, для облегченія денежныхъ оборотовъ въ краѣ, лишенномъ другихъ кредитныхъ учрежденій, и

3) уменьшить размѣръ обязательнаго членскаго взноса для облегченія доступа въ Общество.

Сверхъ сего, генераль-маіоръ Золотаревъ находилъ полезнымъ, для установленія надлежащей оцѣнки кредитоспособности лицъ, векселя коихъ представляются Обществомъ къ учету въ Харьковскую контору Государственнаго банка, допустить къ участию въ засѣданіяхъ учетнаго комитета сей конторы представителя отъ горной промышленности, выборъ котораго изъ среды мѣстныхъ промышленниковъ можно было бы предоставить Правленію Харьковской конторы.

Обсудивъ все вышеизложенное, Совѣщаніе нашло:

Общество взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи пользуется въ Харьковской конторѣ Государственнаго банка кредитомъ по переучету векселей въ размѣрѣ 30 т. р.; такой размѣръ открытаго Обществу кредита, при настоящемъ состояніи складочнаго капитала его, не превышающаго 28 т. р., долженъ быть признанъ не только вполне соответствующимъ, но даже нѣсколько превосходящимъ общую норму, принятую Банкомъ въ от-

ношеніи кредита однородныхъ учреждений. Дальнѣйшее расширеніе кредита Обществу въ Государственномъ Банкѣ могло бы быть допущено послѣднимъ, безъ риска для него, въ такомъ лишь случаѣ, если бы Общество представило Банку какое-либо иное надежное обезпеченіе сверхъ отвѣтственности членовъ его, каковая отвѣтственность не представляетъ значительной гарантіи, въ виду возможности выхода членовъ изъ состава Общества, съ освобожденіемъ ихъ отъ отвѣтственности по обязательствамъ его. Между тѣмъ, Общество едва ли въ состояніи представить такое обезпеченіе, такъ какъ предлагавшіяся имъ ранѣе сего, въ качествѣ залога, шахтовья устройства его членовъ не могутъ быть приняты Банкомъ, согласно его уставу; и притомъ устройства эти представляютъ извѣстную цѣнность лишь до закрытія предпріятія, послѣ же сего они явились бы для залогодержателя лишь бременемъ. Принятіе въ обезпеченіе добытаго уже угля было бы равносильно выдачѣ ссудъ подъ уголь, какъ товаръ,—каковыя товарныя ссуды, хотя и допускаются уставомъ Банка, однако же послѣднимъ почти совсѣмъ не практикуются, въ виду представляемаго ими значительнаго риска, доказаннаго опытомъ. Остается затѣмъ предлагаемое нынѣ представителемъ Общества обезпеченіе, въ видѣ $\frac{0}{100}$ бумагъ, представляемыхъ въ Общество членами его въ обезпеченіе ихъ векселей. Бумаги эти могутъ принадлежать или къ числу цѣнностей, допускаемыхъ къ приему въ залогъ Банкомъ или же быть акціями горнопромышленныхъ обществъ, не имѣющими биржевой цѣны. Въ первомъ случаѣ не встрѣчается препятствія и не требуется особаго разрѣшенія къ пользованію кредитомъ подъ эти бумаги на общихъ основаніяхъ, путемъ ли ссудъ подъ залогъ ихъ или открытія спеціальнаго текущаго счета подъ нихъ. Во второмъ же случаѣ, бумаги являются равноцѣнностью всего устройства предпріятія, выпустившаго ихъ, и потому не могутъ представлять большей гарантіи, чѣмъ само устройство это, надежность коего въ этомъ отношеніи уже отвергнута выше.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, Совѣщаніе не признало возможнымъ открыть Обществу взаимнаго кредита горнопромышленниковъ дополнительный кредитъ въ Государственномъ Банкѣ, въ размѣрѣ 150 т. р. въ вышеуказанномъ видѣ. Принимая, однако-же, во вниманіе, что углепромышленники, какъ видно изъ записки генераль-маіора Золотарева, дѣйствительно нуждаются въ кредитѣ и что дальнѣйшее оставленіе ихъ безъ поддержки въ семъ отно-

шеніи можетъ привести ихъ къ разоренію,—члены Совѣщанія отъ Министерства государственныхъ имуществъ заявили, что они съ своей стороны находили бы весьма желательнымъ, чтобы Министерство финансовъ нашло возможнымъ оказать Обществу матеріальную поддержку, если не изъ средствъ Государственнаго Банка, то въ видѣ ссуды, вѣ правилѣ, изъ Государственнаго Казначейства. Съ своей стороны, члены отъ Министерства финансовъ въ этомъ отношеніи находили, что Министерство финансовъ не имѣетъ въ своемъ распоряженіи соотвѣтствующаго кредита для оказанія означенной помощи Обществу, за счетъ Государственнаго Казначейства. Притомъ выдача Обществу означенной ссуды представляла бы еще менѣе обезпеченія, чѣмъ переучетъ векселей на ту же сумму, о которомъ просило Общество, такъ какъ въ послѣднемъ случаѣ деньги выдавались бы Обществу только по частямъ и не иначе, какъ съ обсужденіемъ благонадежности подписей на векселяхъ, тогда какъ, въ случаѣ ссуды, вся сумма была бы выдана Обществу сразу, въ единственномъ расчетѣ на успѣхъ операций Общества.

Поэтому, не признавъ возможнымъ увеличить кредитъ Обществу подъ переучетъ векселей, члены Совѣщанія отъ Министерства финансовъ тѣмъ менѣе могли признать возможнымъ выдачу Обществу предположенной членами отъ Министерства государственныхъ имуществъ ссуды.

Обратившись затѣмъ къ рассмотрѣнію предположенныхъ генераль-маіоромъ Золотаревымъ измѣненій въ уставѣ Общества, Совѣщаніе полагало:

1) дозволить Правленію Общества принимать на комиссію продажу произведеній членовъ его, хотя это и не входитъ въ область дѣятельности Общества, какъ учрежденія кредитнаго, однако же и не стоитъ въ противорѣчій съ этою дѣятельностью, а потому и въ виду пользы, которую эта мѣра могла бы принести мѣстной промышленности, можетъ быть допущена;

2) учрежденіе филиальныхъ отдѣленій въ Бахмутѣ и Юзовѣ, при незначительности оборотныхъ средствъ Общества въ настоящее время, едва ли можно признать желательнымъ, тѣмъ болѣе, что открытіе такихъ отдѣленій ввело бы Общество въ значительные расходы, покрытіе которыхъ изъ могущихъ быть прибылей отъ сихъ отдѣленій представляется сомнительнымъ;

3) уменьшение обязательнаго членскаго взноса (§ 4 устава) не встрѣчаетъ возраженій, съ тѣмъ, однако, чтобы сохранено было опредѣленное уставомъ (тотъ же § 4) отношеніе между высшимъ и низшимъ размѣромъ сего взноса.

Наконецъ, въ отношеніи допущенія представителя отъ угольной промышленности въ составъ учетнаго комитета Харьковской конторы Государственнаго Банка, Совѣщаніе не усмотрѣло препятствія по существу, но вмѣстѣ съ тѣмъ приняло на видъ, что число членовъ сего комитета опредѣлено уставомъ конторъ Государственнаго Банка (ст. 41) и что посему увеличеніе числа ихъ потребовало бы особаго разрѣшенія въ законодательномъ порядкѣ. Въ виду сего Совѣщаніе признало болѣе удобнымъ, допустить мѣру эту въ принципѣ, отложить осуществленіе ея впредь до перваго годичнаго возобновленія состава комитета (ст. 45 уст. конторъ).

Вслѣдствіе всего вышеизложеннаго, Совѣщаніе имѣетъ честь представить на усмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства:

1) объ измѣненіи устава Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи въ слѣдующемъ отношеніи: въ § 17 („Обществу взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи дозволяется производство лишь слѣдующихъ операцій“) включить пунктъ 10, въ коемъ изложить „пріемъ отъ членовъ Общества произведеній ихъ рудниковъ на коммисіонную продажу“;

2) о принятіи, при первой возможности, въ составъ учетнаго комитета Харьковской конторы Государственнаго Банка члена, спеціально знакомаго съ личнымъ составомъ горнопромышленниковъ юга Россіи и положеніемъ ихъ дѣлъ и оборотовъ, съ избраніемъ и утвержденіемъ его на общихъ основаніяхъ для другихъ членовъ комитета, и

3) о заявленномъ въ Совѣщаніи ходатайствѣ представителей Общества взаимнаго кредита и членовъ отъ Министерства государственныхъ имуществъ оказать поддержку означенному Обществу отпускомъ оному ссуды изъ Государственнаго Казначейства въ 150 т. р. на особыхъ основаніяхъ, на удовлетвореніе каковаго ходатайства со стороны членовъ Совѣщанія отъ Министерства финансовъ согласія не изъявлено, по причинамъ, указаннымъ въ вышеприведенныхъ соображеніяхъ. Подписали: *Ю. Жуковский*, *П. Шванебахъ*, *А. Штофъ* и *Н. Авдаковъ*, съ особымъ мнѣніемъ по вопросу о предоставленіи Обществу взаимнаго кредита принимать на коммисію продажу горныхъ продуктовъ.

Его Превосходительству Г. Предсѣдателю совѣщанія по дѣлу Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи Ю. Г. Жуковскому.

Члена совѣщанія горнаго инженера Авдакова

ЗАЯВЛЕНІЕ.

Не присутствуя на послѣднемъ засѣданіи совѣщанія по дѣлу Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, когда была читана записка Его Превосходительства М. А. Золотарева, я не могъ тогда сдѣлать на нее надлежащихъ замѣчаній; нынѣ-же, при подписи журнала совѣщанія, прочитавъ, что генераль-маіоръ М. А. Золотаревъ ходатайствуетъ о разрѣшеніи Обществу принимать на комиссію произведенія горныхъ продуктовъ, какъ-то минеральнаго топлива и проч. и что Совѣщаніе признало полезнымъ это ходатайство уважить и сдѣлать соответствующее измѣненіе въ уставѣ Общества, я считаю себя обязаннымъ сдѣлать слѣдующую оговорку по этому предмету. Присутствовавъ въ совѣщаніяхъ въ качествѣ уполномоченнаго X съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, я считаю себя обязаннымъ поддерживать только тѣ ходатайства о помощи Обществу, кои рассмотрѣны и утверждены X съѣздомъ. Ходатайство же генераль-маіора Золотарева о комиссіонной продажѣ горныхъ продуктовъ Съѣздомъ совсѣмъ не обсуждалось и не представлялось Правительству. Принимая во вниманіе это, а также и то, что при самой разработкѣ устава Общества прежніе съѣзды не считали желательнымъ, чтобы означенное Общество занималось комиссіонными операціями, особенно по продажѣ каменнаго угля,—я позволяю себѣ выразить желаніе, чтобы вопросъ этотъ былъ предварительно рассмотрѣнъ ближайшимъ Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, съ которымъ Общество взаимнаго кредита горнопромышленниковъ тѣсно связано денежными дѣлами и общими интересами. 30 марта 1886 г. Подписаль *Н. Авдаковъ.*

Копія.

**МИНИСТЕРСТВО
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ**

№ 5.

**ДЕПАРТАМЕНТЪ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ОТДѢЛЪ.**

**Инспектору Козлово-Воронежско-
Ростовской желѣзной дороги.**

С.-Петербургъ.

22 апрѣля 1886 года.

№ 3432.

IV дѣлопроизводство.

Образованное при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію господина Министра, Совѣщаніе, подъ предсѣдательствомъ статскаго совѣтника инженера Н. Л. Маркова, изъ представителей отъ Министерства государственныхъ имуществъ, горнопромышленниковъ юга Россіи и нѣкоторыхъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ, для разсмотрѣнія вопросовъ, возбужденныхъ X Съѣздомъ горнопромышленниковъ по перевозкамъ минеральнаго топлива по желѣзнымъ дорогамъ, ходатайствуетъ о назначеніи Министерствомъ путей сообщенія комиссіи изъ мѣстнаго инспектора, представителей Козлово-Воронежско-Ростовской жел. д. и горнопромышленниковъ, для обсужденія и составленія проекта лучшаго приспособленія и выгоднѣйшей нагрузки и выгрузки въ спеціальныя вагоны (такъ называемые „жучки“) этой дороги минеральнаго топлива.

По докладу о семъ господинъ Министръ изволилъ изъявить согласіе на образованіе комиссіи, согласно ходатайству Совѣщанія.

Сообщая о семъ, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь просить Ваше Превосходительство образовать вышеозначенную комиссію, подъ своимъ предсѣдательствомъ, съ приглашеніемъ въ таковую представителей Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги и отъ X Съѣзда горнопромышленниковъ горныхъ инженеровъ гг. Отто и Авдакова и о послѣдующемъ увѣдомить. Подлинное подписали: за Директора *Н. Марковъ*. Дѣлопроизводитель инженеръ *Силичъ*.

ИНСПЕКЦИЯ
КОЗЛОВО-ВОРОНЕЖСКО-РОСТОВСКОЙ
И
ВЛАДИКАВКАЗСКОЙ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Юля 26 дня 1886 года.

№ 1015.

Горному инженеру г-ну Авдакову.

Препровождая настоящую копію съ предложенія Департамента желѣзныхъ дорогъ, имѣю честь просить Васъ, милостивый государь, прибыть въ городъ Ростовъ на Дону для участія въ засѣданіи комиссіи, созываемой мною на седьмое число будущаго юля мѣсяца, въ 12 часовъ дня.

При семъ считаю необходимымъ присовокупить, что засѣданіе упомянутой комиссіи будетъ происходить въ директорскихъ комнатахъ Ростовскаго вокзала.

МИНИСТЕРСТВО
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

№ 6.

ДЕПАРТАМЕНТЪ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Эксплуатационный отдѣлъ.

С.-Петербургъ.

19 юля 1886 года.

№ 5519.

Г. уполномоченному X Съѣзда
горнопромышленниковъ юга Россіи
горному инженеру Авдакову.

IV дѣлопроизводство.

Вслѣдствіе отношенія отъ 23 мая с. г., Департаментъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь увѣдомить Ваше Высокоблагородіе: 1) что вопросъ относительно устраненія препятствій къ перевозкѣ каменнаго угля съ Донецкой дороги на дороги II группы въ открытомъ подвижномъ составѣ вновь переданъ, при отношеніи отъ 9 апрѣля с. г. за № 3193, на обсужденіе Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ II группы, при чемъ, если бы и на сей разъ не состоялось по сему предмету соглашенія, то вопросу этому дано будетъ дальнѣйшее направленіе, согласно § 12 Общаго устава желѣзныхъ дорогъ; 2) что для рѣшенія вопроса о прямой безперегрузочной перевозкѣ каменнаго угля и антрацита съ дорогъ Донецкой и Козлово-Воронежско-Ростовской на дорогу Владикавказскую, Инспектору Владикавказской дороги предложено образовать на ст. „Ростовъ“ узловую комиссію, подъ предсѣдатель-

ствомъ Инспектора дороги, при участіи представителей заинтересованныхъ дорогъ и если бы въ сей комиссіи не состоялось по сему предмету соглашенія, то вопросъ этотъ будетъ направленъ порядкомъ, указаннымъ въ § 12 Общаго устава желѣзныхъ дорогъ, и 3) что ходатайство Совѣщанія о временныхъ приспособленіяхъ для погрузки угля въ Мариуполѣ и объ устройствѣ пристани въ Александровскѣ на р. Днѣпрѣ передано, для соотвѣтствующихъ распоряженій, въ Департаментъ шоссеиныхъ и водяныхъ сообщеній.

Что касается ходатайства объ улучшеніи Таганрогскаго порта, то о семъ производится особая переписка по Департаменту желѣзныхъ дорогъ.

**МИНИСТЕРСТВО
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.**

№ 7.

**ИНСПЕКЦІЯ
Московско-Курской**

**и
Рязско-Вяземской
желѣзныхъ дорогъ.**

Юля 19 дня 1886 года.

№ 677.

г. Москва.

Уполномоченному X Съѣзда горнопромышленниковъ южной Россіи горному инженеру Авданову.

Во исполненіе предписанія Департамента желѣзныхъ дорогъ, отъ 22 апрѣля за № 3483, имѣю честь увѣдомить, что комиссія по обсужденію на мѣстѣ вопроса о перевозкѣ каменнаго угля по Курской вѣтви Московско-Курской желѣзной дороги имѣетъ обратиться на станціи Курскъ 27 іюня, въ 5 час. дня.

Покорнѣйше прошу Васъ, милостивый государь, къ назначенному времени прибыть въ комиссію.

О чемъ покорнѣйше прошу увѣдомить также гг. Алчевскаго и Мсциховскаго.

Инспекторъ дороги инженеръ *Шуберскій*.

**МИНИСТЕРСТВО
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.**

№ 8.

**ИНСПЕКЦІЯ
Московско-Курской**

**и
Рязско-Вяземской
железныхъ дорогъ.**

Юля 4 дня 1886 года.
№ 760.

г. Москва.

*При семъ прилагается ко-
пия съ протокола.*

Уполномоченному X Създа горнопромышленниковъ южной Россіи горному инженеру Авдакову.

На отношеніе Ваше отъ 28 минувшаго іюня имѣю честь увѣдомить Васъ, милостивый государь, что за неприбытіемъ Вашимъ въ комиссію по вопросу о перевозкѣ каменнаго угля по вѣтви на ст. Курскъ-городъ Московско-Курской желѣзной дороги, 27 іюня 1886 г., протоколъ составленъ со включеніемъ, что уполномоченные Създа горнопромышленниковъ юга Россіи въ Совѣщаніи не участвовали, а потому и подписывать Вамъ означенный протоколъ не слѣдуетъ.

Инспекторъ дороги инженеръ *Шуберскій.*

Копія.

№ 9.

ПРОТОКОЛЪ

комиссіи по вопросу о перевозкѣ каменнаго угля по вѣтви на ст. Курскъ-городъ.

27-го іюня 1886 года, комиссія подъ предсѣдательствомъ г. Инспектора Московско-Курской желѣзной дороги, дѣйствительнаго статскаго совѣтника инженера Шуберскаго, прибыла на ст. Курскъ-городъ въ составѣ: помощника инспектора Курско-Харьково-Азовской ж. дороги инженера Голицинскаго, представителей Правленія Общества Моск.-Курск. ж. д. К. И. Шестакова и управленія той же дороги начальника движенія И. М. Хижнякова и представителя Правленія Курско-Харьково-Азовской дороги, помощника начальника движенія И. Н. Азбукина. Уполномоченные Създа горнопромышленниковъ юга Россіи гг. Авдаковъ, Алчевскій и Мсциховскій, несмотря на своевременное увѣдомленіе о назначеніи на 27 іюня комиссіи, не прибыли; тѣмъ не менѣе, не взирая

на отсутствіе упомянутыхъ представителей горнопромышленниковъ, комиссія нашла возможнымъ приступить къ обсужденію даннаго вопроса. При этомъ представитель Правленія Общества Московско-Курской дороги К. И. Шестаковъ заявилъ о готовности Правленія открыть ст. Курскъ-городъ для передачи на оную каменнаго угля на условіяхъ перевозки грузовъ по вѣтви, утвержденныхъ г. Министромъ путей сообщенія 2 марта 1877 г.

Выслушавъ вышеупомянутое заявленіе и обсудивъ всѣ мѣстныя условія, комиссія пришла къ заключенію, что заявленіе К. И. Шестакова удобоисполнимо при условіи: 1) укладки спеціальнаго рельсоваго пути на станці. Курскъ-городъ на имѣющей-ся тамъ достаточно удобной площади и 2) въ виду тѣсноты ст. Курскъ-городъ, принятія мѣръ къ тому, чтобы побудить получателей угля убирать его со станціи своевременно, дабы не загромождать станціи.

Въ заключеніе комиссія постановила открыть Курскую городскую вѣтвь для перевозки каменнаго угля въ Курскъ-городъ съ 1 августа сего года, при чемъ представители управленія Курско-Харьково-Азовской и Московско-Курской дорогъ нашли возможнымъ передавать вагоны въ обмѣнъ, на общемъ основаніи конвенціи дорогъ III группы.

Подлинный подписали: Инспекторъ дороги инженеръ *Шуберскій*, за инспектора К.-Х.-А. ж. дороги помощникъ его инженеръ *Ф. Голцинскій*, представитель Правленія Московско-Курской желѣзной дороги коллежскій ассесоръ инженеръ *К. Шестаковъ*, начальникъ движенія Московско-Курской желѣзной дороги надворный совѣтникъ инженеръ *И. Хиженяковъ*, представитель Правленія Общества Курско-Харьково-Азовской жел. дороги *Азбукинъ*.

Копія.

№ 10.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія комиссіи, образованной 7-го іюля 1886 года, въ городѣ Ростовѣ-на-Дону, въ исполненіе предписанія Департамента желѣзныхъ дорогъ, отъ 22-го апрѣля того же года за № 3432, подъ предсѣдательствомъ Инспектора Козлово-Воронежско-Ростовской и Владикавказской жел. дор. дѣйствительнаго статскаго совѣтника инженера Штромбергъ, изъ слѣдующихъ членовъ, а имен-

но: представителя Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги титулярнаго совѣтника инженера Щенсновича и отъ X Съѣзда горнопромышленниковъ горнаго инженера коллежскаго совѣтника г. Отто.

Примѣчаніе: горный инженеръ г. Авдаковъ не прибылъ къ засѣданію комиссіи, такъ какъ, по заявленію члена оной г. Отто, онъ въ этомъ дѣлѣ вовсе не заинтересованъ.

По всестороннемъ обсужденіи предложеннаго Министерствомъ путей сообщенія къ разсмотрѣнію вопроса о составленіи проекта лучшаго приспособленія и выгоднѣйшей нагрузки и выгрузки минеральнаго топлива въ спеціальныя вагоны (такъ называемыя „жуки“) Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, комиссія пришла къ заключенію, что существующіе нынѣ вагоны съ люковыми боковыми дверцами крайне неудобны для ручной нагрузки крупнаго антрацита, которая должна производиться черезъ борты вагоновъ, послѣдствіемъ чего бываетъ неизбежное измельченіе угля и потеря въ его стоимости четверти копѣйки съ пуда.

Для устраненія выясненнаго неудобства существующихъ для сей цѣли спеціальныхъ 580 вагоновъ („жуковъ“), комиссія находитъ необходимымъ: 1) люки существующихъ вагоновъ замѣнить откидными дверцами, высотой отъ пола два фута и восемь дюймовъ; 2) надъ упомянутыми дверцами срѣзать продольныя обвязочныя брусья и доски, при чемъ, для укрѣпленія самаго бузова вагона, который послѣ упомянутой срѣзки могъ бы разваливаться, устроить показанныя на прилагаемомъ къ сему чертежѣ красной краской верхнія продольныя и поперечныя скрѣпленія, нижняя грань которыхъ надъ дверцами должна возвышаться надъ поломъ не менѣе шести футовъ, и 3) подкосы сказанныхъ верхнихъ скрѣпленій въ вагонахъ первоначальнаго устройства (безъ верхней обвязки) должны быть поставлены на боковыхъ стѣнкахъ съ наружной стороны.

При разсмотрѣніи комиссіей вопроса о средствахъ, необходимыхъ для выполненія вышеприведеннаго приспособленія, представитель Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги заявилъ, что таковая работа требуетъ особаго источника и за счетъ годовыхъ смѣтныхъ назначеній или эксплуатационныхъ расходовъ исполнена быть не можетъ; что же касается представителя отъ Донскихъ углепромышленниковъ, то послѣдній принялъ на себя

обязанность выяснить этотъ вопросъ на предстоящемъ одинадцатомъ Сѣздѣ горнопромышленниковъ.

Подлинный подписали: Инспекторъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ, инженеръ *Штромбергъ*, титулярный совѣтникъ инженеръ *Щенсновичъ* и представитель Донскихъ углепромышленниковъ коллежскій совѣтникъ *Отто*.

М. П. С.

№ 11.

**ДЕПАРТАМЕНТЪ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.**

Административный отдѣлъ.
І дѣлопроизводство.

С.-Петербургъ.

7/22 Января 1886 года.

№ 615.

**Г. уполномоченному X Сѣзда
горнопромышленниковъ юга Россіи
горному инженеру Авдакову.**

Отъ Департамента желѣзныхъ дорогъ на представленное въ Департаментъ уполномоченными X Сѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи Авдаковымъ и Мсциховскимъ ходатайство о разсмотрѣніи въ особомъ при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ Совѣщаніи вопросовъ, возбужденныхъ упомянутымъ Сѣздомъ, симъ объявляется, что, по докладѣ Департаментомъ г. Министру путей сообщенія указаннаго выше ходатайства, Его Высокопревосходительство изволилъ, между прочимъ, приказать: 1) образовать при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, при участіи названныхъ уполномоченныхъ, въ концѣ января с. г., особыя Совѣщанія для разсмотрѣнія поименованныхъ въ прилагаемыхъ программахъ вопросовъ, и 2) прочіе вопросы, находящіеся на разсмотрѣніи Департаментовъ желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, обсужденію Совѣщаній не подвергать, а о положеніи таковыхъ выдать уполномоченнымъ Сѣзда надлежащія справки; что о такомъ приказаніи Его Высокопревосходительства сообщено относительно Богодуховской вѣтви Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 4-го января с. г. за № 94 и относительно сооруженія портовъ и улучшенія пристаней и водяныхъ путей сообщенія Департаменту шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній 4-го же января за № 95, и что о днѣ и мѣстѣ засѣданія предстоящихъ Совѣщаній они, уполномоченные Сѣзда, будутъ своевременно поставлены въ извѣстность.

**МИНИСТЕРСТВО
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.**

№ 12.

ДЕПАРТАМЕНТЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Административный отдѣлъ.
I дѣлопроизводство.

С.-Петербургъ.

11 февраля 1886 года.

№ 1244.

**Г. уполномоченному X Съезда
горнопромышленниковъ юга Россіи
инженеру Авдакову.**

Отъ Департамента желѣзныхъ дорогъ симъ объявляется уполномоченнымъ X-го Съезда горнопромышленниковъ юга Россіи гг. Авдакову и Мсциховскому, въ дополненіе къ объявленію отъ 7/22 января с. г. за № 615:

1) что на сооруженіе въ 1886 г. Миллеровской вѣтви Министерствомъ путей сообщенія имѣется въ виду испросить Высочайшее разрѣшеніе;

2) что вопросъ объ экономическомъ значеніи Восточно-Донецкой желѣзной дороги, въ связи съ Пензо-Харьково-Лозовскою, обсуждается, въ исполненіе Высочайше утвержденнаго 6-го апрѣля 1885 года положенія Комитета Министровъ, въ особой комиссіи при Министерствѣ путей сообщенія и о результатахъ этого обсужденія будетъ представлено, въ непродолжительномъ времени, Комитету Министровъ;

3) что Правительственныя изысканія для линіи Шпола-Казатинъ произведены въ 1885 году и Министерство путей сообщенія имѣетъ въ виду испросить Высочайшее разрѣшеніе на включеніе участка этой линіи отъ Шполы до Умани въ очередь 1886 года;

4) что по вопросу объ осуществленіи Елецко-Воронежской вѣтви Министерствомъ путей сообщенія были представлены въ 1882 г. въ Комитетъ Министровъ соображенія Министерства, которое не признавало необходимости сооруженія этой вѣтви; указаній же Комитета о включеніи этой дороги въ число неотложныхъ линій не послѣдовало;

5) что по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ Министерствомъ путей сообщенія разработанъ проектъ общаго положенія, который въ непродолжительномъ времени будетъ представленъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта, и

6) что по вопросу о соединеніи Курско-Харьково-Азовской и Донецкой желѣзныхъ дорогъ предложено правленіямъ этихъ дорогъ войти въ теченіе мѣсяца въ окончательное по этому предмету соглашеніе, а Правленію Общества Донецкой желѣзной дороги, не позже какъ черезъ мѣсяць по воспослѣдованіи указаннаго соглашенія, представить въ Министерство путей сообщенія упомянутое соглашеніе и проектъ соединительной вѣтви.

№ 13.

Его Высокоблагородію Н. С. Авдакову.

Предсѣдатель Совѣщанія, образованнаго при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, ст. сов. инженеръ Марковъ, свидѣтельствуя совершенное почтеніе его Высокоблагородію Николаю Степановичу, имѣетъ честь препроводить при семъ копію журнала Совѣщанія по вопросамъ, возбужденнымъ X Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи и копію заявленія представителя Донецкой жел. д. и присовокупить, что ходатайство Совѣщанія о введеніи Министерствомъ обязательнаго правила на желѣзныхъ дорогахъ, чтобы тара вагоновъ и нагрузка ихъ производилась на однихъ и тѣхъ же вѣсахъ станціи отправленія, господиномъ Министромъ отклонено, въ виду приложеннаго при семъ заявленія представителя Донецкой ж. д.; по остальнымъ же сдѣланы, согласно ходатайству Совѣщанія, надлежащія распоряженія.

26 апрѣля 1886 г.

№ 3598.

Копія.

Въ виду требованія углеотравителей, чтобы тара вагоновъ и взвѣшиваніе нагруженныхъ вагоновъ производилось бы на станціяхъ отправленія на однихъ и тѣхъ же вѣсахъ, имѣю честь заявить, что въ смѣту пробѣга поѣздовъ по Донецкой жел. д. на 1886 годъ внесено 40% отъ общаго пробѣга на маневры, резервь и одиночное слѣдованіе паровозовъ; при разсмотрѣннн въ Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ этой смѣты было выражено желаніе сократить эту цифру насколько возможно менѣе, между тѣмъ исполненіе сказаннаго требованія лишитъ углеотправителей не только возможности исполнить указаніе Департамента, но, напротивъ,

вызоветъ увеличеніе числа маневровъ на небольшихъ станціяхъ, на которыхъ маневры по перевѣскѣ порожнихъ вагоновъ придется возложить на поѣздные паровозы, тогда какъ въ настоящее время таковыя вагоны перевѣшиваются на станціяхъ, гдѣ имѣются особыя дежурныя паровозы, каковой порядокъ, полагаю, не представляетъ никакихъ неудобствъ и для углеотправителей, такъ какъ получатель имѣетъ право на станціи назначенія провѣрить грузъ, а равно и тару вагоновъ и, въ случаѣ какого-либо для нихъ ущерба, потребовать вознагражденія.

Подписалъ представитель Донецкой дороги *М. Кондратьевъ*.

Копія.

ЖУРНАЛЪ

Совѣщанія при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, образованнаго для разсмотрѣнія вопросовъ, возбужденныхъ X Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи о перевозкахъ минеральнаго топлива по желѣзнымъ дорогамъ, бывшаго 6 и 13 февраля 1886 г.

Предсѣдательствовалъ *Н. Л. Марковъ*

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Отъ Министерства государственныхъ имуществъ *А. А. Штофъ.*
Е. Н. Таскинъ З.
 Отъ X Съѣзда горнопромышленниковъ *Н. С. Авдаковъ.*
К. Л. Мещиговскій.

Отъ Правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ:

Грязе-Царицынской *Н. Н. Домогацкій.*
 Донецкой { *М. Г. Кондратьевъ.*
 { *П. И. Борисовъ.*
 Козлово-Воронежско-Ростовской *Л. Я. Поляковъ.*
 Курско-Харьково-Азовской *Е. Б. Борисовъ.*
 Курско-Кіевской *А. Н. Константиновъ.*
 Либаво-Роменской *Ө. И. Зауеръ.*
 Лозово-Севастопольской *К. И. Латинскій.*
 Орловско-Грязской } *Л. Я. Поляковъ.*
 Фастовской }
 Юго-Западныхъ *П. С. Бзеско.*
 Владикавказской не прибылъ.

СЛУШАЛИ:

Постановленія совѣщанія:

Вопросъ 1. Объ опредѣленіи количества перевозокъ Донецкаго минеральнаго топлива въ 1886 году и о необходимости, въ связи съ этимъ, увеличенія перевозочныхъ средствъ ж. д.

На X Съѣздѣ горнопромышленниковъ въ г. Харьковѣ предположено, что въ теченіе 1886 г. предстоитъ вывезти минеральнаго топлива по Курско-Харьково-Азовской жел. дорогѣ 50.111,000 п.
изъ сего количества на югъ. . 15.450,000 „
на сѣверъ 34.661,000 „
по Екатерининской ж. д. . . 22.430,000 „
по Козлово - Воронежско-Ростовской ж. д. угля и антрацита 33.983,000 „

Принять къ свѣдѣнію.

Представители Козлово-Воронежско-Ростовской и Азовской ж. д. заявили, что современная провозоспособность обѣихъ дорогъ отвѣчаетъ полной возможности перевезти ожидаемое количество минеральнаго топлива и даже въ состояніи перевезти большее, чѣмъ ожидается, количество топлива.

При этомъ представители гг. горнопромышленниковъ заявили:

1) что углепромышленность Донецкаго бассейна при перевозкѣ минеральнаго топлива въ отчетномъ году не встрѣчала особыхъ препятствій, а если происходили иногда временныя задержки въ отправкахъ съ нѣкоторыхъ станцій, то онѣ постоянно разрѣшались, по надлежащемъ сношеніи комиссіи по распредѣленію вагоновъ съ заинтересованными дорогами, въ благопріятномъ смыслѣ;

2) что подача низкобортныхъ платформъ подъ нагрузку угля возбуждала неоднократныя неудовольствія со стороны отправите-

лей и въ настоящее время по сему предмету состоялось нижеслѣдующее рѣшеніе:

а) чтобы каждому отдѣльному отправителю предоставлялось таковыхъ платформъ не болѣе 5% отъ общаго числа подаваемыхъ въ ихъ распоряженіе вагоновъ;

б) чтобы эти платформы подавались преимущественно подъ уголь, идущій на станціи сосѣднихъ дорогъ, и

в) чтобы станціонные сборы, а равно и за перевѣску угля взималась бы плата по дѣйствительной подъемной силѣ подвижнаго состава, а въ случаѣ нагрузки угля въ низкобортныя платформы—по дѣйствительному вѣсу нагруженнаго угля.

Вопросъ 2-й. а) Объ устраненіи препятствій къ перевозкѣ каменнаго угля съ Донецкой д. на дороги II группы въ открытомъ подвижномъ составѣ.

Гг. представители горнопромышленниковъ заявили, что въ виду препятствій, встрѣчаемыхъ при перевозкѣ угля черезъ ст. Звѣрево, необходимо:

1) допустить движеніе угольныхъ полувагоновъ по всѣмъ дорогамъ II группы,

2) увеличить подвижной составъ Донецкой ж. д. на 400 крытыхъ вагоновъ и

3) допустить всѣмъ дорогамъ II группы движеніе крытыхъ ихъ вагоновъ по Донецкой ж. д. на общихъ конвенціонныхъ основаніяхъ.

Представитель Донецкой ж. д. заявилъ, что на этой дорогѣ крытыхъ вагоновъ не имѣется кромѣ открытыхъ полувагоновъ, коихъ въ обмѣнъ можно отпускать по 50 полувагоновъ въ сутки, но эти полувагоны не принимаются на дороги II группы, такъ какъ они обратно должны возвра-

Въ виду того, что подобное ходатайство Съѣздовъ гг. горнопромышленниковъ повторяется ежегодно, а равно и того обстоятельства, что изданнымъ Общимъ уставомъ Россійск. ж. д. предвидѣно обязательство желѣзныхъ дорогъ пропускать какъ вагоны, принадлежащіе отправителямъ, такъ и спеціальныя вагоны, Совѣщаніе постановило:

За неприведеніемъ къ соглашенію по этому вопросу между заинтересованными дорогами, просить Министерство путей сообщенія самому указать способы и виды къ соглашенію

щаться порожними, а на нѣкоторыхъ дорогахъ, какъ Тамбово-Козловская Рязско-Оренбургскаго направленія и Грязе-Царицынская дорога, движеніе ихъ въ опорожненномъ состояніи совпадаетъ съ направлениемъ движенія груза.

На это представитель Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. М. Я. Поляковъ заявилъ, что для устраненія сего неудобства представляемая имъ дорога соглашается производить обмѣнъ съ Донецкой ж. д. на станціи Звѣрево на обще-конвенціонныхъ условіяхъ, ежели другія дороги изъявятъ согласіе или на конвенціонный обмѣнъ Донецкими полувагонами, или же на особыхъ условіяхъ.

Вопросъ 2-й. б) О прямой безперегрузочной перевозкѣ каменнаго угля и антрацита съ дорогъ Донецкой, Козлово-Воронежско-Ростовской и Курско-Харьково-Азовской на дорогу Владикавказскую.

Гг. представители горнопромышленниковъ заявили, что серьезнымъ стѣсненіемъ для углепромышленности X Съѣздъ признаетъ установленный порядокъ при передачѣ грузовъ на Владикавказскую дорогу, т. е., что минеральное топливо подвергается перегрузкѣ въ Ростовѣ, съ платою по 5 р. 25 коп. съ вагона, и на ст. Гниловской, съ уплатою 2 р. 50 к. При обсужденіи этого вопроса на X-мъ Съѣздѣ, представители Козлово-Воронежско-Ростовской и Курско-Харьково-Азовской ж. д. выразили полнѣйшую готовность съ своей стороны войти въ соглашеніе съ Владикавказскою ж. д. о безперегрузочной передачѣ вагоновъ съ минеральнымъ топливомъ. Почему гг. представители горнопромышленниковъ хода-

Постановлено: Просить Министерство путей сообщенія разрѣшеніе этого вопроса принять въ свое непосредственное вѣдѣніе.

тайствуютъ о скорѣйшемъ осуществленіи этого соглашенія, къ каковому заявленію присоединился и представитель Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской ж. дорогъ.

Вопросъ 2-й. в) О приспособленіи открытых полувагоновъ Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. для болѣе удобной нагрузки антрацита.

Гг. представители горнопромышленниковъ заявили о крайне неудобномъ устройствѣ существующихъ для перевозки антрацита специальныхъ вагоновъ Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. (такъ называемыхъ „жучковъ“), такъ какъ, вслѣдствіе высокихъ стѣнокъ этихъ вагоновъ, при нагрузкѣ въ нихъ антрацита приходится его кидать съ значительной высоты, что служитъ причиною измельченія его и вызываетъ потерю до $\frac{1}{4}$ в. на пудъ; кромѣ того, вслѣдствіе отказа сосѣднихъ дорогъ отъ приема этихъ вагоновъ, перевозимый въ нихъ антрацитъ долженъ перегружаться при передачѣ на чужія дороги, что вызываетъ новую потерю въ вѣсѣ и излишнюю переплату за перегрузку, а потому гг. представители горнопромышленниковъ ходатайствуютъ или объ изъятіи этихъ вагоновъ изъ употребленія, или о передѣлкѣ ихъ по проекту г. Отто.

Представитель Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. заявилъ, что эти вагоны употребляются исключительно во внутреннемъ сообщеніи и, независимо отъ этого, выразилъ готовность, по разсмотрѣніи чертежей г. Отто, принять мѣры къ ихъ улучшенію.

Постановлено: Просить Министерство путей сообщенія о назначеніи комиссіи изъ мѣстнаго инспектора и представителей дороги и горнопромышленниковъ для обсужденія и составленія проекта лучшаго приспособленія къ выгоднѣйшей нагрузкѣ и выгрузкѣ въ специальные вагоны Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. минеральнаго топлива.

Вопросъ 3-й. Обь устройствѣ вѣсовыхъ помостовъ на нѣкоторыхъ станціяхъ для перевѣшиванія соли и каменнаго угля.

Гг. представители горнопромышленниковъ заявили, что въ интересахъ углепромышленниковъ необходимо установить общимъ правиломъ, чтобы какъ тара вагоновъ, такъ и взвѣшиваніе нагруженныхъ вагоновъ производились бы на станціи отправления на однихъ и тѣхъ же вѣсахъ. И независимо сего доказывали необходимость устройства вѣсоваго помоста на ст. Ступки для взвѣшиванія вагоновъ съ солью, производимаго нынѣ на десятичныхъ вѣсахъ, какъ извѣстно, непригодныхъ для перевѣски массовыхъ отправокъ. При этомъ представитель Донскихъ углепромышленниковъ г. Отто заявилъ, что ст. Грушевка крайне стѣснена отсутствіемъ вторыхъ вѣсовъ, такъ какъ на ст. Грушевка происходитъ нагрузка ежедневно до 150 вагоновъ антрацита.

Вопросъ 4-й. Обь устройствѣ складовъ для минеральнаго топлива у станцій ж. дорогъ.

Представители горнопромышленниковъ гг. Авдаковъ и Мсциховскій заявили, что при перевозкѣ минеральнаго топлива по ж. дорогамъ на многихъ станціяхъ не имѣется складовъ для храненія угля, черезъ что таковой или портится на открытомъ воздухѣ или же, за неимѣніемъ свободныхъ для сего мѣстъ, вовсе не можетъ попадать на извѣстные рынки, причиняя этимъ убытки, а потому они ходатайствуютъ объ устройствѣ складовъ для храненія на тѣхъ станціяхъ ж. д., гдѣ въ этомъ имѣется крайняя надобность, и хода-

Постановлено: Просить Министерство путей сообщенія ввести обязательнымъ правиломъ, чтобы тара вагоновъ и нагрузка ихъ производилась бы на однихъ и тѣхъ же вѣсахъ ст. отправления. По отношенію вопроса объ установленіи вѣсовъ на станц. Ступки, Совѣщаніе не признало своевременнымъ требовать такового, впредь до того времени, когда годичный отпускъ перевозимой со ст. Ступки соли не дойдетъ до размѣра 500 тыс. пудовъ; по отношенію же установки вторыхъ вѣсовъ на ст. Грушевка—Совѣщаніе признаетъ весьма полезнымъ и необходимымъ настоять на ихъ устройствѣ не далѣе предстоящаго лѣта.

Положено: Въ виду изданія Общаго устава Россійскихъ ж. д., необходимо согласовать редакцію составленныхъ правилъ съ требованіями Общ. устава.

тайствуютъ о скорѣйшемъ утвержденіи выработаннаго въ Министерствѣ путей сообщенія проекта положенія объ устройствѣ складовъ.

Вопросъ 5-й. О потеряхъ угля въ пути и о нѣкоторыхъ мѣропріятіяхъ по этому вопросу.

Представитель горнопромышленниковъ Н. С. Авдаковъ заявилъ, что всѣ отправители минеральнаго топлива въ настоящее время сознаютъ потребность уменьшенія нормы естественной убыли угля и антрацита при перевозкѣ по ж. д., установленной по циркуляру Министерства путей сообщенія отъ 28-го мая 1879 года № 5796.

Вопросъ 6-й. О перевозкѣ угля по вѣтви въ г. Курскъ.

Гг. представители горнопромышленниковъ заявили, что привозимый на ст. Курскъ уголь не перевозится по вѣтви въ городъ, а разгружается на ст. Курскъ пасс. и для доставленія въ городъ приходится перевозить гужемъ, а потому просятъ объ устраненіи этого неудобства, сопряженнаго съ лишними расходами для отправителей.

Вопросъ 7-й. О мѣрахъ къ устраненію затрудненій, являющихся на Донецкой дорогѣ при настоящемъ положеніи.

Гг. представители горнопромышленниковъ заявили:

1) что порты Азовскаго моря—Таганрогъ и Мариуполь, къ которымъ примыкаютъ два желѣзные пути, идущіе отъ угольныхъ залежей, находятся въ неудовлетворительномъ положеніи для значительной погрузки и отправки угля.

Въ Таганрогѣ хотя и сдѣланы нѣкоторыя приспособленія, но они очень незначительны

Въ виду заявленій гг. горнопромышленниковъ — вопросъ этотъ снятъ съ программы занятій Совѣщанія.

Постановлено: Просить Министерство путей Сообщенія объ образованіи комиссіи изъ инспекторовъ Московско-Курской и Курско-Харьк.-Азовской ж. д. съ представителями отъ дорогъ и горнопромышленниками для обсужденія этого вопроса на мѣстѣ.

Постановлено: Въ виду серьезнаго значенія Таганрогскаго порта для каменноугольной промышленности, просить Министерство путей сообщенія о принятіи мѣръ къ скорѣйшему осуществленію улучшеній въ Таганрогскомъ портѣ.

и расположены на тѣсномъ пространствѣ. Поэтому для Таганрога собственно желательно большаго развитія эстокадныхъ путей, которые слѣдуетъ выдвинуть гораздо далѣе въ море и тѣмъ дать удобство для одновременной нагрузки судовъ.

Сверхъ сего X Съѣздъ ходатайствуетъ о сложении налога, взимаемаго въ пользу г. Таганрога съ пуда угля, доставленнаго съ копей по ж. дорогѣ прямо въ Азовскую гавань.

Относительно Мариуполя представители горнопромышленниковъ заявили, что имъ извѣстно, что на производство тамъ портовыхъ работъ ассигнована опредѣленная сумма, но эти работы предположено разсрочить на 7 лѣтъ. Поэтому, чтобы угольная промышленность не осталась на столь значительный срокъ безъ всякихъ средствъ къ морской отправкѣ своихъ грузовъ черезъ Мариуполь, X съѣздъ ходатайствуетъ, до времени полнаго окончанія устройства Мариупольскаго порта, сдѣлать временныя приспособленія, состоящія изъ временнаго на сваяхъ мола, выдвинутаго въ море на достаточную глубину, съ положенными вдоль его развѣздными путями. Независимо этого, г. Авдаковъ обратилъ вниманіе на то, что при постоянномъ развитіи отправки угля по низовьямъ Днѣпра является срочная потребность въ устройствѣ пристани на Днѣпрѣ у ст. Александровскъ.

Представитель Лозово-Севастопольской ж. д. относительно устройства пристани въ Александровскѣ заявилъ, что онъ находитъ неудобнымъ устройство приспособленій для нагрузки угля, такъ какъ на устройство приспособленій должна быть затрачена большая сумма денегъ, а отправ-

Постановлено: Не входя въ подробности устройства требующихся временныхъ приспособленій въ Мариупольскомъ портѣ, просить Министерство путей сообщенія принять необходимыя мѣры къ удовлетворенію нуждъ горнопромышленниковъ до окончанія устройства постоянныхъ портовыхъ сооружений.

Постановлено: Въ виду того, что настоящій размѣръ угольныхъ перевозокъ по низовьямъ Днѣпра крайне стѣсненъ отсутствіемъ приспособленій какъ къ храненію угля на Александровской пристани, такъ и

ляется черезъ Александровскъ угля не болѣе 600,000 пудовъ.

къ погрузкѣ его въ суда, Совѣщаніе признало необходимымъ ходатайствовать передъ Министерствомъ путей сообщенія о скорѣйшемъ устройствѣ на ст. Александровскъ удобной пристани для склада угля, эстокада для его погрузки въ суда, а равно о приспособленіи затона на р. Нижней Кривой для безопасной зимней стоянки судовъ.

Потребность во всемъ вышеуказанномъ, по мнѣнію Совѣщанія, достаточно выяснена предвидимымъ усиленіемъ перевозки каменнаго угля черезъ Александровскъ внизъ по Днѣпру и къ портамъ Чернаго моря, имѣющей достигнуть въ 1886 году, даже при настоящемъ неустройствѣ, размѣра 2.100,000 пуд.

За надлежащими подписями гг. Предсѣдателя
и членовъ Совѣщанія.

МИНИСТЕРСТВО
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ
ВРЕМЕННОЕ УПРАВЛЕНІЕ
КАЗЕННЫХЪ
ЖЕЛЕЗНЫХЪ ДОРОГЪ.
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.

№ 14.

Уполномоченному X съѣзда горнопромышленниковъ южной Россіи
г. Авдакову.

21/23 июля 1886 года.

№ 11284.

С.-Петербургъ.

Вслѣдствіе телеграммы, поданной 10-го марта 1886 г. Министру путей сообщенія землевладѣльцами и углеромышленниками юга Россіи Даниловымъ, Кунаковымъ, Чеботаревымъ, Яковомъ и Ивановомъ Древицкими, Прохоровымъ, Михаиломъ и Ѳедоромъ Синаревскими, Павловой, Маловымъ, Тарасенко и представите-

лемъ Евдокіевскаго общества Охроменко, ходатайствовавшими о скорѣйшемъ утвержденіи постройки Богодуховской вѣтви средствами казны, считаю необходимымъ увѣдомить Васъ, для объявленія вышепоименованнымъ лицамъ, что Высочайше утвержденнымъ въ 11-й день іюля 1886 года положеніемъ Комитета Министровъ не признана польза, для государственныхъ интересовъ, сооруженія Кальміусско-Богодуховской вѣтви средствами казны, въ виду чего постройку этой вѣтви предоставляется произвести мѣстнымъ вла-дѣльцамъ копей на собственный ихъ страхъ и средства.

МИНИСТЕРСТВО

№ 15.

ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ ИМУЩЕСТВЪ.

ГОРНЫЙ ДЕПАРТАМЕНТЪ.

Отдѣленіе частныхъ гор-
ныхъ заводовъ.

Столь 2-й.

24 іюля 1886 года.

№ 494.

**Гг. уполномоченнымъ отъ X-го
сѣзда горнопромышленниковъ юга
Россіи.**

Г. Управляющій Министерствомъ государственныхъ иму-ществъ, по разсмотрѣніи составленнаго Горнымъ Департаментомъ, въ виду ходатайства X сѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи и согласно съ заключеніемъ особаго Совѣщанія по ходатайствамъ сего сѣзда, проекта новаго Положенія о сѣздахъ, 12-го сего іюня изволилъ приказать: принять таковое къ руководству.

Надлежащую копию съ утвержденного 12-го іюня Положенія Горный Департаментъ при семъ къ Вамъ препровождаетъ, для при-веденія въ дѣйствіе.

МИНИСТЕРСТВО

№ 16

ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ ИМУЩЕСТВЪ.

ОКРУЖНОЙ ИНЖЕНЕРЪ

1-го округа западной части

ДОНЕЦКАГО

КАМЕННО-УГОЛЬНАГО БАССЕЙНА.

Августа 5 дня 1886 года.

№ 213.

г. Харьковъ.

**Гг. уполномоченнымъ X сѣзда
горнопромышленниковъ юга Россіи.**

Господинъ Предсѣдатель Бахмутской земской управы, пись-момъ, сегодня полученнымъ мною, проситъ поспѣшить доставле-

ніемъ ему свѣдѣній о грунтовыхъ подъѣздныхъ путяхъ отъ рудниковъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ. До сихъ поръ я имѣлъ честь получить отъ Николая Степановича Авдакова только два заявленія: гг. Пшеничнаго и Древицкаго и тѣ недостаточно опредѣленно изложены, между тѣмъ какъ вопросъ о грунтовыхъ подъѣздныхъ путяхъ былъ неоднократно и горячо затрогиваемъ на съѣздахъ; почему я, не думая, чтобы всѣ затрудненія, встрѣчаемыя въ этомъ отношеніи горнопромышленниками Бахмутскаго уѣзда, были устранены, считаю необходимымъ покорнѣе просить гг. уполномоченныхъ X Съѣзда не отказать сообщить мнѣ, въ самомъ скоромъ времени, нѣтъ ли еще какихъ путей, которые требуютъ или утвержденія или измѣненія.

Мнѣ будетъ крайне жаль, если, вслѣдствіе только безопасности гг. горнопромышленниковъ, не удастся воспользоваться такимъ вниманіемъ Бахмутской земской управы.

Горный инженеръ *Таскинъ З.*

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

Курско-Харьково-Азовской
железной дороги.

№ 17.

Тарифное отдѣленіе.

Гг. уполномоченнымъ отъ угле-
промышленниковъ.

Сентября 5 дня 1886 года.

№ 782.

г. Харьковъ.

Правленіе Общества Курско-Харьково-Азовской железной дороги имѣетъ честь препроводить, для свѣдѣнія Вашего, копію отношенія Правленія Общества Московско-Курской железной дороги отъ 20 августа с. г. за № 6511/3382.

За Предсѣдателя *Хлѣбниковъ.*

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

МОСКОВСКО-КУРСКОЙ
железной дороги.

Копія.

Августа 20 дня 1886 года.

№ 6511/3382.

г. м о с к в а.

Въ Правленіе Общества Курско-
Харьково-Азовской жел. дороги.

На предложеніе, сдѣланное намъ лично Вашимъ представителемъ г. Борисовымъ въ Москвѣ, о пониженіи провозной платы

на Донецкій каменный уголь, назначаемый въ Тулу, Правленіе симъ имѣеть честь отвѣтить, что оно не находитъ возможнымъ согласиться на такое пониженіе по слѣдующимъ причинамъ: во-первыхъ, принимать мѣры, клонящіяся къ ухудшенію положенія или даже къ уничтоженію производительности Тульского каменноугольнаго бассейна не въ интересахъ нашей дороги; во вторыхъ, проектируемой мѣрою врядъ ли можетъ быть достигнуто и увеличеніе перевозки въ Тулу Донецкаго угля, такъ какъ, насколько намъ извѣстно, промышленники Тульского бассейна продають свой уголь на шахтахъ еще по цѣнѣ настолько высокой, что вполне могутъ ее сбавить, а слѣдовательно, пониженіе нами тарифа останется для насъ безрезультатнымъ и лишь принесетъ вредъ Тульскимъ углепромышленникамъ.

Въ виду изложеннаго, мы предложили бы существующій тарифъ на уголь оставить безъ измѣненія. Подлинное за надлежащими подписями.

М. В. Д.

№ 18.

СЛАВЯНОСЕРБСКАЯ

УѢЗДНАЯ

ЗЕМСКАЯ УПРАВА.

Сентября 29 дня 1886 года.

№ 2920.

Господину уполномоченному X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи горному инженеру Николаю Степановичу Авдакову.

Уѣздная земская Управа покорнѣйше просить Васъ, милостивый государь, сообщить ей къ 7-му числу наступающаго октября мѣсяца, по примѣру прежнихъ лѣтъ, свѣдѣніе о каменноугольныхъ разработкахъ въ Славяносербскомъ уѣздѣ, съ показаніемъ владѣльцевъ шахтъ и штоленъ и количества вырабатываемаго каждымъ шахтовладѣльцемъ пудовъ угля въ теченіе отчетнаго года. При этомъ Управа имѣеть честь присовокупить, что XXI очередное уѣздное земское Собраніе имѣеть быть открыто 10-го числа октября 1886 года.

Членъ управы *Сабо*.

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА
ДОНЕЦКОЙ КАМЕННОУГОЛЬНОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

№ 19.

~~~~~  
КОНТРОЛЬ СБОРОВЪ.

Гг. уполномоченнымъ X-го Съезда

Октября 9 дня 1886 года. горнопромышленниковъ юга Россіи.

№ 2913/1962.

МОСКВА.

Въ отвѣтъ на письмо Ваше о пониженіи тарифа на уголь, отправляемый со ст. Донецкой дороги черезъ II группу до станцій Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, Правленіе Общества имѣетъ честь увѣдомить, что оно еще въ маѣ мѣсяцѣ командировало своего уполномоченнаго въ Правленіе Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дороги для переговоровъ о пониженіи тарифа на уголь, отправляемый со ст. Донецкой дороги черезъ Звѣрево до Грязей и за Грязи, до Козлова и за Козловъ, до Ряжска и за Ряжскъ, до Рязани и за Рязань, дѣлая съ своей стороны значительныя пониженія, доходя въ нѣкоторыхъ случаяхъ ниже  $\frac{1}{10}$ ; но несмотря на это, а также получивъ согласіе понизить въ этомъ направленіи отъ дорогъ Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской, Козлово-Воронежско-Ростовская дорога окончательно отклонила этотъ вопросъ и на новое предложеніе этого вопроса на бывшемъ въ Москвѣ 75 Съѣздѣ II группы, отъ Правленія Козлово-Воронежско-Ростовской дороги былъ полученъ отзывъ, что оно въ пониженіи тарифа участвовать не желаетъ.

Вслѣдствіе вышеизложеннаго, Правленіе Общества, вполне раздѣляя полезность пониженій тарифа въ этомъ направленіи, какъ въ видахъ развитія угольнаго дѣла, такъ и сокращенія истребленія и безъ того незначительнаго количества дѣсовъ, съ своей стороны сдѣлать ничего не можетъ.

Директоръ *М. Кондратьевъ.*

---

МИНИСТЕРСТВО

№ 20.

Государственныхъ имуществъ.

Горный Департаментъ.

Отдѣленіе частныхъ горныхъ за-  
водовъ.

столь 2-й.

15-го октября 1886 года.

№ 831.

Г. Предсѣдателю XI Съезда горно-  
промышленниковъ юга Россіи.

Въ видахъ постановленія предстоящаго Съезда горнопро-  
мышленниковъ юга Россіи въ извѣстность относительно результа-  
товъ ходатайствъ предшествовавшаго X Съезда, Горный Департа-  
ментъ сообщаетъ Вашему Высочородію нижеслѣдующее о положе-  
ніи дѣлъ по предметамъ означенныхъ ходатайствъ.

I. Объ отношеніяхъ каменноугольной промышленности къ  
существующимъ желѣзнымъ дорогамъ

По разсмотрѣніи относящихся къ сему предмету ходатайствъ,  
Министерство государственныхъ имуществъ признало:

а) по вопросу объ отмѣнѣ или, по крайней мѣрѣ, умень-  
шеніи сбора на станціонные расходы, что вопросъ этотъ, какъ  
имѣющій быть разсмотрѣннымъ въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ  
дѣламъ Министерства путей сообщенія, нынѣ особыхъ распоряже-  
ній со стороны сего Министерства не требуетъ, и

б) что прочія ходатайства означенной категоріи (а именно:  
о подвижномъ составѣ Козлово-Воронежско-Ростовской  
желѣзной дороги, о безперегрузочномъ сообщеніи съ Рос-  
тово-Владикавказскою желѣзною дорогою, о выдачѣ от-  
правителямъ нѣкоторыхъ документовъ, о способѣ взима-  
нія повагоннаго сбора, о мѣстѣ опредѣленія платы, объ  
отмѣнѣ излишне взимаемой на Козлово-Воронежской до-  
рогѣ платы, о нѣкоторыхъ препятствіяхъ при перевозкѣ  
угля черезъ станцію Звѣрево и объ уменьшеніи платы за  
перевѣску вагоновъ на станціи назначенія) по характеру  
своему настолько спеціальны, что подлежатъ вседѣло разсмотрѣнію  
Министерства путей сообщенія, въ которомъ уже и обсуждаются  
особыми комиссіями, съ участіемъ представителей отъ Министер-  
ства государственныхъ имуществъ.

## II. О сооруженіи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій.

### а) О *Миллеровской вѣтви.*

Высочайше утвержденнымъ (27 марта сего года) положеніемъ Комитета Министровъ, послѣдовавшимъ въ разрѣшеніе представленія Министра путей сообщенія по предмету подлежащихъ постройкѣ въ текущемъ году желѣзнодорожныхъ линій, Миллеровская вѣтвь не была включена въ означенную очередь.

Въ виду сего, г. Министръ государственныхъ имуществъ отнесся къ генералъ-адъютанту Посѣту съ просьбою о включеніи этой вѣтви въ число тѣхъ, о сооруженіи коихъ въ слѣдующемъ 1887 году Министерство путей сообщенія будетъ въ свое время ходатайствовать.

### б) О *Восточно-Донецкой дорогѣ.*

Вопросъ о постройкѣ этой линіи, съ связи съ вопросомъ о Пензо-Лозовской дорогѣ, былъ разсмотрѣнъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, которая не пришла къ единогласному заключенію относительно предпочтительности осуществленія той или же другой линіи. Г. Министръ государственныхъ имуществъ, съ своей стороны, категорическимъ образомъ выразился въ пользу скорѣйшаго сооруженія первой изъ нихъ и постановленія его на ближайшую очередь.

### в) О *соединительной вѣтви Донецкой и Курско-Харьково-Азовской дорогѣ.*

Г. Министръ государственныхъ имуществъ обращался къ Министру путей сообщенія съ просьбою объ обращеніи вниманія на ходатайства Съѣзда по предмету этой линіи.

### г) О *Воронежско-Елецкой дорогѣ.*

Ходатайство объ этой линіи, какъ бывшее уже предметомъ сношенія съ Министерствомъ путей сообщенія, признано не требующимъ со стороны Министерства государственныхъ имуществъ дальнѣйшихъ распоряженій.

## III. О питательныхъ и подъѣздныхъ путяхъ къ рудникамъ и копамъ.

### а) О *допущеніи обязательнаго отчужденія земель для означенныхъ путей.*

Вопросъ этотъ уже находится на разсмотрѣнїи Государственнаго Совѣта.

*б) О проведеніи Богодуховской вѣтви.*

Дѣло по сему предмету разсматривалось Комитетомъ Министровъ, который, по положенію своему, удостоившемуся 11-го іюля сего года Высочайшаго утвержденія, не усматривая пользы для государственныхъ интересовъ въ сооруженіи названной вѣтви средствами казны, призналъ правильнымъ предоставить производство этой постройки мѣстнымъ владѣльцамъ копей, на собственный ихъ страхъ и средства.

IV. О нѣкоторыхъ иныхъ мѣрахъ къ расширенію сбыта  
Донецкаго угля.

*а) Объ устройствѣ погрузочныхъ приспособленій въ Таганрогъ, порта въ Мариуполь и пристани въ г. Александровскъ, и*

*б) объ улучшеніи для судоходства теченія рѣки Днѣпра отъ гор. Екатеринослава до Пинска и рѣки Припяти.*

Признавая, что ходатайства Съѣзда по симъ предметамъ касаются существенно важныхъ условий каменноугольной промышленности, г. Министръ государственныхъ имуществъ счелъ необходимымъ обратиться къ Министру путей сообщенія съ просьбою о принятіи возможныхъ мѣръ къ удовлетворенію сихъ ходатайствъ.

*в) Объ изданіи законоположеній, ограждающихъ лѣса отъ употребленія.*

Вопросъ объ этомъ уже находится на разсмотрѣніи Министерства государственныхъ имуществъ, почему Министерство и не признало надобности въ какихъ-либо особыхъ въ отношеніи его мѣрахъ.

*г) Объ устройствѣ нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ районѣ свеклосахарныхъ нашихъ заводовъ.*

Принимая во вниманіе, что, по имѣющимся свѣдѣніямъ, въ этой мѣстности въ настоящее время производятся правительственные изысканія, Министерство государственныхъ имуществъ признало, что возбужденіе означеннаго вопроса съ его стороны было бы преждевременно.

V. Объ открытіи болѣе легкаго кредита для углепромышленниковъ, и

VI. Относительно правительственныхъ заказовъ.

Вопросы эти, затронутые и бывшимъ въ 1885 году Съездомъ желѣзозаводчиковъ, составляютъ въ настоящее время предметъ

обсужденія особой комиссіи изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ.

### VII. О желѣзнодорожныхъ тарифахъ на каменный уголь.

Ходатайство южныхъ горнопромышленниковъ по сему предмету (представленное однимъ изъ предыдущихъ Съѣздовъ) было уже предметомъ разсмотрѣнія въ тарифной комиссіи Министерства путей сообщенія, при участіи представителей Министерства государственныхъ имуществъ, при чемъ постановлено просить представителей углепромышленниковъ и подлежащихъ желѣзныхъ дорогъ выработать проектъ самыхъ ставокъ, примѣняясь къ основаніямъ, указаннымъ въ главныхъ чертахъ Министерствомъ государственныхъ имуществъ. При такомъ положеніи дѣла, Министерство сіе не признало возможнымъ принять въ настоящее время какія-либо мѣры по означенному вопросу.

### VIII. О возвышеніи таможенныхъ пошлинъ на каменный уголь.

#### а) Для портовъ Чернаго и Азовскаго морей.

Въ разрѣшеніе внесеннаго г. Министромъ финансовъ, согласно ходатайству г. Министра государственныхъ имуществъ, по сему предмету представленія, Высочайше утвержденнымъ 12-го іюня сего года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта пошлина на иностранный каменный уголь, ввозимый въ порты Чернаго и Азовскаго морей, повышена до 3 коп. золотомъ.

#### б) Для портовъ Балтійскаго моря.

На представленіе по сему предмету г. Министра финансовъ, Государственный Совѣтъ мнѣніемъ положилъ: оставить существующій размѣръ обложенія минеральнаго топлива, привозимаго въ порты Балтійскаго побережья (какъ равно и по сухопутной границѣ), впредь до выясненія, — въ связи съ предполагающимся въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ 1886 года изслѣдованіемъ фабричнаго дѣла въ западной окраинѣ, — вопроса о положеніи каменноугольнаго дѣла въ Царствѣ Польскомъ.

### IX. О помощи Обществу взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи.

Въ виду ходатайствъ южныхъ Съѣздовъ по сему предмету, Министерствомъ финансовъ, по соглашенію съ Министерствомъ

государственныхъ имуществъ, была учреждена особая комиссія при участіи представителей отъ X Съѣзда, для обсужденія вопроса о помощи означенному Обществу, которая выработанныя ею предположенія и представила на благоусмотрѣніе Министерства финансовъ.

#### X. О земскихъ сборахъ съ каменноугольныхъ шахтъ.

Вопросъ объ этомъ находится на разсмотрѣніи особой при Министерствѣ финансовъ комиссіи о земскомъ обложеніи, въ составъ которой приглашенъ представитель горнаго вѣдомства.

#### XI. О сборахъ за право торговли по отношенію къ каменноугольнымъ шахтамъ.

Согласно ходатайству одного изъ предшествовавшихъ Съѣздовъ, со стороны Министра финансовъ было уже сдѣлано по сему вопросу разъясненіе, благопріятное для углепромышленниковъ. Въ виду ходатайства по сему предмету горнопромышленниковъ, объясняющихъ, что упомянутое распоряженіе Министерства финансовъ осталось, повидимому, неизвѣстно нѣкоторымъ казеннымъ палатамъ, Министерство государственныхъ имуществъ сдѣлало по означенному предмету, въ текущемъ году, съ Министерствомъ финансовъ новое сношеніе. На это Министерство финансовъ увѣдомило о разсылкѣ имъ, отъ 3-го мая 1885 года за № 3838, циркулярнаго предписанія казеннымъ палатамъ о томъ, что такъ какъ по п. 1 ст. 4 Полож. о пошл. за пр. торг. и пром. (прил. къ ст. 464 Св. Зак. т. V уст. о пошл. по прод. 1876 года), разработка каменнаго угля на земляхъ, въ пользованіи, собственности или арендѣ состоящихъ, и продажа онаго на мѣстахъ добычи не подлежатъ платежу торговыхъ пошлинъ,—то за симъ и лица, служащія въ разныхъ должностяхъ при таковыхъ кояхъ, не могутъ быть признаваемы за торговыхъ приказчиковъ и обязываемы къ выборкѣ приказчицкихъ свидѣтельствъ.

#### XII. О динамитѣ.

а) *Объ облегченіи въ полученіи разрѣшенія на открытіе динамитныхъ складовъ.*

Ходатайство это, какъ выраженное въ слишкомъ общей формѣ, не могло быть разсмотрѣно Министерствомъ государственныхъ имуществъ.

*б) О перевозкѣ динамита по желѣзнымъ дорогамъ.*

Правила о перевозкѣ динамита по желѣзнымъ дорогамъ были предметомъ рассмотрѣнія особой комиссіи при Министерствѣ путей сообщенія, которая выработанныя ею предположенія имѣеть представить на благоусмотрѣніе Министра путей сообщенія.

**XIII. О соли.**

*а) О тарифахъ на перевозку соли.*

Вопросъ этотъ составлялъ предметъ обсужденія созданнаго въ семь году, при Министерствѣ путей сообщенія, Съѣзда представителей отъ солепромышленниковъ всей Россіи, который выработанныя имъ предположенія представилъ въ настоящее время на благоусмотрѣніе Министра путей сообщенія.

*б) О нормѣ убыли соли въ пути и объ устройствѣ въсовъ на станціи Ступки.*

Ходатайства по этимъ вопросамъ, какъ исполнѣ спеціальнымъ, Министерство государственныхъ имуществъ признало подлежащими представленію непосредственно Министерству путей сообщенія.

*в) О пошлинахъ съ джутовыхъ мѣшковъ, въ коихъ привозится заграничная соль.*

Ходатайство Съѣзда по сему предмету было сообщено г. Министру финансовъ, который, въ отвѣтъ на это сношеніе, увѣдомилъ, что, по его мнѣнію, существующее покровительство Русской соли едва ли можетъ быть признано недостаточнымъ, при быстромъ уменьшеніи привоза иностранной соли (количество коей съ 11,3 милліоновъ въ 1881 году упало до 5,7 мил. въ 1884 г. и до 2,1 мил. въ 1885 г.). Такимъ образомъ, если даже принять приводимый Съѣздомъ въ основаніе своего ходатайства расчетъ, то, имѣя въ виду, что пошлина на джутовые мѣшки въ размѣрѣ 2 р. установлена еще въ 1881 году, нельзя не признать, что льгота для иностранной соли, вытекающая изъ беспошлиннаго пропуска заключающихся послѣднюю джутовыхъ мѣшковъ, не только не оказала дѣйствія въ смыслѣ уменьшенія покровительства Русской соли, но не помѣшала почти полному вытѣсненію иностранной соли съ Русскихъ рынковъ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что и приводимый въ ходатайствахъ Съѣзда расчетъ не совсѣмъ точенъ, такъ какъ соль облагается пошлиною вмѣстѣ съ вѣсомъ мѣшка.

Посему и принимая во вниманіе, что соль въ мѣшкахъ привозится, главнымъ образомъ, по сухопутной границѣ, а привозъ по сей послѣдней въ 1885 году не превышалъ 1,7 мил. пуд. и что просимое Съѣздомъ обложеніе мѣшковъ отдѣльно отъ соли было бы не согласно съ общепринятымъ при исчисленіи таможенныхъ пошлинъ правиломъ, по которому укупорка, если нѣтъ скидки на тару, идетъ въ счетъ вѣса товара и не подлежитъ особому обложенію, Министръ финансовъ не призналъ достаточныхъ основаній къ уваженію означеннаго ходатайства Съѣзда.

#### XIV. Объ измѣненіи Положенія о южныхъ Съѣздахъ.

Въ виду ходатайства Съѣзда по сему предмету, Горнымъ Департаментомъ былъ составленъ проектъ новаго Положенія о Съѣздахъ, который и утвержденъ, 12 іюня сего года, г. Министромъ государственныхъ имуществъ. Новое Положеніе было передано вслѣдъ за симъ уполномоченнымъ X Съѣзда, для приведенія въ дѣйствіе.

Директоръ *Н. Кулибинъ.*

---



## ПРИЛОЖЕНІЕ ВТОРОЕ

къ отчету уполномоченныхъ X-го Съѣзда горно-  
промышленниковъ юга Россіи.

# ДОКЛАДЫ ПРАВИТЕЛЬСТВУ

О ПОСТАНОВЛЕНІЯХЪ X СЪѢЗДА.

Его Превосходительству, Господину Директору Департамента желѣзныхъ дорогъ, инженеру, тайному совѣтнику Василію Васильевичу Салову.

*Уполномоченныхъ X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи*

### П р о ш е н і е.

Ходатайства, возбуждаемыя съѣздами горнопромышленниковъ юга Россіи, какъ-то: о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, портовъ и пристаней, объ отношеніяхъ горной промышленности къ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ, а также статистическія свѣдѣнія по перевозкамъ Донецкаго минеральнаго топлива, раньше представленія ихъ Его Высокопревосходительству господину Министру путей сообщенія и другимъ высшимъ Правительственнымъ мѣстамъ и учрежденіямъ, разсматривались всегда предварительно, съ 1876 года \*), въ особыхъ, ежегодно созываемыхъ совѣщаніяхъ при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, при участіи представителей желѣзныхъ дорогъ, представителей отъ разныхъ вѣдомствъ, уполномоченныхъ отъ съѣздовъ южныхъ горнопромышленниковъ и выборныхъ отъ углепромышленниковъ Войска Донскаго.

Такой порядокъ разсмотрѣнія ходатайствъ южныхъ съѣздовъ приносилъ всегда существенную пользу, облегчая работу для Министерства выясненіемъ относительно всѣхъ вопросовъ, до угольнаго дѣла относящихся, и подготавливая нѣкоторые изъ нихъ для представленія въ высшія Правительственныя учрежденія.

Такъ какъ послѣднимъ X Съѣздомъ возбуждено много крайне насущныхъ вопросовъ по предмету отношеній каменноугольной и соляной промышленности къ желѣзнымъ дорогамъ, то мы позволяемъ себѣ почтительнѣйше просить Ваше Превосходительство исходатайствовать у Его Высокопревосходительства Господина Министра путей сообщенія разрѣшенія на учрежденіе и въ этомъ году, по примѣру прежнихъ лѣтъ, особыхъ совѣщаній при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ по дѣламъ X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи; при чемъ покорнѣйше просимъ назначить таковыя, если возможно, въ 20-хъ числахъ января 1886 года.

\*) Прерваны были послѣ IX Съѣзда.

При семъ прилагаемъ перечень вопросовъ, намѣченныхъ и разработанныхъ X Съѣздомъ, по которымъ возбуждены ходатайства, имѣющія быть представленными въ Министерство путей сообщенія въ первыхъ числахъ января. Къ тому же времени будутъ представлены нами Труды X Съѣзда.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи *Авдаковъ.*  
*Мсциховскій.*  
*Алчевскій.*

23 декабря 1885 года.  
Петербургъ.

№ 2.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА  
УПОЛНОМОЧЕННЫХЪ  
X СЪѢЗДА

ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ  
ЮГА РОССИИ

ГГ. АЛЧЕВСКАГО, АВДАКОВА И МСЦИХОВСКАГО.

Его Высокопревосходительству  
Господину Министру государственныхъ имуществъ \*).

О необходимости повышенія пошлинь на  
иностранный каменный уголь.

VI, VII и VIII съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи ходатайствовали передъ Правительствомъ о наложеніи пошлинь на иностранный каменный уголь, видя въ этомъ одно изъ сильныхъ средствъ для развитія Донецкой каменноугольной промышленности, при чемъ представляли на благоусмотрѣніе Правительства и размѣры пошлинь, именно: для каменнаго угля, ввозимаго въ порты Чернаго и Азовскаго морей, 3½ коп. золотомъ съ пуда, — и портовъ Балтійскаго моря 2½ к., подтверждая ихъ расчетами. Послѣ всеобщаго обсужденія означеннаго ходатайства Министерствомъ финансовъ въ тарифной комиссіи и съ участіемъ гг. экспертовъ и затѣмъ въ Государственномъ Совѣтѣ, Правительство признало необходимымъ поставить русскую каменноугольную промышленность подъ охрану таможеннаго покровительства и установило пошлину на привозимый уголь какъ въ порты двухъ названныхъ морей, такъ и по сухопутной границѣ, но размѣры пошлинь опредѣлены

\*) Также гг. Министрамъ: финансовъ и путей сообщенія, Предсѣдателю Департамента государственной экономіи, Государственному Контролеру и проч.

меньшіе противъ расчитанныхъ Съѣздомъ. Законъ 16-го іюня 1884 года дѣйствительно произвелъ благотѣльное вліяніе въ общемъ и въ нѣкоторой степени повліялъ на уменьшеніе привоза иностраннаго угля. Такъ, благодаря отчасти пошлинѣ, Донецкій уголь замѣнилъ на Юго-Западныхъ дорогахъ уголь Англійскій въ количествѣ 5.000,000 пудовъ; говоримъ отчасти потому, что при пошлинѣ распространенію здѣсь угля содѣйствовало открытіе въ 1884 году Екатерининской дороги, приблизившей каменноугольныя копи къ Юго-Западному краю, отчасти ослабивъ привозъ иностраннаго угля черезъ границу сухопутную. Но, сравнительно, результаты получились слабыя и Донецкій уголь и по настоящее время не вытѣснилъ иностраннаго угля ни въ портахъ Чернаго моря, куда его все-таки привозится отъ 16 до 19 милліоновъ пудовъ, ни въ Москвѣ, куда привозъ его достигъ до 10.000,000 пудовъ въ прошломъ году. А между тѣмъ именно на эти рынки возлагались самыя сильныя надежды Донецкихъ углепромышленниковъ.

Хотя установленныя размѣры пошлинъ уменьшены были Правительствомъ для Черноморскихъ портовъ на 1½ коп., а для Балтійскихъ на 2 копѣйки противъ просимыхъ, но ожидалось, что таковыя хотя нѣсколько уравновѣсятъ условія для конкуренціи Донецкаго угля съ Англійскимъ. Оказалось обратное: тотчасъ по установленіи пошлинъ, уголь понизился въ цѣнѣ настолько, что пошлина оказалась нечувствительной. Удешевленіе послѣдовало отъ пониженія цѣнъ на иностранный уголь на мѣстѣ его производства, но болѣе всего отъ пониженія фрахтовъ. Богатая перевозочными средствами Англія, добывающая до 10½ милліардовъ пудовъ, нашла возможнымъ удешевить перевозку и оставить за собою угольные рынки въ Россіи; именно, цѣны Англійскаго угля были на борту корабля:

| до пошлины:                  | послѣ пошлины:       |
|------------------------------|----------------------|
| Кардифъ . . . . 18—19 к.     | 17½—16⅓ съ пошлиной. |
| Ньюкастль . . . . 17—18 „    | 17 —15¾ „ „          |
| прочіе сорта . . . . 14—15 „ | 14½ „ „              |

Удешевленіе послѣдовало отчасти отъ пониженія цѣны на уголь, но, главнымъ образомъ, отъ удешевленія фрахтовъ (съ 10½ и 11½ до 7—7½ или съ 8—9 к. до 5½). Ожидали, что установленіе таможенныхъ обрядностей можетъ нѣсколько усилить установленныя размѣры пошлинъ, но, какъ выяснилось, таможенное вѣдомство не нашло возможнымъ подвергнуть такой продуктъ,

какъ минеральное топливо, таможенными обрядностями и уголь пропускается по коносаментамъ.

Послѣдовавшее послѣ установленія пошлины удешевленіе угля считалось первоначально явленіемъ временнымъ, происшедшимъ подъ вліяніемъ избытка навезеннаго на рынокъ угля. Но при тщательномъ изученіи этого вопроса оказалось, что это явленіе не временное, а постоянное. Равнымъ образомъ, считалось временнымъ явленіемъ и пониженіе фрахтовъ,—но теперь оказывается, что и пониженные для перевозки иностраннаго угля фрахты приняли характеръ болѣе или менѣе устойчивый.

Пока не были точно опредѣлены причины пониженія цѣнъ на иностранный уголь послѣ установленія пошлинъ, пока это явленіе считалось временнымъ, послѣдній Сѣздъ не рѣшался обратиться къ Правительству съ ходатайствомъ о повышеніи таковыхъ. Но въ настоящее время, по прошествіи почти двухъ лѣтъ по изданіи закона 16 іюля 1884 г., Сѣздъ горнопромышленниковъ убѣдился, что установленными уменьшенными размѣрами не достигается цѣль покровительства Русской каменноугольной промышленности и постановилъ представить во всей полнотѣ свои соображенія Правительству о необходимости повышенія пошлинъ, какъ въ портахъ Чернаго, такъ и Балтійскаго морей.

Къ этому побуждаетъ Сѣздъ и настоящее положеніе Донецкой каменноугольной промышленности.

Вызванныя къ жизни постройкою Донецкой дороги и, почти одновременно съ установленіемъ пошлинъ на уголь, постройкою Екатериинской дороги, Донецкія копи, какъ всегда, чуткія ко всѣмъ мѣропріятіямъ, усилили свою дѣятельность, надѣясь на широкіе новые рынки, но таковыхъ не получили и конкуренція продолжаетъ подавлять каменноугольныя предпріятія, сосредоточиваясь при избыткѣ предложенія на однихъ и тѣхъ же рынкахъ сбыта. Изученіе послѣднихъ на X Сѣздѣ горнопромышленниковъ показало слѣдующее \*).

1) Желѣзныя дороги, потреблявшія въ 1882 году 50% общаго вывоза изъ западной части Донецкаго бассейна каменнаго угля, сократили потребление въ 1885 году до 43%, что видно изъ слѣдующей таблицы:

---

\*) Отчетъ комиссіи выборныхъ отъ углепромышленниковъ X-му Сѣзду.

| Вывезено вагоновъ угля             |                              |
|------------------------------------|------------------------------|
| для желѣзн. дорогъ:                | % отнош. къ годовому вывозу. |
| въ 1882 году . 48,841              | 50,58                        |
| въ 1883 году . 46,667              | 46,72                        |
| въ 1884 году . 44,017              | 45,77                        |
| (по 1 сент). въ 1885 году . 32,937 | 43,44                        |

2) Свекло-сахарные заводы равнымъ образомъ сократили потребление минеральнаго топлива, каковое было:

|                              | % отнош. къ годовому вывозу. |
|------------------------------|------------------------------|
| въ 1882 году . 14,523 вагон. | 15,68                        |
| въ 1883 году . 15,332    "   | 15,35                        |
| въ 1884 году . 12,873    "   | 13,39                        |
| въ 1885 году . 10,010    "   | 14,53                        |

Явленіе это объясняется тѣмъ, что изъ всего обширнаго района свекло-сахарныхъ заводовъ только тѣ окончательно установили свое производство на минеральномъ топливѣ, которые находятся вблизи рельсовыхъ путей; большинство же находится еще въ районѣ лѣсныхъ дачъ и настолько отдалено отъ рельсовыхъ путей, что гужевая доставка угля отъ станціи полученія до заводовъ такъ удорожаетъ уголь, что ставить его въ невозможность конкурировать съ дровами. Сбытъ угля на сахарные заводы можетъ быть усиленъ лишь съ постройкою подъѣздныхъ и питательныхъ путей и съ изданіемъ законовъ, ограничивающихъ лѣсоистребленіе.

3) Пароходства также нѣсколько уменьшили свои требованія на уголь и, во всякомъ случаѣ, не увеличили, тогда какъ слѣдовало ожидать обратнаго отъ установленія пошлины на уголь. Всѣ южныя пароходства потребляли Донецкаго угля:

|                                  |
|----------------------------------|
| Въ 1882 году . . 6,256 вагоновъ. |
| " 1883   " . . 6,876   "         |
| " 1884   " . . 5,047   "         |
| " 1885   " . . 4,554   "         |

Азовскія и Донскія пароходства потребляютъ по прежнему уголь донецкій; пароходства Черноморскія по прежнему работаютъ на англійскомъ углѣ, а изъ Днѣпровскихъ пароходствъ только Русское Общество пароходства и теперь потребляетъ уголь донецкій, всѣ же остальные предпочитаютъ уголь англійскій, отапливая имъ пароходы вверхъ по Днѣпру до Александровска.

4) Газовые и металлическіе заводы потребляютъ ежегодно одно и то же количество, не болѣе 600,000 пуд.

5) Наконецъ, промышленныя и общественныя заведенія и частное потребленіе, единственный родъ потребителей, усиливающихъ требованіе на уголь, хотя въ такихъ размѣрахъ, конми едва-едва покрывается сокращеніе потребленія другими родами потребителей. Для названныхъ потребителей сбытъ угля, хотя и слабо, но все же изъ году въ годъ возрастаетъ; такъ, вывезено угля для общественнаго и частнаго потребленія и для отопленія жилищъ.

|                  |        |             |
|------------------|--------|-------------|
| Въ 1882 году . . | 25,866 | вагоновъ *) |
| „ 1883 „ . .     | 29,068 | „           |
| „ 1884 „ . .     | 33,082 | „           |

Подводя же итоги всему сбыту донецкаго угля (исключая Грушевскихъ копей), замѣтимъ лишь въ послѣднемъ году слабый его приростъ. Такъ вывезено:

|                  |         |        |
|------------------|---------|--------|
| Въ 1882 году . . | 96,362  | вагон. |
| „ 1883 „ . .     | 99,877  | „      |
| „ 1884 „ . .     | 96,160  | „      |
| „ 1885 „ . .     | 107,000 | „      |

Между тѣмъ какъ количество избытка предложенія надъ спросомъ, опредѣленное на основаніи статистическихъ данныхъ на Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи, продолжаетъ существовать въ слѣдующихъ размѣрахъ:

| Года.            | Производительность копей. | Дѣйствительная добыча. | Мѣстное потребленіе. | Вывезено.    | Избытокъ производства. |
|------------------|---------------------------|------------------------|----------------------|--------------|------------------------|
| 1882 —           | 103.000,000               | — 76.439,000           | — 15.000,000         | — 56.817,200 | — 41.828,800 п.        |
| 1883 —           | 166.000,000               | — 105.005,000          | — 15.000,000         | — 60.000,000 | — 30.000,000 п.        |
| 1884 }<br>1885 } | —                         | —                      | —                    | —            | до 27.000,000 п.       |

Принимая во вниманіе вышеприведенныя цифры, характеризующія настоящее положеніе Донецкой каменноугольной промышленности, нельзя не прійти къ убѣжденію, что только рынки, занятые нынѣ англійскимъ углемъ, именно: Одесса и Черное море вообще съ 16—19 милліонами пудовъ иностраннаго угля и Москва съ 10.000,000 п. того же угля, могли бы, будучи предоставлены донецкому углю, поднятіемъ пошлины оказать могущественную поддержку Донецкой каменноугольной промышленности, поглотивъ наибольшую часть избытка производства и облегчивъ такимъ образомъ общее положеніе всей промышленности.

\*) Во всѣхъ расчетахъ вагонъ каменнаго угля=600 пудовъ.

Повышеніе пошлинь на уголь не можетъ имѣть иныхъ, какъ самыхъ благопріятныхъ послѣдствій во всѣхъ отношеніяхъ. Уже установленіе первоначальныхъ размѣровъ пошлинь на уголь и твердо выразившееся намѣреніе Правительства оказать таможенное покровительство Русской каменноугольной промышленности—показало несостоятельность главнѣйшихъ доводовъ, прежде приводимыхъ противъ пошлины. Но и дальнѣйшіе факты и явленія, обнаружившіе послѣ введенія пошлинь, подкрѣпляютъ и оправдываютъ Правительственныя мѣропріятія.

Первое. Въ числѣ аргументовъ противъ пошлины, указывали на отсутствіе каботажа для перевозки донецкаго угля. Между тѣмъ, послѣ установленія пошлины, владѣльцы каботажа на Азовскомъ морѣ и на Днѣпрѣ сами явились съ предложеніемъ услугъ возить уголь въ Черное море и готовы перевозить все то количество, какое имъ будетъ предложено. На Днѣпрѣ, наприм., имѣются пароходства Ратнера, Анатра и Русское Общество пароходства и торговли, готовые въ одну навигацію поднять до 8.000,000 пудовъ угля и даже нашли возможнымъ для него уменьшить фрахтъ, лишь бы получить этотъ грузъ; но такового они не могутъ имѣть, вслѣдствіе паденія цѣнъ на уголь англійскій. Эти же пароходства прямо заинтересованы въ томъ, чтобы были подняты пошлины на уголь, такъ какъ въ донецкомъ углѣ они видятъ постоянный, обезпеченный грузъ, тогда какъ полученіе хлѣбныхъ грузовъ зависитъ отъ степени урожая, отъ тарифной политики желѣзныхъ дорогъ и отъ другихъ случайностей. По ихъ заявленіямъ, кои можно всегда провѣрить, увѣренность въ томъ, что они будутъ имѣть Донецкій уголь, какъ постоянный грузъ, побудитъ ихъ къ денежнымъ затратамъ на развитіе каботажа въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ и на Днѣпрѣ. Все изложенное оправдываетъ и подтверждаетъ прежде высказанные доводы, что пошлина на уголь вызоветъ развитіе каботажа и что отсутствіе его или слабое развитіе не можетъ служить доводомъ противъ пошлины и, тѣмъ болѣе, не можетъ быть таковымъ противъ повышенія.

Второе. Указывалось, что установленіемъ пошлины на уголь удорожится топливо, установится монополюная торговля русскимъ углемъ и тяжело отзовется на потребителяхъ, Ничего подобнаго не произошло. Англійскій уголь подешевѣлъ на величину пошлины, потребители почувствовали значеніе пошлины лишь въ томъ



смыслъ, что уголь сталъ дешевле; донецкій же уголь не вздорожалъ, за неизмѣннѣмъ рынковъ и подъ вліяніемъ большаго предложенія. Удешевленіемъ англійскаго угля послѣ, установленія пошлины, подтвердились лишь прежніе доводы Съѣздовъ южныхъ горнопромышленниковъ, которые доказывали, что продавцы и перевозчики англійскаго угля берутъ такіе большіе барыши, изъ коихъ они легко могутъ сдѣлать уступку, если размѣръ пошлины будетъ недостаточенъ. И въ самомъ дѣлѣ, барыши ихъ были такъ велики, что они не задумались понизить цѣны на англійскій уголь на 2 коп. золотомъ или на  $3\frac{1}{4}$  коп. кредитными на пудъ, тогда какъ Донецкіе углепромышленники считаютъ себя довольными, если получаютъ 1 к. пользы, а большая часть ихъ довольствуется еще меньшею прибылью.

Третье. Приводили доводъ, будто, съ установленіемъ пошлины, желѣзныя дороги будутъ не въ силахъ поднять всего того количества, какое будетъ предложено взамѣнъ угля англійскаго. Но оказалось, что желѣзныя дороги, перевозящія донецкій уголь, прямо заинтересованы въ томъ, чтобы этихъ грузовъ было больше и съ своей стороны принимали всѣ мѣры къ тому, чтобы удешевить перевозку угля и тѣмъ помочь вытѣснить англійскій уголь,—но ихъ усилія разбивались о пониженныя цѣны англійскаго угля.

Такъ, Курско-Харьково-Азовская и Московско-Курская ж. д. въ 1884 году установили для Москвы, куда привозится 10.000,000 пудовъ Англійскаго угля, пониженный тарифъ въ  $\frac{1}{70}$  к. Въ томъ же 1884 году была установлена пошлина въ  $\frac{1}{2}$  коп. съ пуда въ Балтійскихъ портахъ, и предполагали, что это повліяетъ на сбытъ въ Москву донецкаго угля. Но англійскій уголь, не смотря на пошлину, упалъ въ цѣнѣ съ 24 до 22 коп. и донецкій уголь не получилъ туда сбыта. Въ 1885 году обѣ дороги, видя безуспѣшность тарифа  $\frac{1}{70}$ , понизили его до  $\frac{1}{80}$ , но и этотъ низкій тарифъ существенной пользы не оказалъ и англійскій уголь все-таки не исчезъ съ рынка, и Правленія обѣихъ дорогъ пришли къ убѣжденію, что установленный пониженный тарифъ на Москву можетъ только тогда оказать пользу для сбыта нашего угля, когда ввозимый въ Москву англійскій уголь будетъ обложенъ болѣе высокой пошлиной.

Подобно названнымъ двумъ дорогамъ, въ увеличеніи перевозки донецкаго угля прямо заинтересованы дороги Донецкая и Екате-

рининская. Донецкая дорога, въ теченіе послѣднихъ трехъ лѣтъ, перевозитъ въ равномъ количествѣ по 38.000,000 пудовъ угля. Екатерининская дорога надѣялась на увеличеніе сбыта каменнаго угля въ Юго-Западный край, но теперь вполне ясно установлено статистикой Съѣздовъ, что это приращеніе выразилось 5.000,000 п. для Юго-Западныхъ ж. д. и 3.000,000 п. для сахарныхъ заводовъ, и теперь болѣе этого количества угля къ перевозкѣ не предвидится, такъ какъ всѣ прочіе заводы находятся въ довольно лѣсныхъ мѣстностяхъ и настолько отдалены отъ рельсовыхъ путей, что потребленіе угля имъ обходится дороже дровъ и развитіе сбыта минеральнаго топлива можетъ послѣдовать лишь съ ограниченіемъ лѣсоистребленія и съ развитіемъ въ районахъ сахарныхъ заводовъ питательныхъ и подъѣздныхъ путей \*). Такимъ образомъ, въ близкомъ будущемъ Екатерининская дорога можетъ получить увеличеніе угольныхъ грузовъ лишь въ томъ количествѣ донецкаго угля, которое пойдетъ взамѣнъ англійскаго, а это можетъ быть достигнуто увеличеніемъ размѣра пошлины.

Наконецъ, мы позволимъ себѣ не останавливаться на мотивахъ, коими связывалось вліяніе пошлины на отпускную хлѣбную торговлю. Рѣшеніе Правительства оказать покровительство русской каменноугольной промышленности первоначальнымъ установленіемъ пошлины—показало, что означеннымъ мотивамъ не придано серьезнаго значенія. Неосновательность приводимыхъ прежде мнѣній очевидна, такъ какъ существуетъ масса иныхъ причинъ не зависящихъ отъ пошлины на уголь, кои привели къ упадку русскую хлѣбную торговлю и каковыя подробно выяснились бывшимъ въ январѣ этого года въ городѣ Харьковѣ областнымъ сельско-хозяйственнымъ съѣздомъ.

Такимъ образомъ, не усматривается мотивовъ, какіе могли бы быть выставлены противъ повышенія пошлинъ, а напротивъ, каменноугольная промышленность, каботажъ и желѣзныя дороги ждутъ этой пошлины, какъ могущей благотѣльно на нихъ отозваться.

Если еще и могутъ быть высказаны доводы противъ повышенія пошлины, то это именно въ портахъ Балтійскаго моря, гдѣ нынѣ установлена фискальная пошлина въ  $\frac{1}{2}$  к. Предвидя это, мы считаемъ себя обязанными представить нижеслѣдующія разъясненія.

---

\*) Докладъ комиссіи X-му Съѣзду „О мѣрахъ къ расширенію сбыта донецкаго минеральнаго топлива“. Труды X-го съѣзда.

1) Совершившійся въ Черноморскихъ портахъ фактъ пониженія цѣнъ англійскаго угля на 2 коп. золотомъ или на  $3\frac{1}{4}$  коп. кредитными съ пуда, въ виду только того, что англійскимъ углепромышленникамъ приходилось терять рынокъ въ 19.000,000 пуд., приводитъ насъ къ убѣжденію, что отъ повышенія пошлины въ портахъ Балтійскаго моря—не повысится цѣна угля англійскаго, куда его привозится до 70.000,000.

Если бы углеторговцы пожелали повысить цѣны, то имъ бы угрожали дрова и начавшаяся разработка торфа. Они не повысятъ ихъ и потому, что Англія обладаетъ такимъ обширнымъ торговымъ флотомъ и фрахты доведены до такой дешевизны, при которой имѣется возможность привезти массы угля въ Балтійскіе порты—и нѣтъ никакихъ основаній опасаться повышенія цѣнъ; но если бы таковыя и повысились, то это не повлечетъ за собою сокращенія привоза угля собственно въ прибрежья Балтійскаго моря, такъ какъ самое удороженіе топлива, при повышеніи пошлины до 2 коп. золотомъ, отразится слабо на разнаго рода производствахъ. По точнымъ расчетамъ, сдѣланнымъ при обсужденіи вопроса о пошлинѣ въ 1884 году, при опредѣленіи вліянія пошлины въ  $2\frac{1}{2}$  коп. золотомъ, каковая тогда испрашивалась у Правительства, оказалось вліяніе ея ничтожнымъ, именно:

О мануфактурныхъ издѣліяхъ, продаваемыхъ отъ 15 до 40 р. за пудъ, мы говорить не будемъ. Высокая стоимость этихъ фабрикатовъ исключаетъ всякую мысль о какомъ бы то ни было неблагоприятномъ вліяніи пошлины на это производство. Вторая важная отрасль промышленности Прибалтійскаго края—есть желѣзодѣлательные и чугуноплавильные заводы. Эти заводы расходуютъ отъ  $\frac{1}{6}$  до  $\frac{1}{5}$  пуда кокса на 1 пудъ чугуна. Слѣдовательно, повышение пошлины до 2 коп. золотомъ, если бы такое произошло, ляжетъ на 1 пудъ отливки не болѣе  $\frac{2}{5}$ — $\frac{1}{2}$  коп. Столь же незначительно отразится пошлина въ 2 к. на выдѣлкѣ рельсовъ, судовъ, вагоновъ, особенно если принять во вниманіе преміи, субсидіи и проч. льготы, какими эти заводы пользуются. Если Правительство рѣшилось обложить чугунъ пошлиной въ 15 коп. золотомъ съ пуда, каковая мѣра безусловно не позволитъ этимъ заводамъ работать на иностранномъ чугунѣ, то повышение пошлины на уголь, по своему вліянію на хозяйство этихъ заводовъ, будетъ весьма незначительное.

Мукомольное производство. На мукомольныхъ мельницахъ расходуется  $\frac{1}{5}$  пуда угля на 1 пудъ муки, такъ что вліяніе пошлины могло бы отразиться не болѣе  $\frac{2}{5}$  до  $\frac{1}{2}$  к. на п. муки. Столь же слабое значеніе будетъ имѣть пошлина и для пивовареннаго производства, такъ какъ 1 п. угля употребляется приблизительно на 8—10 ведеръ пива, почему увеличеніе стоимости угля на 2 к. золотомъ удорожитъ стоимость полученія 1 ведра пива на  $\frac{2}{10}$ — $\frac{1}{4}$  коп. и проч.

Изъ всего сказаннаго видно, что, если бы иностранный уголь и вздорожалъ на величину пошлины, чего мы не допускаемъ, то и въ такомъ случаѣ вліяніе ея на разныя отрасли производства въ Прибалтійскомъ краѣ было бы ничтожное.

Но польза отъ повышенія пошлинъ для русской каменноугольной промышленности и для центральной московской промышленности и другихъ находящихся тамъ производителей—была бы весьма существенна. Донецкая каменноугольная промышленность получить въ свое распоряженіе обширный московскій рынокъ, а передвиженіе громадныхъ массъ угля увеличить доходность всѣхъ дорогъ, соединяющихъ югъ Россіи съ Москвою, въ чемъ заинтересованы и эти дороги. Московская мануфактурная промышленность станетъ въ опредѣленное положеніе къ источникамъ полученія минеральнаго топлива. Кромѣ того эта же промышленность станетъ въ болѣе благопріятныя условія конкуренціи на внутреннихъ рынкахъ съ такими же продуктами, производимыми на окраинахъ Россіи и поступающими на тѣ же рынки.

Извѣстно, насколько Московскому фабричному-заводскому округу угрожаетъ конкуренція со стороны фабрикъ и заводовъ, разившихся на западныхъ окраинахъ Россіи—въ Прибалтійскомъ краѣ. Пользуясь вблизи границъ и моря массами удобствъ, которыми не можетъ пользоваться центральная промышленность Россіи, они нынѣ побѣждаютъ Москву своими продуктами и если бы установленіе болѣе высокихъ пошлинъ на уголь и повлекло бы къ нѣкоторому стѣсненію этихъ промысловъ, то за то отразилось бы благотворно на центральной московской промышленности, для которой Правительство установило рядъ таможенныхъ покровительственныхъ мѣръ.

Наконецъ, весьма важно обратить вниманіе на тѣ громадныя капиталы, каковыя остаются внутри страны отъ прекращенія привоза иностраннаго угля и достигаютъ до 15 милліоновъ руб. сер.

и на тѣ денежные выгоды, кои получатся русскими желѣзными дорогами и русскимъ каботажемъ отъ перевозки донецкаго угля взамѣнъ англійскаго \*).

Такъ, если бы пошлина была увеличена до требуемыхъ размѣровъ, то въ распоряженіе Донецкой каменноугольной промышленности поступило бы 19.000,000 пудовъ англійскаго угля въ портахъ Чернаго моря и 10.000,000 пуд. въ Москвѣ. Отъ перевозки перваго количества желѣзныя дороги: Донецкая, Курско-Харьково-Азовская и Екатерининская, при средней провозной платѣ къ портамъ и пристанямъ  $4\frac{2}{3}$  коп., выручали бы ежегодно около 760,000 руб., а каботажъ, при среднемъ фрахтѣ въ  $5\frac{1}{2}$  коп., выручалъ бы свыше 1.000,000 руб. ежегодно. Отъ перевозки же указаннаго количества угля въ Москву, при нынѣ еще существующей провозной средней платѣ отъ копей Донецкаго бассейна къ Москвѣ 14 коп., дороги: Донецкая, Курско-Харьково-Азовская и Московско-Курская выручали бы ежегодно около 1.400,000 руб. Такимъ образомъ, исчезновеніе съ одесскаго и московскаго рынковъ 29.000,000 пуд. угля выразилось бы приращеніемъ выручки для желѣзныхъ дорогъ, перевозящихъ донецкій уголь, суммою свыше  $2\frac{1}{4}$  милліоновъ рублей, а для каботажа—выручкою свыше 1.000,000 рублей. А далѣе, съ развитіемъ сбыта угля въ обоихъ районахъ, выручка отъ перевозокъ угольнаго груза постепенно возрастала бы.

Переходимъ къ опредѣленію размѣровъ пошлины, до которыхъ послѣдняя должна быть повышена въ портахъ Азовскаго и Чернаго морей и въ Балтійскихъ портахъ.

1) Опредѣленіе размѣра пошлины для иностраннаго угля, привозимаго въ порты Азовскаго и Чернаго морей.

Цѣны Англійскаго угля на бортѣ корабля въ Кардифѣ и Ньюкастлѣ, по биржевымъ прейсъ-курентамъ, были (1885 г.):

Для Ньюкастля:

|                                                 |               |
|-------------------------------------------------|---------------|
| 7 шиллинг. 9 пенс. за тонну, или по курсу . . . | 6,25 к. за п. |
| до 9 " " " " " " " " . . .                      | 7,50 " " "    |

Для Кардифа:

|                                                 |               |
|-------------------------------------------------|---------------|
| 7 шиллинг. 9 пенс. за тонну, или по курсу . . . | 6,25 к. за п. |
| до 10 " 6 " " " " " " " . . .                   | 8,50 " " "    |

\*) Смотр. докладъ Харьковскаго отдѣленія Императорскаго русскаго технического Общества: „Объ обложеніи иностраннаго угля пошлиной“.

Въ теченіе послѣдней навигаціи, фрахты отъ портовъ Кардифа и Ньюкастля до Одессы установились:

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| Изъ Ньюкастля . . . . . | 6,46 к. за пудъ. |
| „ Кардифа . . . . .     | 6,05 „ „ „       |

Такимъ образомъ, цѣны этихъ углей опредѣлились на борту корабля въ Одессѣ:

|                     |                |
|---------------------|----------------|
| Ньюкастль . . . . . | 12,70 до 13,95 |
| Кардифъ . . . . .   | 12,30 „ 14,55  |

А съ оплатою пошлины 2 коп. золотомъ или 3,25 кредитн., цѣны опредѣляются:

|                     |                    |
|---------------------|--------------------|
| Ньюкастль . . . . . | отъ 15,95 до 17,20 |
| Кардифъ . . . . .   | „ 15,55 „ 17,80    |

Наивысшія цѣны относятся къ сортамъ отборнымъ, которые почти не привозятся въ Россію, а меньшія цѣны относятся къ рядовому углю, какимъ онъ и привозится, такъ что для расчета слѣдуетъ брать послѣднія цѣны, т. е.:

|                     |       |
|---------------------|-------|
| Ньюкастль . . . . . | 15,95 |
| Кардифъ . . . . .   | 15,55 |

Эти цѣны выражаютъ дѣйствительныя цѣны этихъ углей, по коимъ они продаются въ Одессѣ, именно отъ 15<sup>3</sup>/<sub>4</sub> до 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп.

При попыткахъ въ теченіе двухъ послѣднихъ навигацій доставлять въ Одессу донецкій уголь, цѣны послѣдняго опредѣлились тамъ 17<sup>3</sup>/<sub>4</sub>—17,83 коп., именно:

Цѣна 1 пуда угля на станціи отправленія въ вагонъ . . . . . 7 коп.

Провозная плата по желѣзнымъ дорогамъ отъ станцій Юзово и Ясиноватой до Александровска на Днѣпрѣ . . . . . 5,33 \*).

Фрахтъ отъ Александровска до Одессы, съ перегрузками въ Александровскѣ и Херсонѣ. . . . . 5,55

Полная стоимость угля въ Одессѣ на борту корабля 17,83 к. за п.

*Примѣчаніе:* Цѣна донецкаго угля—7 коп.—принята умѣренна, такъ какъ необходимо имѣть въ виду стоимость гужевоѣ доставки отъ копей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и потерю угля отъ двухъ перегрузокъ.

\*) Включая въ эту сумму и 2 р. 40 коп. съ вагона или 0,40 коп. съ пуда на станціонные сборы.

Такимъ образомъ, донецкій уголь обходится дороже англійскихъ: Ньюкастля—на 1,88 коп. и дороже Кардифа на 2,28 коп. или, въ среднемъ, на 2,08 коп. При означенныхъ расчетахъ приняты провозныя платы отъ копей ближайшихъ, тогда какъ для копей, болѣе удаленныхъ отъ Ясиноватой и Юзово—тарифъ еще дороже и вышеозначенный расчетъ вполне умѣренъ.

На основаніи изложенныхъ расчетовъ, слѣдуетъ, по мнѣнію X Съѣзда, повысить пошлины въ портахъ Азовскаго и Чернаго морей съ 2 до 3½ коп. золотомъ.

2) Определеніе размѣровъ пошлины на иностранный уголь, привозимый въ порты Балтійскаго моря.

По биржевымъ преисъ-курантамъ, цѣны углей разныхъ сортовъ были въ портахъ Англій на бортѣ корабля:

|                     |      |                         |
|---------------------|------|-------------------------|
| Ньюкастль . . . . . | 6,25 | обыкновенный.           |
|                     | 6,25 | газовый.                |
| Кардифъ . . . . .   | 8,5  | паровой просѣянный.     |
|                     | 9,20 | отборный.               |
|                     | 6,25 | рядовой, съ 50% кусков. |

Фрахты отъ портовъ Ньюкастль, Кардифъ, Ньюпортъ—колебались отъ 7 шиллинг. 10½ пенс. до 6 шиллинг. за тонну, или 1 руб. 75 коп. до 3 руб. по курсу, или за пудъ  $175/62=2,84$  до  $300/62=4,84$  коп.

Цѣны въ С.-Петербургѣ на бортѣ корабля въ копѣйкахъ за пудъ:

|                                       |                  |
|---------------------------------------|------------------|
| Ньюкастль: паровой отъ 10,34 до 12,34 | } средняя 10,5.  |
| газовый „ 9,09 „ 11,19                |                  |
| Кардифъ: отборный „ 11,34 „ 13,31     | } средняя 11,34. |
| рядов. съ 50% куск. 9,34 „ 11,34      |                  |

Расходы по перегрузкѣ въ вагоны приняты въ 1 коп., но въ дѣйствительности они меньше, ибо привозимый въ бассейнъ Николаевской дороги уголь облегченъ отъ всякаго рода платежей и хранится весьма долгое время бесплатно. Доставка отъ Петербурга до Москвы, по тарифу Николаевской дороги— $1/86$  или за  $\frac{605 \text{ верст}}{86} = 7$  коп.; такимъ образомъ, среднія цѣны въ Москвѣ, на станціи Москва Николаевской желѣзной дороги; отъ 18,5 до 19,33 коп. Прибавляя сюда барышъ московскаго углеторговца въ 1 коп., получимъ среднія цѣны въ Москвѣ—19,5 до 20,33 коп. за пудъ.

Но при расчетахъ разницъ цѣнъ разныхъ углей, слѣдуетъ брать наименьшія возможныя цѣны, какія установятся при конкуренціи, а таковыми имѣются:

|                     |        |
|---------------------|--------|
| Ньюкастль . . . . . | 9,75   |
| Кардифъ . . . . .   | 10,33. |

Прибавляя къ нимъ накладные расходы по перегрузкѣ—1 к., провозъ отъ Петербурга до Москвы—7 к., барышъ углеторговца—1 коп., получимъ наименьшія возможныя цѣны углей въ Москвѣ:

|                         |        |
|-------------------------|--------|
| для Ньюкастля . . . . . | 18,75  |
| „ Кардифа . . . . .     | 19,33. |

Установленная пошлина  $\frac{1}{2}$  коп. не принята въ расчетъ, ибо она всецѣло уничтожается пониженными фрахтами.

Сравнимъ цѣны англійскихъ углей въ Москвѣ съ цѣнами углей донецкихъ. Средній провозъ отъ копей Донецкаго бассейна, при вновь установленномъ съ 1-го августа 1885 года пониженномъ тарифѣ, около  $\frac{1}{80}$  по дорогамъ Азовской и Московско-Курской,  $\frac{1}{55}$  по дорогѣ Донецкой=14,27; станціонные сборы 1 р. 20 к. съ вагона или 0,20 съ пуда; средняя цѣна угля на станціяхъ отпращиванія—7 коп.; полная стоимость 1 пуда угля на станціи Москва Московско-Курской желѣзной дороги—21,47.

При вышевыведенныхъ цѣнахъ углей англійскихъ, получается разница въ пользу послѣднихъ:

|                         |       |
|-------------------------|-------|
| для Ньюкастля . . . . . | 2,72  |
| „ Кардифа . . . . .     | 2,14, |

или средняя разница въ пользу англійскихъ углей составляетъ 2,43; но, принимая во вниманіе улучшеніе курса, при которомъ цѣны привознаго угля будутъ дешевле, а также и возможность пониженія цѣнъ углей англійскихъ и пониженія фрахта, слѣдуетъ къ этой разницѣ прибавить еще около 0,75 к., такъ что вполнѣ охранительная пошлина для угля, ввозимаго черезъ порты Балтійскаго моря, опредѣлится въ 2 коп. золотомъ или  $3\frac{1}{4}$  коп. кредитныхъ; до таковыхъ размѣровъ, по мнѣнію Съѣзда, и слѣдуетъ повысить нынѣ существующую пошлину въ  $\frac{1}{2}$  коп.

На основаніи всего изложеннаго, мы рѣшаемся ходатайствовать передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ:

1) О повышеніи пошлины на иностранный уголь, привозимый въ Россію черезъ порты Азовскаго и Чернаго морей, съ 2 к. до  $3\frac{1}{2}$  коп. золотомъ съ пуда,



и 2) о повышеніи пошлины на иностранный уголь, привозимый черезъ порты Балтійскаго моря, съ  $\frac{1}{2}$  к. до 2 к. золотомъ съ пуда.

Вмѣстѣ съ этимъ мы ходатайствуемъ объ установленіи повышенныхъ пошлинъ до открытія навигаціи этого года, дабы предоставить нынѣ же сбытъ донецкому углю взамѣнъ иностраннаго.

Уполномоченные X Съѣзда горнопро-

мышленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ,*

*Алчевскій,*

*Мещиховскій.*

Харьковъ,

25 января 1886 г.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

№ 3.

УПОЛНОМОЧЕННЫХЪ X-ГО СЪѢЗДА

ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ

ЮГА РОССИИ

Его Высокопревосходительству Го-  
сподину Министру государственныхъ  
имуществъ \*).

ГГ. АЛЧЕВСКАГО, АВДАКОВА И МЕЩИХОВСКАГО,

Каменноугольная промышленность Донецкаго бассейна, получившая во второй половинѣ семидесятыхъ годовъ столь широкое и быстрое развитіе, благодаря содѣйствію и покровительству, оказаннымъ ей Правительствомъ—съ одной стороны и благодаря частной инициативѣ и предприимчивости отдѣльныхъ лицъ и обществъ, положившихъ на нее свои труды и капиталы—съ другой стороны, находится въ настоящее время въ состояніи застоя и угнетенія, переживая крайне тяжелый и опасный для молодаго, еще не окрѣпшаго дѣла кризисъ.

Въ теченіе послѣднихъ 4-хъ лѣтъ (съ 1881 года) вывозъ минеральнаго топлива изъ Донецкаго бассейна не увеличивается, а неизмѣнно держится на годовой цифрѣ около 95 милліоновъ пудовъ, изъ коихъ на долю западной части бассейна, добывающей каменный уголь, приходится около 60 милліон. и на долю восточной его части, добывающей антрацитъ, около 35 милліон. пудовъ. За этотъ же періодъ времени продажная цѣна каменнаго угля и антрацита упала отъ 35 до 50 процентовъ и въ послѣднее время

\*) Такая же докладная записка представлена Гг. Министрамъ — финансовъ и путей сообщенія.

достигла невѣроятно низкой нормы, не соотвѣтствующей стоимости производства и первоначальныхъ затратъ на устройство рудниковъ и потому разорительной для владѣльцевъ угольныхъ предпріятій. Существующая нынѣ продажная цѣна донецкаго угля ниже соотвѣтствующей цѣны на этотъ продуктъ въ Англии, гдѣ добыча въ нѣсколько десятковъ разъ превышаетъ нашу, не менѣе какъ на 30 процентовъ.

Столь блестящее первоначальное развитіе угольнаго дѣла на югѣ Россіи, а затѣмъ наступившій въ немъ застой, приведшій къ нынѣшнему кризису, обуславливается тѣмъ фактомъ, что районъ сбыта донецкаго минеральнаго топлива, достигнувши извѣстныхъ предѣловъ въ 1881 году, съ того времени не получаетъ дальнѣйшаго развитія и распространенія. Районъ этотъ ограничивается ближайшими къ бассейну рынками, отстоящими не болѣе какъ на 600 верстъ, въ среднемъ, отъ центра расположенія угольныхъ и антрацитовыхъ рудниковъ; за предѣлами же этой окружности, описанной радіусомъ въ 600 приблизительно верстъ, минеральное топливо встрѣчаетъ почти непреодолимые препятствія къ своему распространенію—и притомъ такіа препятствія, устраненіе которыхъ зависитъ не отъ усилій и жертвъ углепромышленниковъ, а отъ помощи и содѣйствія Правительства.

Горная промышленность, вызванная къ жизни и получившая въ 70-хъ годахъ сильный толчекъ къ своему развитію, благодаря постройкѣ южныхъ и юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, пошла быстрыми шагами по указанному ей пути—въ надеждѣ, что Правительство и впредь не откажетъ ей въ поддержкѣ и покровительствѣ; возникшіе тогда рудники и образовавшіяся солидныя товарищества и общества для разработки каменноугольныхъ залежей положили въ дѣло столь значительные капиталы, что не могли ограничиться ничтожной добычей первыхъ лѣтъ, а должны были увеличить таковую, чтобы сообразовать размѣры производства съ первоначальными затратами на приобрѣтеніе или аренду земли, на устройство капитальныхъ шахтъ по новѣйшимъ требованіямъ горнаго искусства и т. д. Благодаря этому, каменноугольная промышленность Донецкаго бассейна вышла изъ примитивнаго періода своего развитія, характернымъ признакомъ котораго была добыча угля изъ незначительной глубины, безъ всякихъ механическихъ приспособленій и устройствъ, безъ расчета на будущее, и начала принимать размѣры и форму, соотвѣтствующія характеру гранді-

озности, присущему горному дѣлу вообще; количество ежегодно добываемаго минеральнаго топлива значительно увеличилось и еще болѣе увеличилась нормальная добывная способность рудниковъ, а такъ какъ районъ сбыта не увеличился соотвѣтственно и, равнымъ образомъ, не получили развитія металлургическая и фабричная дѣятельности на югѣ Россіи, то, естественно, предложеніе каменнаго угля значительно превысило спросъ на него; цѣны же, вслѣдствіе конкуренціи, упали такъ низко, что въ настоящее время уголь продается во многихъ случаяхъ дешевле, чѣмъ стоитъ его производство, и такое ненормальное явленіе объясняется лишь тѣмъ, что владѣльцы рудниковъ и угольныхъ предпріятій предпочитаютъ понести временные убытки, въ надеждѣ на скорое поправленіе дѣлъ, чѣмъ закрывать свои шахты, каковая мѣра окончательно бы ихъ разорила. вмѣстѣ съ тѣмъ, исключается всякая возможность дѣлать улучшенія, клонящіяся къ благоустройству рудниковъ и къ рациональной разработкѣ угольныхъ мѣсторожденій, такъ какъ эти улучшенія увеличили бы стоимость первоначальныхъ устройствъ копей, хозяева и собственники которыхъ видятъ въ настоящее время передъ собою одни убытки. Такое положеніе дѣла не можетъ соотвѣтствовать видамъ Правительства, которое всегда оказывало и оказываетъ поддержку всѣмъ отраслямъ народнаго хозяйства. При этомъ угольная промышленность не можетъ не имѣть въ виду тѣхъ естественныхъ рынковъ, на которые стремится донецкій уголь и доступъ къ которымъ является вполне возможнымъ, какъ это выяснилось на всѣхъ углепромышленныхъ Сѣздахъ, но при условіи, что Правительство, приведя въ исполненіе тѣ мѣры, о которыхъ мы уже нѣсколько лѣтъ ходатайствуемъ, откроетъ намъ свободный къ нимъ доступъ и тѣмъ дастъ выходъ донецкому минеральному топливу изъ тѣснаго кольца, въ которомъ оно замкнуто въ настоящее время. Такими рынками сбыта являются: 1) Москва, куда привозится 10 мил. пуд. англійскаго угля и гдѣ сверхъ того донецкій уголь можетъ получить сбытъ, взаменъ дровъ, на фабрикахъ и заводахъ; 2) Юго-Западный край съ обширнымъ райономъ свеклосахарныхъ заводовъ и желѣзными дорогами, потребляющими нынѣ частью иностранный уголь и дрова, и 3) Одесса и Черное море, куда привозится ежегодно до 20 милліон. пудовъ иностраннаго угля.

Главнѣйшія препятствія къ достиженію этихъ рынковъ для донецкаго минеральнаго топлива состоятъ въ слѣдующемъ:

1. Недостаточный размѣръ пошлѣны, установленной для иностраннаго угля, объ увеличеніи которой X Съѣздъ уполномочилъ насъ ходатайствовать, и по сему предмету мы имѣемъ честь представить Вашему Высокопревосходительству особую докладную записку.

2. Отсутствие выходовъ для донецкаго минеральнаго топлива къ Черному морю и Одессѣ черезъ Азовскіе порты, Таганрогъ и Мариуполь, и Александровскую пристань на Днѣпрѣ, вслѣдствіе неприспособленности ихъ къ перегрузкѣ угля изъ вагоновъ желѣзныхъ дорогъ въ суда, въ виду чего X Съѣздъ постановилъ подтвердить ходатайства предшествующихъ Съѣздовъ объ устройствѣ этихъ портовъ и пристани—по крайней мѣрѣ—въ такихъ размѣрахъ, чтобы возможно было грузить уголь въ суда.

3. Незаконченность Донецкой желѣзной дороги въ сѣверо-восточномъ и восточномъ направленіи, т. е. отсутствие Миллеровской вѣтви и желѣзной дороги отъ ст. Звѣрево до Волги, при чемъ X Съѣздъ уполномочилъ насъ ходатайствовать, на случай ежели Правительство почему-либо не найдетъ возможнымъ строить эти дороги одновременно, то чтобы, независимо отъ постройки Восточно-Донецкой дороги, было приступлено, по крайней мѣрѣ съ весны текущаго года, къ сооруженію Миллеровской вѣтви.

4. Затруднительное положеніе, въ которомъ находится бездоходная Донецкая желѣзная дорога, ставитъ въ безвыходное положеніе каменноугольные рудники, расположенные по главной ея линіи Краматоровка-Луганскъ, какъ вслѣдствіе высокаго провознаго тарифа этой дороги даже для далекихъ рынковъ, въ прямомъ сообщеніи съ другими желѣзными дорогами, перевозящими уголь по специальнымъ пониженнымъ тарифамъ, такъ и вслѣдствіе полного отсутствія необходимѣйшихъ подъѣздныхъ путей. Обстоятельства эти, въ связи съ неосуществленіемъ до сего времени Миллеровской вѣтви, обусловливаютъ невозможность продолжать въ будущемъ угольное дѣло на главной линіи Донецкой дороги, если они не будутъ устранены Правительствомъ, на что X Съѣздъ смѣетъ рассчитывать въ виду того, что эта линія устроена специально для того, чтобы призвать къ жизни горнозаводскій промыселъ Донецкаго бассейна, а между тѣмъ намѣченная цѣль далеко не достигнута, ибо всѣ затраты по эксплуатаціи и постройкѣ Донецкой дороги ложатся бременемъ исключительно почти на одинъ уголь, который вынести такой тяжести не можетъ. Въ виду этого X Съѣздъ

уполномочилъ насъ довести о всемъ вышеизложенномъ до свѣдѣнія Вашего Высокопревосходительства и просить принять соотвѣтствующія мѣры къ устраненію указанныхъ затрудненій.

5. Высокій размѣръ дополнительной платы, взимаемой желѣзными дорогами, въ видѣ станціоннаго сбора и платы за перевѣску, каковой сборъ составляетъ  $\frac{1}{2}$  коп. на пудъ угля и увеличиваетъ его мѣстную стоимость на 8 процентовъ. Ежели хлѣбъ, сахаръ, мануфактура и другіе товары, стоимость которыхъ въ десять и во сто разъ превышаютъ стоимость минеральнаго топлива, могутъ вынести такой налогъ, то для этого послѣдняго, дешевѣйшаго изъ всѣхъ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ продукта, столь высокая дополнительная плата положительно непосильна, и мы имѣемъ честь почтительнѣйше ходатайствовать передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ о совершенномъ ея сложеніи или, по крайней мѣрѣ, о возможномъ ея уменьшеніи для минеральнаго топлива.

6. Общій тарифный вопросъ, насколько онъ относится къ перевозкамъ каменнаго угля и антрацита по желѣзнымъ дорогамъ, не получилъ еще разрѣшенія и, въ виду его сложности и зависимости отъ многихъ другихъ мѣропріятій, врядъ ли возможно ожидать окончательнаго его рѣшенія въ ближайшемъ будущемъ, а такъ какъ это вопросъ первой и существенной важности для горной промышленности Донецкаго бассейна, особенно въ виду тяготящаго надъ ней кризиса, то мы, въ силу постановленій и полномочій, данныхъ намъ X Съѣздомъ, имѣемъ честь ходатайствовать передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ о скорѣйшемъ разрѣшеніи нѣкоторыхъ частныхъ измѣненій въ нынѣ дѣйствующихъ тарифахъ, каковыя измѣненія имѣютъ, главнымъ образомъ, цѣлью проложить путь Донецкому минеральному топливу къ болѣе отдаленнымъ рынкамъ, путемъ установленія специальныхъ пониженныхъ тарифовъ къ этимъ рынкамъ. Имѣя въ виду, что Курско-Харьково-Азовская, Московско-Курская и Юго-Западные желѣзныя дороги уже отчасти удовлетворили этой настоятельной потребности угольной промышленности, мы, главнымъ образомъ, относимъ это наше ходайство къ дорогамъ казеннымъ—Екатерининской и Харьковско-Николаевской, и къ Донецкой каменноугольной. Подробное изложеніе мотивовъ и сущности ходатайствъ по вопросу тарифовъ Ваше Высокопревосходительство усмотрите изъ приложенной при семъ особой записки.

7. Отсутствие подъездныхъ желѣзнодорожныхъ путей къ большей части рудниковъ Донецкаго бассейна увеличиваетъ непроизводительно стоимость минеральнаго топлива на 10—15 процентовъ, не говоря уже о неудобствахъ и косвенныхъ расходахъ, сопряженныхъ съ гужевою перевозкою; между тѣмъ устройство подъездныхъ путей встрѣчаетъ непреодолимые препятствія въ томъ даже случаѣ, когда владѣльцы рудниковъ могли бы осуществить ихъ на свой счетъ, безъ всякихъ субсидій и жертвъ Правительства; препятствіемъ является въ данномъ случаѣ отчужденіе земли подъ подъездныя дороги. Исходя изъ принципа, что всякій рудникъ, добывающій полезное ископаемое, имѣетъ значеніе въ общегосударственномъ хозяйствѣ, мы имѣемъ честь возобновить ходатайство предшествовавшихъ Съѣздовъ о дарованіи права обязательнаго отчужденія земель, необходимыхъ для соединенія рудниковъ и заводовъ съ линіями существующихъ желѣзныхъ дорогъ.

Кромѣ вышеизложенныхъ ходатайствъ, имѣющихъ существенно важное, первостепенное значеніе для правильнаго развитія каменноугольнаго дѣла на югѣ Россіи, X Съѣздъ горнопромышленниковъ поручилъ намъ представить Вашему Высокопревосходительству еще нѣкоторыя ходатайства по вопросу о расширеніи сбыта донецкаго угля и объ отношеніяхъ горнопромышленности къ желѣзнымъ дорогамъ; эти ходатайства будутъ представлены на Ваше благоусмотрѣніе, по обсужденіи и окончательномъ выясненіи ихъ въ предстоящихъ Совѣщаніяхъ при Горномъ Департаментѣ и при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромыш-

ленниковъ юга Россіи: *Авдіаковъ.*

*Алчевскій.*

*Мещиговскій.*

Февраль 1886 г.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

уполномоченныхъ

X СЪѢЗДА ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ  
ЮГА РОССИИ  
о постройкѣ Миллеров-  
ской вѣтви.

№ 4.

Его Высокопревосходительству  
господину Министру путей сообщенія \*).

На X Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи цѣлымъ рядомъ положительныхъ данныхъ было удостовѣрено тяжелое по-

\*) То же гг. Министрамъ—государственныхъ имуществъ и финансовъ.

ложеиіе владѣльцевъ каменноугольныхъ копей, расположенныхъ на главной линіи Донецкой дороги. Несмотря на низкія цѣны на уголь, по сравненію съ коями Кальміусской группы и коями, расположенными по Азовской дорогѣ, вывозъ угля съ главной линіи Донецкой дороги въ теченіе минувшаго года уменьшился на 6,000 вагоновъ.

Въ виду сего X Съѣздъ, изыскивая мѣры къ выходу изъ такого положенія, призналъ, что одною изъ главныхъ мѣръ, могущихъ содѣйствовать устраненію упадка указанныхъ копей, есть неотложная постройка вѣтви, долженствующей соединить главную линію Донецкой дороги со станціей „Миллерово“ Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, такъ какъ чрезъ сіе открывається сбытъ угля по кратчайшему пути въ губерніяхъ Воронежской, Тамбовской, Пензенской, южной части Орловской и въ Москвѣ.

Сказанная мѣра уже обратила на себя вниманіе Правительства и Миллеровская вѣть включена въ число дорогъ, подлежащихъ къ постройкѣ; но къ самой постройкѣ еще не приступлено. А такъ какъ весеннее время, въ которое по преимуществу приступаютъ къ началу работъ по сооруженію дорогъ, теперь приближается, то мы почтительнѣйше просимъ Ваше Высокопревосходительство оказать Ваше содѣйствіе, чтобы работы по постройкѣ Миллеровской вѣтви были начаты въ предстоящую весну.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромыш-  
ленниковъ юга Россіи *Авдаковъ.*

*Алчевскій.*

Февраль 1886 г.

*Мещиговскій.*

---

№ 5.

## Въ Правленіе Общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги.

Съ 1-го августа текущаго года, по соглашенію Правленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ—Курско-Харьково-Азовской и Московско-Курской, установленъ со станцій Курско-Харьково-Азовской жел. дор. пониженный спеціальнй тарифъ для перевозки донецкаго угля въ Москву, при чемъ дѣйствіе этого тарифа ограничено срокомъ по 1-е іюля 1886 года.

Тарифъ этотъ установленъ былъ въ такое время, когда въ Москвѣ уже были сдѣланы всѣ закупки углей англійскихъ до вес-

ны будущаго года, что лишило гг. шахтовладѣльцевъ Донецкаго бассейна возможности продавать туда свой уголь. Съ другой стороны, цѣны англійскаго угля, привозимаго въ Москву при фискальной пошлинѣ въ  $\frac{1}{2}$  к. съ пуда, понизились—и пока не представляется условій, благопріятныхъ для продажи туда донецкаго угля. Кромѣ того, вышеуказанный тарифъ установленъ лишь со станцій Курско-Харьково-Азовской дороги, копи же, расположенныя въ районѣ Донецкихъ дорогъ, должны все еще перевозить свой уголь до станцій Азовской дороги по  $\frac{1}{55}$ . Такимъ образомъ, съ одной стороны, является необходимость просить Правительство увеличить пошлину на каменный уголь, привозимый въ Балтійскіе порты, а съ другой—ходатайствовать, чтобы въ установленіи спеціального пониженнаго тарифа приняло участіе и Общество Донецкой каменноугольной желѣзной дороги.

Все изложенное, въ совокупности, не позволило еще воспользоваться должнымъ образомъ новымъ тарифомъ для надлежащаго сбыта донецкаго угля въ Москву, хотя, при настоящихъ его тамъ цѣнахъ, онъ и могъ бы получить въ Москвѣ распространеніе, если бы не было перечисленныхъ временныхъ препятствій.

Въ виду этого, X Съѣздъ горнопромышленниковъ южной Россіи постановилъ ходатайствовать о продленіи срока дѣйствія нынѣ установленнаго тарифа на Москву, по крайней мѣрѣ, хотя на годъ, считая съ 1 іюля 1886 года. Въмѣстѣ съ тѣмъ, Съѣздъ постановилъ ходатайствовать, чтобы въ установленіи спеціального тарифа приняло участіе и Общество Донецкой дороги, понизивъ его до  $\frac{1}{80}$  коп. со всѣхъ станцій Донецкой дороги къ Москвѣ, по соглашенію съ Правленіями Обществъ Курско-Харьково-Азовской и Московско-Курской дорогъ.

Доводя о вышеизложенномъ до свѣдѣнія Правленія Общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, имѣемъ честь почтительнѣйше ходатайствовать о продленіи срока нынѣ дѣйствующаго спеціального пониженнаго тарифа еще хотя на 1 годъ, т. е. по 1 іюля 1887 г.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромышленниковъ:

*Алевскій, Авдаковъ, Мещиговскій.*



ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА  
УПОЛНОМОЧЕННЫХЪ

№ 6.

X СЪѢЗДА

ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ

ЮГА РОССИИ

ГГ. АВДАКОВА, АЛЧЕВСКАГО И МСЦИХОВСКАГО.

Его Высокопревосходительству  
господину Министру финансовъ \*).

Въ виду предстоящаго разсмотрѣнія въ Комитетѣ Министровъ вопроса о сооруженіи, средствами Правительства, Богодуховской питательной вѣтви, долженствующей соединить рельсовымъ путемъ нѣсколько каменноугольныхъ рудниковъ Копытинской котловины со станціею Ясиноватою Екатерининской желѣзной дороги, считаемъ долгомъ представить на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства ходатайства и соображенія, высказанныя по сему предмету X Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Такъ какъ Богодуховскую вѣтвь, удовлетворяющую интересамъ нѣсколькихъ ближайшихъ къ станціи Ясиноватой рудниковъ, предполагается соорудить на казенный счетъ, съ условіемъ погашенія строительнаго капитала владѣльцами означенныхъ рудниковъ установленнымъ заранѣе тарифомъ, но безъ точнаго опредѣленія срока погашенія, а равно не требуется никакихъ гарантій со стороны сихъ владѣльцевъ, то лица, затратившія свои собственные значительные капиталы на сооруженіе такихъ же капитальныхъ вѣтвей (наслѣдники Иловайскаго, Лемешевскій, Завадскій и другіе), не будутъ въ состояніи конкурировать съ владѣльцами копей, примыкающихъ къ линіи, построенной на счетъ Правительства и принуждены будутъ нести большіе убытки. Въ виду этого X Съѣздъ постановилъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о томъ, что если Богодуховская вѣтвь будетъ строиться на казенный счетъ, то чтобы этотъ способъ постройки былъ примѣненъ одновременно къ другимъ возникающимъ и существующимъ питательнымъ вѣтвямъ, на тѣхъ же условіяхъ, какія предполагается примѣнить къ Богодуховской вѣтви, т. е. иначе—чтобы имъ была оказана такая же матеріальная помощь со стороны Правительства и такимъ образомъ уравниены шансы тѣхъ и другихъ.

Для того, чтобы углепромышленность могла вполнѣ, на всемъ пространствѣ Донецкаго бассейна, воспользоваться послѣдствіями

\*) То же гг. Министрамъ—путей сообщенія и государственныхъ имуществъ.

такой благодѣтельной мѣры, какая проектируется Правительствомъ относительно нѣсколькихъ рудниковъ, расположенныхъ по Богодуховской вѣтви, X-й Съѣздъ ходатайствуетъ о дарованіи права принудительнаго отчужденія для постройки вѣтвей отъ рудниковъ до линіи существующихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ иначе, при необходимости провозить уголь по чужимъ владѣніямъ, большинство углепромышленниковъ Донецкаго бассейна лишено возможности устраивать рельсовые пути къ своимъ рудникамъ, даже на свой счетъ и на свой рискъ.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромышленниковъ:

*Алчевскій, Авдаковъ, Мсциховскій.*

Февраль 1886 г.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

№ 7.

УПОЛНОМОЧЕННЫХЪ

X СЪѢЗДА

ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ

ЮГА РОССИИ

гг. Алчевскаго, Авдакова и Мсциховскаго.

Его Превосходительству, господину Предсѣдателю временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, тайному совѣтнику Василю Васильевичу Салову\*).

На X Съѣздѣ, при обсужденіи тарифнаго вопроса, выяснилось изъ отношенія Горнаго Департамента отъ 15-го ноября, на имя г. Предсѣдателя Съѣзда, что въ настоящее время въ Министерствѣ разсматривается вопросъ о дифференціальномъ тарифѣ и предложено разработать самыя тарифныя ставки при участіи представителей отъ углепромышленниковъ; но такъ какъ X Съѣзду неизвѣстно, въ какомъ направленіи и на какихъ основаніяхъ предложено разработать таковой тарифъ, равнымъ образомъ неизвѣстно, какія будутъ ставки и насколько онѣ будутъ согласованы съ интересами каменноугольной промышленности и зарождающагося чугуноплавильнаго дѣла; съ другой стороны, находя, что рѣшеніе вопроса о дифференціальномъ тарифѣ находится въ прямой связи съ осуществленіемъ мѣропріятій, состоящихъ въ повышеніи пошлины на иностранный уголь, въ постройкѣ Миллеровскѣй дороги и портовъ въ Маріуполѣ и Азовской гавани,—Съѣздъ считаетъ необходимымъ ходатайствовать передъ Правительствомъ, чтобы вышеупомянутый тарифъ предварительно былъ данъ на обсужденіе экс-

\*) Такая же докладная записка представлена гг. Министрамъ—государственныхъ имуществъ и путей сообщенія.

треннаго или ближайшаго очереднаго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Независимо отъ общаго тарифнаго вопроса, на разсмотрѣніе Правительства поступили въ прошломъ году частныя ходатайства Правленій обществъ желѣзныхъ дорогъ Курско-Харьково-Азовской и Донецкой. Общество Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги просило разрѣшенія на введеніе у себя дифференціального тарифа съ повышенными ставками въ  $\frac{1}{40}$  на разстоянія до 200 верстъ и  $\frac{1}{50}$ —до 350 верстъ, оставляя для разстояній свыше 350 верстъ  $\frac{1}{60}$ , а до Москвы  $\frac{1}{80}$ , при чемъ уже установило пониженный тарифъ до Москвы въ  $\frac{1}{80}$  совместно, съ Обществомъ Московско-Курской дороги, съ условіемъ, что если не будетъ дозволено установленіе повышенныхъ ставокъ для близкихъ разстояній, то означенный пониженный тарифъ будетъ отмѣненъ.

Ближайшія послѣдствія показали, что означенный тарифъ въ  $\frac{1}{80}$  установленъ въ такое время, когда въ Москвѣ уже были сдѣланы закупки англійскаго угля до весны будущаго года, и это обстоятельство лишило возможности Донецкихъ углепромышленниковъ сбывать туда свой уголь въ теченіе цѣлаго года; съ другой стороны и само Правленіе Общества признаетъ, что таковой тарифъ вполнѣ окажетъ услуги донецкой углепромышленности въ томъ случаѣ, когда будутъ приняты мѣры, въ огражденіе ввоза иностраннаго угля, путемъ повышенія пошлины на иностранный уголь и установленія постояннаго тарифа на Николаевской дорогѣ для иностраннаго угля, не ниже нынѣ дѣйствующаго, каковыя вопросы въ благоприятномъ смыслѣ еще не разрѣшены.

Такимъ образомъ, вполнѣ признавая необходимость пониженнаго тарифа, установленнаго Обществомъ Курско-Харьково-Азовской дороги, нельзя еще опредѣлить въ точности размѣръ услугъ, какія онъ окажетъ сбыту въ Москву донецкаго угля, а между тѣмъ примѣненіе вышеупомянутыхъ повышенныхъ ставокъ можетъ нанести существенный вредъ сбыту донецкаго угля на близкихъ рынкахъ.

На основаніи изложеннаго, Съѣздъ ходатайствуетъ о недопущеніи введенія на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ дифференціального тарифа.

Равнымъ образомъ, Съѣздъ проситъ, чтобы и Обществу Донецкой дороги не было разрѣшено вводить у себя новый дифференціальный тарифъ, а напротивъ, чтобы для сбыта угля въ нѣ-

которыхъ пунктахъ на ней, совмѣстно съ другими дорогами, былъ установленъ спеціальныи тарифъ.

Независимо сего, X Съѣздъ не могъ не обратить снова вниманія на крайне угнетенное состояніе донецкой каменноугольной промышленности и въ особенности каменноугольныхъ копей, расположенныхъ по главной линіи Донецкой дороги, кои, находясь въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ по отношенію къ рынкамъ сбыта противъ копей другихъ районовъ, оказались въ еще болѣе стѣсненномъ положеніи со времени открытія Екатерининской дороги. Выходомъ изъ такого состоянія—какъ всей промышленности, такъ и особенно копей названнаго района—можетъ служить немедленное установленіе спеціальныхъ пониженныхъ тарифовъ къ главнѣйшимъ пунктамъ сбыта.

На основаніи изложеннаго, X Съѣздъ ходатайствуетъ о скорѣйшемъ установленіи пониженныхъ спеціальныхъ тарифовъ къ главнѣйшимъ районамъ сбыта минеральнаго топлива.

Таковыми пунктами являются: 1) Москва, куда въ настоящее время привозится 10.000,000 пуд. англійскаго угля и гдѣ минеральное топливо можетъ получить сбытъ, взамѣнъ древеснаго, на фабрикахъ и заводахъ; 2) Юго-Западный край—Знаменка съ обширнымъ райономъ свеклосахарныхъ заводовъ; 3) Одесса, куда привозится до 16.000,000 пуд. иностраннаго угля,—Николаевъ, Александровскъ и Азовская гавань.

1) Хотя для Москвы нынѣ установленъ пониженный тарифъ отъ станцій Курско-Харьково-Азовской дороги— $\frac{1}{80}$ , но пониженіе тарифа состоялось лишь по соглашенію двухъ дорогъ — Курско-Харьково-Азовской и Московско-Курской и, главнымъ образомъ, имѣетъ значеніе для копей района Азовской дороги, тогда какъ уголь изъ копей Донецкой дороги, со всѣми ея вѣтвями, перевозится этой дорогою по тарифу  $\frac{1}{55}$ , вслѣдствіе чего наибольшая часть угольныхъ рудниковъ все еще не можетъ пользоваться сбытомъ угля въ Москву.

Въ виду этого, Съѣздъ ходатайствуетъ, чтобы существующіе пониженные тарифы на Москву на дорогахъ Курско-Харьково-Азовской и Московско-Курской распространялись и на Донецкую дорогу отъ всѣхъ ея станцій, въ размѣрѣ  $\frac{1}{80}$  коп. съ пуда и версты, съ тѣмъ расчетомъ, чтобы станціи: Марьевка, Голубовка, Варварополье, Изюмъ, Ломоватка, Дебальцево, Мануйловка, Юрьевка и Бѣлая—были между собою по отношенію къ Москвѣ уравнены.

Такое удешевленіе тарифа не можетъ быть обременительнымъ для Донецкой дороги, такъ какъ при пониженномъ тарифѣ увеличится количество перевозимыхъ угольныхъ грузовъ, что безспорно можетъ увеличить ея доходность, между тѣмъ какъ теперь, и въ теченіе послѣднихъ трехъ лѣтъ, перевозка угля стоитъ въ одной цифрѣ, а именно—перевозка минеральнаго топлива по Донецкой желѣзной дорогѣ:

|                        |            |      |
|------------------------|------------|------|
| въ 1882 году . . . . . | 38.294,107 | пуд. |
| „ 1883* „ . . . . .    | 38.555,209 | „    |
| „ 1884 „ . . . . .     | 38.333,164 | „    |

Вышеприведенная одинаково повторяющаяся цифра перевозокъ угольнаго груза объясняется не только общимъ застоємъ угольной промышленности, но и неподвижностью тарифа этой дороги, въ то время, когда другія дороги, также заинтересованныя въ перевозкѣ угольныхъ грузовъ, стремятся установить спеціальныя пониженные тарифы.

Съѣздъ не настаиваетъ на общемъ пониженіи тарифа на Донецкой дорогѣ, но проситъ, чтобы эта дорога установила у себя спеціальнѣй пониженный тарифъ, совмѣстно съ другими дорогами, лишь для указанныхъ пунктовъ сбыта.

2) Вторымъ пунктомъ, куда желательно обезпечить сбытъ угля установленіемъ пониженныхъ спеціальныхъ тарифовъ, является Знаменка, какъ начальный пунктъ въ районѣ сахарныхъ заводовъ, расположенныхъ по Фастовской дорогѣ. Въ настоящее время провозная плата установлена, съ открытіемъ Екатерининской дороги, отъ станцій Ясиноватой и Юзово—8,45, отъ копей же, расположенныхъ по главной линіи Донецкой дороги, провозная плата нынѣ дороже на 1,05 до 1,86 коп. съ разныхъ пунктовъ.

Хотя такая разность объясняется разностью географическаго положенія, ставящею копи района Константиновскаго участка впереди, но, при обсужденіи этого вопроса, Съѣздъ призналъ необходимымъ просить Правительство объ установленіи такихъ тарифовъ, чтобы существующія разницы въ провозной платѣ отъ копей разныхъ районовъ были нѣсколько уменьшены и, кромѣ того, чтобы копи района главной линіи, по отношенію къ Знаменкѣ, уравнивать и оставить разницу въ провозной платѣ лишь между двумя пунктами, именно: группою копей главной линіи и группою копей Константиновско-Маріупольскаго участка Донецкой дороги (Кальміусскихъ, Богодуховскихъ и др.).

На основаніи изложеннаго, Съѣздъ ходатайствуетъ объ установленіи спеціальныхъ пониженныхъ тарифовъ къ Знаменкѣ, съ тѣмъ расчетомъ, чтобы разни́ца въ провозной платѣ отъ группы копей, расположенныхъ по главной линіи, къ Знаменкѣ составляла 0,90 между провозной платой отъ копей района Константиновско-Маріупольскаго участка, отнесенныхъ къ ст. Юзово и Ясиноватая.

Вмѣстѣ съ симъ, Съѣздъ ходатайствуетъ, чтобы было сдѣлано общее пониженіе, насколько возможно, провозной платы отъ обѣихъ районовъ копей до ст. Знаменка, съ сохраненіемъ той же разни́цы 0,90; такое общее пониженіе, содѣйствуя расширенію района сбыта донецкаго угля, увеличить количество грузовъ перевозимыхъ дорогами Харьковско-Николаевскою и Екатерининскою.

На томъ же основаніи и съ сохраненіемъ той же разни́цы 0,90, Съѣздъ проситъ объ установленіи тарифа до Николаева, Александровска и на Днѣпровскія пристани.

3) Слѣдующими пунктами, представляющимися крайне важными для увеличенія сбыта донецкаго угля, является Одесса и ея окрестности, потребляющія отъ 16 до 19 милліоновъ пудовъ иностраннаго угля. Водяной путь морями—Азовскимъ и Чернымъ безспорно будетъ служить въ лѣтнее время, во время навигаціи, и къ нему на помощь можетъ явиться и путь желѣзнодорожный. Еще во время разсужденій о пошлнѣ, общество Юго-Западныхъ жел. дор. предложило Правительству, по соглашенію съ дорогами казенными—Екатерининской и Харьковско-Николаевской, установить спеціальныи пониженный тарифъ для прямой перевозки угля въ Одессу. Соглашеніе это не состоялось, но тѣмъ не менѣе Общество Юго-Западныхъ дорогъ установило у себя, на разстояніи свыше 314 верстъ,  $\frac{1}{125}$  к. съ пуда и версты, каковой тарифъ примѣняется при перевозкѣ угля изъ Елисаветграда въ Одессу. Но при нынѣ существующемъ тарифѣ дорогъ Екатерининской и Харьковско-Николаевской, уголь обходится на ст. Елисаветградъ 16, а въ Одессѣ 19,57.

Успѣшнаго сбыта въ Одессѣ донецкій уголь, при существующихъ тамъ рыночныхъ цѣнахъ на англійскій уголь, можетъ достигнуть лишь въ томъ случаѣ, если цѣна его на ст. Одесса будетъ не выше  $17\frac{1}{2}$  коп. за пудъ; надѣяться на пониженіе тарифа дорогами Юго-Западными нѣтъ основанія въ виду такой ставки, какъ  $\frac{1}{125}$ ; но пониженіе для дорогъ казенныхъ, Екатеринин-

ской и Харьковско-Николаевской, вполне возможно и оправдывается крайне важнымъ обстоятельствомъ, что безъ осуществленія мѣръ, клонящихся къ ограниченію лѣсоистребленія и развитію питательныхъ вѣтвей и подъѣздныхъ путей въ районѣ сахарныхъ заводовъ, нѣтъ надеждъ на особенное усиленіе угольныхъ перевозокъ, а между тѣмъ, сама Екатерининская дорога нуждается въ увеличеніи размѣра угольныхъ перевозокъ, каковыми можетъ явиться уголь, направленный къ Одессѣ.

Съ другой стороны, угольные грузы по Екатерининской дорогѣ будутъ совершать пробѣгъ 477 верстъ и по Харьковско-Николаевской 124 версты, а такъ какъ обѣ дороги казенныя, то общій ихъ пробѣгъ составитъ 601 вер. При такомъ пробѣгѣ, Николаевская дорога возитъ англійскій уголь по  $\frac{1}{80}$ ; при значительно меньшемъ пробѣгѣ (314 вер.), Юго-Западные дороги возятъ по  $\frac{1}{125}$ , находя это возможнымъ, при чемъ уголь, перевозимый по Юго-Западнымъ дорогамъ, идетъ въ сторону хлѣбныхъ грузовъ, т. е. къ Одессѣ. Правда, по Екатерининской дорогѣ уголь еще не встрѣчалъ себѣ достаточнаго количества обратныхъ грузовъ, но таковыя уже отчасти имѣются въ желѣзной рудѣ Криваго Рога и, по мѣрѣ развитія чугуноплавильныхъ заводовъ, этотъ грузъ будетъ возрастать, являясь обратнымъ для угля; съ другой стороны, угольные грузы всегда были и будутъ преобладающими грузами на каменноугольныхъ дорогахъ, кои не найдутъ такого же количества обратныхъ грузовъ, и интересъ дорогъ каменноугольныхъ въ томъ и состоитъ, чтобы угольный грузъ возить массами, при дешевомъ тарифѣ и при возможно большемъ ихъ пробѣгѣ.

На основаніи сказаннаго, Съѣздъ ходатайствуетъ о пониженіи тарифа для донецкаго угля, перевозимаго прямымъ сообщеніемъ въ Одессу.

Какъ выше сказано, донецкій уголь можетъ достигнуть туда по желѣзнымъ дорогамъ, по цѣнѣ не дороже  $17\frac{1}{2}$  коп. При цѣнѣ донецкаго угля на станціи отправленія  $6\frac{1}{2}$  коп., а со станціонными расходами (2 руб. 40 коп.)—7 коп., уголь нынѣ туда достигаетъ по 19,57. Провозная плата отъ Елисаветграда до Одессы 3,57 и на большее пониженіе едва ли можно надѣяться. Провозная плата по Екатерининской и Харьковско-Николаевской дорогамъ составляетъ 9,06, слѣдовательно, чтобы уголь являлся въ Одессу по  $17\frac{1}{2}$  коп., надо, чтобы обѣ казенныя дороги понизили тарифъ съ 9,06 до 6,43.

На основаніи всего изложеннаго, Съѣздъ ходатайствуетъ объ установленіи на дорогахъ Екатерининской и Харьковско-Николаевской—для донецкаго угля, перевозимаго въ прямомъ сообщеніи въ Одессу—тарифа:

Отъ копей района Константиновской  
дороги и отъ ст. Гришино Екатерининской  
дороги . . . . .  $\frac{1}{94}$  6,43

Отъ копей главной линіи Донецкой  
дороги . . . . .  $\frac{1}{97}$  7,23

4) На X Съѣздѣ выяснилось, что Московско-Ярославская дорога возить нынѣ минеральное топливо по  $\frac{1}{40}$ — $\frac{1}{50}$ , но такъ какъ въ Москвѣ англійскій уголь дешевле донецкаго и вообще минеральное топливо начинаетъ проникать на фабрики по Ярославской дорогѣ, то было бы желательно, чтобы для донецкаго угля тарифъ былъ пониженъ до  $\frac{1}{60}$ .

Относительно Азовской гавани, Съѣздъ ходатайствуетъ объ установленіи тарифа въ  $\frac{1}{60}$  коп. со всѣхъ станцій Донецкой дороги—для угля, идущаго транзитомъ въ Азовское и Черное моря, а на лѣтнее время (май, іюнь, іюль, августъ)—объ общемъ пониженіи до  $\frac{1}{70}$  коп.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи: *Алчевскій.*

*Авдаковъ.*

*Мсциховскій.*

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

№ 8.

УПОЛНОМОЧЕННЫХЪ X-ГО СЪѢЗДА

ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ

ЮГА РОССИИ

Его Высокопревосходительству Господину Министру путей сообщения \*).

ГГ. АЛЧЕВСКАГО, АВДАКОВА И МСЦИХОВСКАГО.

Въ виду предстоящаго разсмотрѣнія въ Комитетѣ Министровъ вопроса о сооруженіи средствами Правительства Богодуховской питательной вѣтви, долженствующей соединить рельсовымъ путемъ нѣсколько каменноугольныхъ рудниковъ Кальміусской котловины со станціею Ясиноватою, Екатерининской желѣзной дороги, считаемъ долгомъ представить на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства ходатайства и соображенія, высказанныя по сему предмету X Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

\*) То же Гг. Министрамъ—государственныхъ имуществъ и финансовъ.



Такъ какъ Богодуховскую вѣтвь, удовлетворяющую интересамъ нѣсколькихъ ближайшихъ къ станціи Ясиноватой рудниковъ, предполагается соорудить на казенный счетъ, съ условіемъ погашенія строительнаго капитала владѣльцами означенныхъ рудниковъ установленнымъ заранѣе тарифомъ, но безъ точнаго опредѣленія срока погашенія, а равно и не требуется никакихъ гарантій со стороны сихъ владѣльцевъ, то лица, затратившія свои собственные значительные капиталы на сооруженіе такихъ же питательныхъ вѣтвей (наслѣдники Иловайскаго, Лемишевскій, Завадскій и другіе) не будутъ въ состояніи конкурировать съ владѣльцами копей, примыкающихъ къ линіи, построенной на счетъ Правительства, и принуждены будутъ нести большіе убытки. Въ виду этого, X Съѣздъ постановилъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о томъ, что если Богодуховская вѣтвь будетъ строиться на казенный счетъ, то чтобы этотъ способъ постройки былъ примѣненъ одновременно къ другимъ возникающимъ и существующимъ питательнымъ вѣтвямъ, на тѣхъ же условіяхъ, какія предполагается примѣнить къ Богодуховской вѣтви, т. е., иначе, чтобы имъ была оказана такая же матеріальная помощь со стороны Правительства и, такимъ образомъ, уравнины шансы тѣхъ и другихъ.

Для того, чтобы углепромышленники могли вполне и на всемъ пространствѣ Донецкаго бассейна воспользоваться послѣдствіями такой благодѣтельной мѣры, какая проектируется Правительствомъ относительно нѣсколькихъ рудниковъ, расположенныхъ по Богодуховской вѣтви, X Съѣздъ ходатайствуетъ о дарованіи права принудительнаго отчужденія для постройки вѣтвей отъ рудниковъ до линій существующихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ иначе, при необходимости провозить уголь по чужимъ владѣніямъ, большинство углепромышленниковъ Донецкаго бассейна лишено возможности устраивать рельсовые пути къ своимъ рудникамъ даже за свой счетъ и на свой рискъ.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромыш-

ленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ.*

*Амевскій.*

*Мещиговскій.*

Марта 15 дня 1886 г.

Г. Харьковъ.

## УПОЛНОМОЧЕННЫХЪ X-го СЪѢЗДА

ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ  
ЮГА РОССИИГг. Алчевскаго, Авдакова  
и Мосциховскаго.Его Превосходительству, Господину  
Предсѣдателю Временнаго Управленія  
казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, тайному  
совѣтнику Василию Васильевичу Салову.

Освѣдомившись о предполагаемомъ установленіи специальныхъ пониженныхъ тарифовъ на перевозку каменнаго угля отъ Юзово и Ясиноватой по Екатерининской и Харьково-Николаевской желѣзнымъ дорогамъ до Знаменки, Елисаветграда и до станцій Юго-Западныхъ жел. дорогъ, мы имѣли честь отправить Вашему Превосходительству телеграмму слѣдующаго содержанія:

„Почтительнѣйше просимъ Ваше Превосходительство, раньше установленія предположенныхъ пониженныхъ тарифовъ на уголь по дорогамъ Екатерининской и Харьково-Николаевской, сдѣлать распоряженіе о приглашеніи къ участию въ пониженіи тарифовъ дорогъ Азовской и Донецкой, дабы не только рудники, расположенные близъ Ясиноватой, но и остальные рудники Донецкаго бассейна могли воспользоваться послѣдствіями столь благодѣтельной мѣры. Вообще, при установленіи тарифовъ на Знаменку и за Знаменку почтительнѣйше просимъ Ваше Превосходительство принять во вниманіе ходатайства, нами представленныя Министерству, на основаніи постановленій X Съѣзда. Правленіе Азовской дороги въ принципѣ изъявило согласіе на нѣкоторое пониженіе тарифа черезъ Мерэфу на Знаменку, но только совмѣстно съ Харьково-Николаевскою дорогою“.

Въ дополненіе этой телеграммы, имѣемъ честь представить на благоусмотрѣніе Вашего Превосходительства слѣдующія соображенія.

Съ открытіемъ Екатерининской дороги, установлена провозная плата отъ копей, расположенныхъ близъ станцій Юзово и Ясиноватой, къ главнѣйшимъ рынкамъ сбыта на западѣ (т. е. въ Знаменку и за Знаменку), дешевле чѣмъ отъ копей, расположенныхъ по главной линіи Донецкой желѣзной дороги и отчасти по Азовской дорогѣ, на 1½ до 2 коп. съ пуда. Таковая разность провозныхъ платъ объясняется отчасти разностью географическаго положенія, ставящею копи Константиновскаго участка впереди, отчасти—высокимъ сравнительно тарифомъ Донецкой дороги. X

Съѣздъ горнопромышленниковъ не могъ не обратить вниманія на происходящее отъ этого крайне угнетенное состояніе рудниковъ, расположенныхъ по главной линіи Донецкой дороги, кои, находясь въ менѣе благоприятныхъ условіяхъ по отношенію къ рынкамъ сбыта и не имѣя возможности конкурировать съ копиями Константиновскаго участка, при разности провозныхъ платъ, доходящей до 2 коп. съ пуда, вынуждены изъ года въ годъ уменьшать свою производительность, въ то время, когда другіе районы копей увеличиваютъ таковую, какъ это видно изъ отчетовъ комиссіи выборныхъ; въ виду сего Съѣздъ призналъ необходимымъ просить Правительство объ установленіи такихъ тарифовъ къ Знаменкѣ и за Знаменку, чтобы существующая нынѣ разница въ провозной платѣ была уменьшена приблизительно на половину и составляла бы не болѣе 0,90 коп. на пудъ, при каковой разницѣ взаимная конкуренція обоихъ районовъ копей оказалась бы возможною.

Въ настоящее время предположено установить на казенныхъ дорогахъ пониженные тарифы отъ Юзово и Ясиноватой до Знаменки, Елисаветрада и до станцій Юго-Западныхъ дорогъ, при чемъ означенные тарифы предположено примѣнить къ отправкамъ со всѣхъ станцій Донецкой и Курско-Харьково-Азовской дорогъ, съ прибавленіемъ нынѣ существующихъ ставокъ означенныхъ дорогъ къ новой пониженной провозной платѣ Екатерининской и Харьковско-Николаевской дорогъ. Такимъ образомъ, проектированный новый тарифъ оставляетъ безъ всякаго измѣненія нынѣ существующія разницы провозныхъ платъ отъ двухъ разсматриваемыхъ районовъ копей и ставитъ рудники, расположенные по главной линіи Донецкой дороги, въ совершенно безвыходное положеніе, лишая ихъ возможности сбывать уголь на обширный западный рынокъ.

Въ виду сего и на основаніи постановленій и инструкцій, данныхъ намъ X Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, мы имѣемъ честь почтительнѣйше ходатайствовать предъ Вашимъ Превосходительствомъ объ установленіи пониженныхъ специальныхъ тарифовъ на Знаменку и за Знаменку—съ такимъ расчетомъ, чтобы провозная плата отъ группы копей, расположенныхъ по главной линіи Донецкой ж. д. и по Азовской ж. д. до Знаменки, была лишь приблизительно на 0,90 копѣйки съ пуда дороже провозной платы отъ копей района Константиновско-Маріупольскаго участка до Знаменки.

На томъ же основаніи и съ сохраненіемъ той же разницы 0,90 коп., мы просимъ объ установленіи спеціальныхъ пониженныхъ тарифовъ до Николаева, Александровска и на Днѣпровскія пристани.

Такъ какъ въ установленіи просимыхъ нами тарифовъ должны участвовать дороги Донецкая и Азовская, то мы покорнѣйше просимъ Ваше Превосходительство пригласить означенныя дороги къ общему на сей предметъ соглашенію, при чемъ считаемъ долгомъ присовокупить, что Правленіе Азовской дороги, съ которымъ велись нами словесные переговоры, изъявило принципиальное согласіе на установленіе спеціального пониженного тарифа черезъ Мерэфу для угля, отправляемаго со станцій Донецкой и Азовской дорогъ на Знаменку, но лишь при условіи совмѣстнаго урегулированія такого тарифа съ дорогами Екатерининской и Харьково-Николаевской.

Уполномоченные X Съѣзда горнопро-

мышленковъ юга Россіи: *Авдаковъ,*  
*Алчевскій,*  
*Мсциховскій.*

Г. Харьковъ.

Апрѣля 25 дня 1886 г.

---

*Телеграмма.*

№ 10.

*Петербургъ, Невскій, 88.*

**Господину Предсѣдателю Временнаго Управленія казенныхъ  
желѣзныхъ дорогъ.**

Почтительнѣйше просимъ Ваше Превосходительство, раньше установленія предположенныхъ пониженныхъ тарифовъ на уголь по дорогамъ Екатерининской и Харьково-Николаевской, сдѣлать распоряженіе о приглашеніи къ участию въ пониженіи тарифовъ дорогъ Азовской и Донецкой, дабы не только рудники, расположенные близъ станціи Ясиноватой, но и остальные рудники Донецкаго бассейна могли воспользоваться послѣдствіями столь благодѣтельной мѣры. Вообще, при установленіи тарифовъ на Знаменку и за Знаменку, почтительнѣйше просимъ Ваше Превосходительство принять во вниманіе ходатайство наше, представленное Министерству, на основаніи постановленій X Съѣзда. Правле-

ніе Азовской дороги изъявило въ принципѣ согласіе на пониженіе тарифа черезъ Мерефу на Знаменку, но только совмѣстно съ Харьковско-Николаевскою желѣзною дорогою.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ.*

*Алчевскій.*

*Мещиговскій.*

---

№ 11

## Въ Правленіе Общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги.

Съ цѣлью развитія перевозки донецкаго каменнаго угля въ Москву, Правленіе Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, по соглашенію съ Правленіемъ Московско-Курской жел. дороги, установило весьма полезный для углепромышленности пониженный тарифъ—приблизительно около  $\frac{1}{80}$  к. съ пуда и версты. Къ сожалѣнію, кромѣ пониженнаго тарифа, для успѣшнаго ввоза донецкаго угля въ Москву необходимо еще и установленіе покровительственной пошлины на иностранный уголь въ портахъ Балтійскаго моря. Нѣтъ сомнѣній, что, съ установленіемъ послѣдней, донецкій уголь направится въ Москву въ болѣе значительномъ размѣрѣ противъ настоящихъ. Но пока столь трудный вопросъ о пошлинѣ на уголь разрѣшится, Правленіе Курско-Харьково-Азовской дороги, выразившее желаніе пониженнымъ тарифомъ на Москву привлечь угольные грузы, какъ совершающіе значительный пробѣгъ по Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ, могло бы въ значительной степени достигнуть этого пониженіемъ тарифа до тѣхъ же размѣровъ и для угля, имѣющаго направиться къ пунктамъ за Курскомъ, но ближе къ Курску лежащимъ и на которые нынѣ дѣйствующій тарифъ не распространяется, именно—на пункты, лежащіе отъ Орла до Серпухова—съ одной стороны и отъ Курска по Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ—съ другой. Пониженіе тарифа на эти пункты могло бы дать Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ весьма значительное количество грузовъ. Таки на примѣръ: 1) въ г. Тулу могло бы направиться до 4,000 вагоновъ въ годъ; 2) Ряжско-Вяземская дорога, даже нынѣ приступившая къ опытамъ отопленія донецкимъ углемъ, при пониженномъ тарифѣ могла бы значительную часть своего пути отапливать, вза-

мѣнѣ тульскаго угля, углемъ донецкимъ; 3) г. Орель быстро началъ бы потреблять донецкій уголь; 4) Курско-Кіевская желѣзная дорога, прежде сжигавшая до 2½ миллиононь пудовъ донецкаго угля, нынѣ работаетъ на дровахъ, имѣя ихъ по 17—18 р. за кубическую сажень, а при пониженіи тарифа безспорно снова обратится къ донецкому углю. Весь районъ Московско-Курской желѣзной дороги, отъ Орла до Москвы, сталъ бы усиленно потреблять донецкій уголь, а равно онъ бы распространился въ районѣ Курско-Кіевской дороги.

Установленіе пониженнаго тарифа до означенныхъ пунктовъ не можетъ быть безвыгодно для Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, такъ какъ при немъ уголь будетъ совершать вдвое большій пробѣгъ (до 500 верстѣ) противъ нынѣ существующаго средняго пробѣга отъ 260—300 верстѣ. Для Правленія Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги совершенно безразлично—будетъ ли уголь направленъ въ Москву или Тулу, Орель и проч., лишь бы онъ совершалъ вышеозначенный пробѣгъ въ предѣлахъ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги; но выгода будетъ та, что при пониженіи тарифа, Азовская дорога будетъ перевозить уголь болѣе значительными массами, къ какой цѣли, очевидно, стремится и само Правленіе установленіемъ пониженнаго тарифа на Москву.

На основаніи всего изложеннаго; мы рѣшаемся обратиться къ Правленію Курско-Харьково-Азовской дороги съ ходатайствомъ объ установленіи пониженнаго тарифа, подобно тому, какой установленъ до Москвы,—до всѣхъ пунктовъ, лежащихъ отъ Орла до Москвы, а равно и для угля, слѣдующаго въ прямомъ сообщеніи за Курскъ по Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ.

Позволяемъ себѣ надѣяться, что Правленіе Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги не откажетъ въ удовлетвореніи нашего ходатайства.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ.*

*Амевскій.*

*Мсциховскій.*

Мая 24 дня 1886 г.

*Телеграмма.*

№ 12.

*Петербургъ.***Его Высокопревосходительству господину Министру путей сообщенія.**

Съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ второй группы постановилъ прекратить съ перваго іюля пріемъ донецкихъ полувагоновъ въ обмѣнъ черезъ Звѣрево на дороги второй группы и требуетъ передачи вагоновъ донецкихъ на срочный возвратъ. Такъ какъ это рѣшеніе поведетъ къ полной остановкѣ перевозки минеральнаго топлива, а передача вагоновъ на срочный возвратъ оставитъ Донецкую жел. дор. безъ вагоновъ, то мы просимъ Ваше Высокопревосходительство не допускать примѣненія постановленія Съѣзда и сдѣлать распоряженіе, чтобы дороги второй группы принимали донецкіе полувагоны въ обмѣнъ, какъ это практикуется на всѣхъ дорогахъ третьей группы, не встрѣчая въ этомъ никакихъ неудобствъ.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ.*

*Мещиговскій.*

Подана въ іюнѣ 1886.

№ 13.

**Отзывъ гг. уполномоченныхъ X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи на ходатайство Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и Правленія Общества Рыбинско-Бологовской дороги о предоставленіи имъ права понизить тарифъ для перевозки англійскаго угля изъ С.-Петербурга до Рыбинска и за Рыбинскъ до  $\frac{1}{100}$  коп. съ пуда и версты.**

Горному Департаменту, отношеніемъ отъ 8-го апрѣля сего года, угодно было потребовать отъ насъ заключеніе на представленное въ Министерство путей сообщенія ходатайство Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ о пониженіи (согласно предложенію Правленія Общества Рыбинско-Бологовской дороги) тарифа на каменный уголь, слѣдующій изъ Петербурга въ Рыбинскъ и изъ Рыбинска на Волгу, до  $\frac{1}{100}$  съ пу-

да и версты. Мотивами для введенія такого тарифа, Совѣтъ Управленія приводитъ: 1) что отправляемый изъ С.-Петербурга каменный уголь могъ бы служить весьма полезнымъ обратнымъ для сообщенія съ Рыбинскомъ грузомъ; 2) что осуществленіе значительной перевозки въ Рыбинскъ угля возможно лишь при установленіи для сей перевозки наиболѣе низкаго тарифа; 3) что поощреніе перевозки англійскаго каменнаго угля для снабженія имъ Волги не можетъ нанести ущерба рускому каменному углю и что облегченіе снабженія парходовъ на Волгѣ углемъ важно и въ общегосударственномъ отношеніи, какъ средство противъ уничтоженія лѣсовъ въ Приволжскомъ краѣ и противъ обмелѣнія Волги.

Въ исполненіе желанія Горнаго Департамента, по сему предмету имѣемъ честь представить нижеслѣдующія наши соображенія.

Предлагаемая Совѣтомъ Управленія мѣра для поощренія ввоза англійскаго угля въ районъ Волги идетъ въ разрѣзъ съ видами русской каменноугольной промышленности на сбытъ своего минеральнаго топлива въ этотъ районъ и принесетъ большой вредъ этой промышленности и тѣмъ мѣропріятіямъ, кои отчасти уже осуществились (какъ напримѣръ, установленіе пошлины на иностранный уголь въ портахъ Балтійскаго моря) и тѣмъ, о коихъ много лѣтъ ходатайствуетъ Съѣздъ южныхъ горнопромышленниковъ: постройка Восточно-Донецкой дороги и повышеніе пошлинъ на уголь въ Балтійскомъ морѣ.

Районъ рѣки Волги, со всѣми примыкающими къ ней рельсовыми путями, давно намѣченъ какъ районъ сбыта донецкаго угля, для каковой цѣли предполагается соорудить Восточно-Донецкую дорогу, долженствующую служить для непосредственной доставки его на Волгу—и Миллеровскую дорогу, по которой уголь направится на сѣверо-востокъ для снабженія желѣзныхъ дорогъ, прилегающихъ къ Волгѣ.

По сооруженіи этихъ дорогъ, уже признанныхъ Правительствомъ необходимыми, донецкій уголь, при цѣнѣ его въ Царицынѣ 15 коп., будетъ достигать до Саратова не дороже 17—18 коп., до Самары по 20 к., до Нижняго и до Казани по 22—23 коп. При этихъ цѣнахъ онъ въ состояніи будетъ постепенно замѣнять древесное топливо, цѣна коего на Волгѣ въ 1885 году была:



Стоимость 1 кубического сажня дровъ.

| Въ предѣлахъ губерній.  | Еловыхъ. | Сосновыхъ. | Березовыхъ. | Смѣшанныхъ |
|-------------------------|----------|------------|-------------|------------|
| Нижегородской . . . . . | 22 р.    | 25 р.      | 28 р.       | 23 р.      |
| Казанской . . . . .     | 21 „     | 23 „       | 28 „        | 22 „       |
| Симбирской . . . . .    | 21 „     | 23 „       | 28 „        | 22 „       |
| Самарской . . . . .     | 25 „     | 39 „       | 47 „        | 30 „       |
| Саратовской . . . . .   | 25 „     | 39 „       | 47 „        | 30 „       |

Правда, въ настоящее время дрова на Волгѣ до послѣднихъ годовъ замѣнялись нефтянымъ топливомъ, но теперь достаточно опредѣленно выяснилось, что нефть есть топливо временное, результатъ неправильнаго развитія нефтяной промышленности, цѣль коей состоитъ не въ сожиганіи нефти въ топкахъ паровыхъ котловъ, а въ выработкѣ изъ нея цѣнныхъ продуктовъ. Къ этому заключенію приходятъ и сами нефтепромышленники, заботясь о мѣрахъ къ уменьшенію добычи сырой нефти, какъ для урегулированія нефтяной промышленности, такъ и для сохраненія нефтяныхъ богатствъ отъ преждевременнаго истощенія, въ виду возникшаго сомнѣнія о недолговѣчности запасовъ нефти. Такимъ образомъ, минеральному топливу предстоитъ широкій сбытъ на Волгѣ, что вполне сознаетъ и Совѣтъ управленія, предвидя, что, отъ установленія пониженнаго тарифа для англійскаго угля, послѣдній будетъ перевозиться въ значительномъ количествѣ на Волгу.

При установленіи пониженнаго тарифа для англійскаго угля, послѣдній, при цѣнѣ его въ Петербургѣ съ погрузкой въ вагоны на желѣзной дорогѣ 14 коп., достигнетъ до Рыбинска (575 по  $\frac{1}{100}$ ) по  $19\frac{3}{4}$  в. Принимая во вниманіе, что изъ Рыбинска сплавомъ по Волгѣ этотъ уголь будетъ служить обратнымъ грузомъ для всѣхъ судовъ, привозящихъ грузъ съ низовьевъ и средней части р. Волги и въ Рыбинскъ, и слѣдовательно будетъ сплаваться по крайне низкимъ фрахтамъ, то англійскій уголь быстро распространится по Волгѣ до Нижняго, Самары и Саратова и даже далѣе. Такъ, принимая средній водяной тарифъ  $\frac{1}{300}$  коп. съ пуда и версты и разстояніе отъ Рыбинска до Костромы 153 версты, до Ярославля 81, до Нижняго 443, до Казани 824, до Самары 1283, до Саратова 1727, до Царицына 2128 верстъ, англійскій уголь обойдется:

въ Ярославлѣ 20,5 коп. за пудъ \*)  
 „ Костромѣ 20,75 „ „ „

\*) При выводѣ всѣхъ цѣнъ, прибавлено 0,5 коп. съ пуда на перегрузку въ Рыбинскѣ.

|            |       |              |
|------------|-------|--------------|
| въ Нижнемъ | 21,75 | коп. за пудъ |
| „ Казани   | 23    | „ „ „        |
| „ Самарѣ   | 24,25 | „ „ „        |
| „ Саратовѣ | 25,50 | „ „ „        |
| „ Царицынѣ | 26,25 | „ „ „        |

и въ этихъ пунктахъ онъ будетъ соперничать съ донецкимъ углемъ, который и теперь понемногу приближается къ Волгѣ. Именно: въ Саратовѣ (по Тамбово-Саратовской дорогѣ, отапливающейся донецкимъ углемъ), въ Сызрани (по Моршанско-Сызранской дорогѣ), въ Царицынѣ (доставляется до 400 тыс. пудовъ) по р. Дону черезъ Калачъ.

Съ другой стороны, англійскій уголь и коксъ, получивъ распространеніе на Волгѣ, появятся и на Уралѣ, потребность коего въ минеральномъ топливѣ должна удовлетворяться уральскимъ углемъ, а съ постройкой Восточно-Донецкой дороги—и донецкимъ. Кромѣ того, англійскій уголь здѣсь стѣснить развитіе уральской каменноугольной промышленности, каковой уголь, хотя по качеству и уступаетъ углю донецкому, но все же понемногу распространяется по р. Камѣ и началъ доходить до Самары и Казани. Въ верхнихъ теченіяхъ Волги, близъ Ярославля, донецкій уголь еще не появился, но тѣмъ не менѣе онъ уже доходитъ до половины Ярославской желѣзн. дороги (фабрика бр. Барановыхъ у ст. Бараново). Московско-Ярославская дорога, въ 150 верст. отъ Ярославля, потребляетъ до 200 т. пудовъ донецкаго угля, и нѣтъ сомнѣнія, что со временемъ, при болѣе низкомъ тарифѣ, и Московско-Ярославская дорога (нынѣ  $\frac{1}{40}$  коп. съ пуда и версты\*) и при болѣе высокихъ цѣнахъ дровъ, онъ достигнетъ и до Ярославля на Волгѣ.

Но хотя и по этой цѣнѣ донецкій уголь со временемъ достигнетъ до Волги, но не объ этомъ районѣ нынѣ заботится Правленіе Рыбинско-Бологовской дороги. Какъ въ Рыбинскѣ, такъ и въ Ярославлѣ и Костромѣ, дрова еще крайне дешевы; Рыбинско-Бологовская дорога приобретаетъ ихъ по 6 рублей кубическій сажень (по отчетамъ Правленія Рыбинско-Бологовской дороги за 1884 годъ сожжено на этой дорогѣ 19,450 кубич. саж. на сумму 126,158 р.); въ Ярославлѣ та же цѣна и пр. Цѣль Правленія состоитъ въ томъ, чтобы англійскій уголь распространить въ районѣ, гдѣ дрова крайне дороги, именно до Казани, Нижняго, Самары, Саратова,

\*) X-й Съѣздъ горнопромышленниковъ ходатайствовалъ о пониженіи этого тарифа до  $\frac{1}{60}$ , но ходатайство не уважено.

Царицына и далѣе, т. е. въ районѣ, всецѣло тяготѣющимъ къ углю донецкому и уральскому.

Слѣдовательно, установленіе пониженнаго тарифа для англійскаго угля нанесетъ дѣйствительный вредъ русской каменноугольной промышленности, и ожидаемому, съ постройкой вышеназванныхъ дорогъ, сбыту сюда русскаго угля.

Если же будетъ допущено укорениться на Волгѣ, при помощи низкихъ тарифовъ, углю англійскому, то крайне трудно будетъ его вытѣснить впоследствии, примѣръ чего мы видимъ въ Москвѣ, гдѣ, не смотря на всѣ усилія, донецкій уголь не можетъ вытѣснить угля иностраннаго.

Соглашаясь вполне съ Совѣтомъ Управленія, что снабженіе пароходовъ, фабрикъ и заводовъ по Волгѣ минеральнымъ топливомъ имѣетъ общегосударственное значеніе, какъ средство противъ лѣсоистребленія и обмелѣнія Волги, нельзя однако согласиться, чтобы эта цѣль преслѣдовалась при помощи англійскаго каменнаго угля, а не русскаго, особенно теперь, когда русская каменноугольная промышленность находится въ застоѣ и когда Правительство принимаетъ мѣры для развитія отечественной каменноугольной промышленности.

Что англійскій уголь будетъ служить полезнымъ обратнымъ грузомъ для Николаевской и Рыбинско-Бологовской дорогъ—это не подлежитъ сомнѣнію. Но будучи полезнымъ грузомъ для этихъ дорогъ, онъ будетъ неблагоприятнымъ и нежелательнымъ грузомъ для русской каменноугольной промышленности. Съ другой стороны, если признать справедливость довода Совѣта Управленія о полезности англійскаго угля, какъ обратнаго груза для Николаевской и Рыбинско-Бологовской дорогъ при перевозкѣ на Волгу, то не будетъ основанія не допустить права пониженія тарифа на англійскій каменный уголь и дорогамъ—Николаевской, Рижско-Динабургской и Московско-Брестской, при перевозкѣ его въ Москву, по Юго-Западнымъ дорогамъ для распространенія его въ Юго-Западномъ краѣ и проч., что едва ли можетъ входить въ виды Правительства, заботливо относящагося къ развитію отечественной каменноугольной промышленности. Если англійскій уголь можетъ служить полезнымъ обратнымъ грузомъ для дорогъ Николаевской и Рыбинско-Бологовской, то и русскій уголь, донецкій, можетъ также служить полезнымъ обратнымъ грузомъ изъ Москвы

для дорогъ Московско-Ярославской и Нижегородской, преобладающее грузовое движеніе коихъ направлено отъ Волги къ Москвѣ \*).

Основываясь на указаніи полезности для дорогъ перевозить каменный уголь, какъ обратный грузъ, по пониженнымъ тарифамъ, въ интересахъ государства важнѣе и полезнѣе настоять, чтобы эти дороги понизили тарифъ для русскаго угля до  $\frac{1}{100}$  и тогда донецкій уголь, при цѣнѣ его въ Москвѣ 21, могъ бы достигнуть до Ярославъ (261 верстъ  $\frac{1}{100}$ ) по 23 $\frac{1}{2}$  коп., до Нижняго (410 верстъ по  $\frac{1}{100}$ )—по 25 коп. съ пуда. Тогда распространеніе русскаго угля на Волгѣ безпорно имѣло бы общегосударственное значеніе, такъ какъ, сохраняя лѣса на Волгѣ и противодѣйствуя ея обмелѣнію, оно содѣйствовало бы одновременно развитію русской каменноугольной промышленности, давало бы доходъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и увеличило бы заработокъ русскаго населенія. Что установленіе такихъ тарифовъ для русскаго угля возможно, то примѣромъ могутъ служить Юго-Западные дороги, установившія тарифъ въ  $\frac{1}{125}$  и Екатерининская, проектирующая тарифъ въ  $\frac{1}{91}$  коп. для перевозки донецкаго угля въ Одессу, при чемъ на Юго-Западныхъ дорогахъ донецкій уголь по  $\frac{1}{125}$  к. перевозится въ направленіи преобладающаго грузоваго движенія (къ Одессѣ). Такимъ образомъ, если ради сохраненія лѣсовъ на Волгѣ были бы допущены пониженные тарифы, то желательнѣе, чтобы таковыя устанавливались не для англійскаго, а для русскаго угля, какъ удовлетворяющаго требованія русской, а не англійской промышленности. Далѣе, считаемъ необходимымъ обратить вниманіе, что проектируемый Совѣтомъ Управленія пониженный тарифъ уничтожитъ значеніе и той небольшой пошрины на уголь, каковая установлена въ портахъ Балтійскаго моря и идетъ въ разрѣзъ съ

\*) Такъ напримѣръ, изъ отчетовъ Правленія Общества трехъ поименованныхъ дорогъ (за 1884 годъ) видно, что изъ общаго количества перевозимыхъ ими грузовъ, направляется:

|                                            |        |
|--------------------------------------------|--------|
| 1) по Рыбинско-Бологовской дорогѣ:         |        |
| отъ Рыбинска къ С.-Петербургу . . . . .    | 94,26% |
| „ Бологое къ Рыбинску (къ Волгѣ) . . . . . | 5,74%  |
| 2) по Московско-Ярославской дорогѣ:        |        |
| отъ Ярославъ къ Москвѣ . . . . .           | 71%    |
| „ Москвы къ Ярославу (къ Волгѣ) . . . . .  | 29%    |
| 3) по Нижегородской дорогѣ:                |        |
| отъ Нижняго къ Москвѣ . . . . .            | 75%    |
| „ Москвы къ Нижнему . . . . .              | 25%    |

ходатайствами русских углепромышленников о повышении пошлины в этом районе. Какъ ни мала пошлина в  $\frac{1}{2}$  коп., но все же она дала возможность донецкому углю понемногу распространиться в Московском фабрично-заводском районе, и если Правительству угодно будетъ удовлетворить ходатайство южныхъ горнопромышленниковъ о повышении ея, то весь англійскій уголь в этомъ районѣ будетъ вытѣсненъ углемъ донецкимъ и послѣдній достигнетъ и до Ярославля на Волгѣ. Допущеніе же пониженнаго тарифа для иностраннаго угля приведетъ лишь къ тому, что распространеніе угля донецкаго отодвинется назадъ. Николаевская дорога, пользуясь разрѣшеніемъ возить англійскій уголь по  $\frac{1}{100}$  къ Рыбинску, будетъ по этому же тарифу таксировать его и до станціи Бологое, вслѣдствіе чего послѣдній будетъ проникать в Москву на  $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$  коп. дешевле и сдѣлаетъ невозможнымъ соперничество съ нимъ угля донецкаго. Подобная комбинація со стороны Совѣта Управленія вполне возможна, такъ какъ трудно будетъ услѣдить, какое количество каменнаго угля перевезено по  $\frac{1}{100}$  и какое по  $\frac{1}{80}$  (нынѣ дѣйствующій тарифъ Николаевской дороги).

Переходя, наконецъ, къ принципиальному вопросу о пониженіи тарифа на обратные грузы иностраннаго происхожденія, распространеніе коихъ внутри Имперіи не согласуется съ интересами отечественной промышленности, мы позволяемъ себѣ обратить вниманіе на заключеніе Высочайше учрежденной тарифной комисіи (нынѣ закрытой), бывшей подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря А. Я. Гюббенета, коей было признано справедливымъ: 1) ограничивать право желѣзныхъ дорогъ понижать тарифы для такихъ продуктовъ иностраннаго происхожденія, перевозка и распространеніе коихъ можетъ неблагоприятно отразиться на подобныхъ же продуктахъ отечественнаго производства, хотя бы такое ограниченіе и не согласовалось съ интересами дорогъ, перевозящихъ иностранные грузы, и 2) въ частности, по отношенію къ перевозкамъ по Николаевской дорогѣ англійскаго угля в Москву, было постановлено ограничить право Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ понижать тарифъ для иностраннаго угля ниже  $\frac{1}{80}$  к. съ пуда и версты, дабы этимъ не нанести ущерба распространенію донецкаго угля в Москвѣ.

Еще далѣе въ этомъ направленіи выразился взглядъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, коимъ не было допущено Правле-

ніямъ обществъ желѣзныхъ дорогъ Балтійской и Московско-Брестской пониженіе тарифа для иностраннаго хлопка при перевозкѣ его въ Москву, между прочимъ и потому, что таковой тарифъ служилъ бы облегченіемъ для ввоза иностраннаго товара и оказано было бы покровительство иностранному производству въ ущербъ русской промышленности \*)

Такія мнѣнія высшаго Правительственнаго учрежденія и вышеупомянутой тарифной комиссіи могутъ служить достаточнымъ основаніемъ для отклоненія предложенія Совѣта Управленія Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и Правленія Общества Рыбинско-Бологовской жел. дороги по отношенію къ ввозу англійскаго каменнаго угля.

На основаніи всего вышеизложеннаго, мы приходимъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Что допущеніе пониженнаго тарифа въ  $\frac{1}{100}$  для перевозки англійскаго угля въ Рыбинскъ и за Рыбинскъ на Волгу крайне неблагопріятно отразится на донецкой и уральской каменноугольной промышленности и на тѣхъ мѣропріятіяхъ къ ихъ развитію, кои уже признаны Правительствомъ полезными.

2) Что означенное пониженіе тарифа парализуетъ значеніе таможенной пошлины на иностранный уголь, установленной въ портахъ Балтійскаго моря и не согласуется съ ходатайствомъ южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ о повышеніи пошлинъ.

3) Что средствомъ противъ уменьшенія лѣсовъ на Волгѣ и противъ обмелѣнія этой рѣки слѣдуетъ признать достройку Донецкой каменноугольной дороги (къ Волгѣ и къ Миллеровой) и установленіе пониженныхъ тарифовъ для перевозки донецкаго и вообще русскаго угля на дорогахъ, соединяющихъ съ Москвою и вообще на дорогахъ, идущихъ отъ Волги, для которыхъ донецкій уголь можетъ служить обратнымъ грузомъ къ Волгѣ.

4) Что въ принципѣ признано желательнымъ и справедливымъ ограничивать право желѣзныхъ дорогъ понижать тарифы для продуктовъ иностраннаго происхожденія, распространеніе коихъ внутри Имперіи можетъ неблагопріятно повліять на развитіе разныхъ отраслей отечественной промышленности.

На основаніи всего изложеннаго, мы почтительнѣйше просимъ Горный Департаментъ ходатайствовать передъ Его Высочайшес-

---

\*) См. журналы Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ „Инженеръ“ М. п. с. за мартъ 1886 года.

ходительствомъ Господиномъ Министромъ государственныхъ имуществъ объ оказаніи содѣйствія къ отклоненію предложенія Съѣзта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ о пониженіи тарифа для перевозокъ иностраннаго каменнаго угля изъ С.-Петербурга внутрь Россіи.

Уполномоченные X Съѣзда горно-  
промышленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ.*

*Амевскій.*

*Мсциховскій.*

Харьковъ,

24 апрѣля 1886 г.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

№ 14.

УПОЛНОМОЧЕННЫХЪ X-го СЪѢЗДА  
ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ  
ЮГА РОССИИ

Его Высокопревосходительству Госпо-  
дину Министру финансовъ \*).

о включеніи въ первую очередь по-  
стройки Миллеровской и Восточ-  
но-Донецкой желѣзныхъ дорогъ.

Представивъ на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходи-  
тельства въ февралѣ мѣсяцѣ сего года ходатайство X Съѣзда гор-  
нопромышленниковъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ Миллеров-  
ской и Восточно-Донецкой, мы имѣли честь изложить общее по-  
ложеніе горной промышленности на югѣ Россіи, коимъ вызывается  
неотложная надобность въ двухъ упомянутыхъ дорогахъ, хода-  
тайствуя о постройкѣ ихъ весною этого года. Опасаясь, что по-  
стройка ихъ не осуществится и въ будущемъ году и положеніе  
дѣль въ Донецкомъ бассейнѣ еще болѣе можетъ ухудшиться, мы  
рѣшаемся вновь обратиться съ всепокорнѣйшею просьбой къ Ва-  
шему Высокопревосходительству оказать содѣйствіе къ включенію  
этихъ дорогъ къ постройкѣ въ первую очередь не позже весны  
будущаго года.

Отсутствіе этихъ дорогъ крайне неблагоприятно отзывается  
на Донецкой каменноугольной промышленности. Благодаря по-  
стройкѣ Екатерининской желѣзной дороги, дѣятельность каменно-  
угольныхъ рудниковъ въ районѣ, къ ней тяготеющемъ (въ районѣ  
Константиновско-Маріупольскаго участка), оживилась и сбытъ ми-  
неральнаго топлива начинаетъ увеличиваться; но обширный рай-  
онъ копей, расположенныхъ по главной линіи Донецкой дороги,

\*) То же Гг. Министрамъ—государственныхъ имуществъ и путей сообщенія.

въ центрѣ бассейна и въ восточной ея части, совмѣстно съ антрацитовыми копами, по неимѣнію выхода къ географически тяготящимъ къ нимъ рынкамъ, находятся въ полномъ застоѣ и упадкѣ. Въ послѣднее время, дабы этимъ копамъ дать возможность сбывать уголь въ тѣ же районы, кои открыты Екатерининской дорогой, установленъ пониженный тарифъ для перевозокъ минеральнаго топлива отъ всѣхъ станцій Донецкой дороги и нынѣ всѣ копи, съ самыхъ противоположныхъ концовъ обширнаго бассейна, по необходимости, должны сбывать свой продуктъ на одни и тѣ же, сравнительно ограниченные, рынки сбыта, и если Донецкая дорога не будетъ достроена, то и эти тарифы приведутъ къ усиленію конкуренціи на однихъ и тѣхъ же рынкахъ, подрывая цѣны, черезъ что можетъ ухудшиться и положеніе копей въ районѣ, тяготящемъ къ Екатерининской дорогѣ (Константиновско-Маріупольскаго участка) и промышленность не выйдетъ изъ состоянія кризиса.

Отсутствіе двухъ вышеупомянутыхъ дорогъ также тяжело отражается и на эксплуатаціи Донецкой желѣзной дороги. Послѣдняя, при общемъ протяженіи въ 670 верстъ, работаетъ болѣе или менѣе правильно на двухъ участкахъ: Дебальцево-Краматоровка, длиною въ 141 версту, и Рудничная-Константиновка—въ 71 версту, при общемъ среднемъ пробѣгѣ не болѣе 90 верстъ. Значительная же часть этой дороги обладаетъ крайне слабымъ грузовымъ движеніемъ. Такое положеніе, безспорно, отражается неблагоприятно на эксплуатаціи этой дороги, а такъ какъ весь горный промыселъ Донецкаго бассейна находится въ зависимости отъ Донецкой дороги, то положеніе ея столь же неблагоприятно отражается и на состояніи промышленности. Не имѣя выхода ни по Луганской, ни по Звѣревской вѣтвямъ, она естественно тормозитъ и развитіе каменноугольной промышленности въ центрѣ и восточной части Донецкаго бассейна. Единственнымъ средствомъ для улучшенія описаннаго положенія, какъ всей промышленности, такъ и Донецкой дороги, является постройка Миллеровской и Восточно-Донецкой дорогъ. Затрата денегъ на нихъ будетъ вполне производительна, такъ какъ горнозаводскій промыселъ готовъ, при вложенныхъ въ настоящее время въ это дѣло капиталахъ, дать вполне обезпечивающее для этихъ дорогъ количество грузовъ, а сами дороги, открывая и приближая къ Донецкому бассейну столь обширные рынки, какъ Волжскій районъ и сѣверо-восточный, безусловно вызо-



вуть сильное грузовое движеніе—какъ сами по себѣ, такъ и по нынѣ существующей части Донецкой дороги. Лучшимъ доказательствомъ производительности денежныхъ затратъ на сооруженіе этихъ дорогъ можетъ служить Екатерининская желѣзная дорога, которая въ первый годъ (1885 г.) ея существованія уже перевезла до 25.000,000 пудовъ груза и вызвала оживленіе въ желѣзной промышленности (постройка новыхъ заводовъ).

Мы не рѣшаемся утруждать вниманіе Вашего Высокопревосходительства повтореніемъ всѣхъ доводовъ о полезности и крайней неотложности этихъ дорогъ, такъ какъ таковые были неоднократно представляемы Съѣздами горнопромышленниковъ юга Россіи. Позволяемъ себѣ только напомнить, что всѣ аргументы, приводившіеся противъ ихъ постройки, нынѣ опровергнуты (какъ то: опасеніе конкуренціи нефти, конкурирующее значеніе Пензо-Харьково-Лозовской желѣзной дороги, недостатокъ грузовъ и проч.) и общее полезное значеніе достройки сѣти Донецкой дороги вполне выяснено.

Въ виду изложеннаго и принимая во вниманіе настоящее положеніе горнаго промысла на югѣ Россіи и особенно каменноугольной промышленности, мы, по порученію X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, почтительнѣйше ходатайствуемъ передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ о включеніи Миллеровской и Восточно-Донецкой дорогъ къ постройкѣ въ первую очередь и не позже весны будущаго года, и если бы по какимъ-либо причинамъ Правительство затруднилось бы строить обѣ дороги одновременно, то мы просимъ начать постройку хотя Миллеровской дороги.

Если бы Правительство нашло возможнымъ приступить въ этомъ году хотя бы къ подготовительнымъ работамъ, то это произвело бы крайне благопріятное вліяніе на промышленность, такъ какъ горнопромышленники, будучи увѣрены, что постройка дорогъ не будетъ снова отложена, могли бы болѣе или менѣе регулировать свои работы въ ожиданіи окончанія ихъ постройки.

Уполномоченные X-го Съѣзда горно-

промышленниковъ юга Россіи: *Н. Авдаковъ.*

*А. Амевскій.*

*К. Мсциховскій.*

**Программа занятій особаго при Департаментѣ ж. дорогъ  
Совѣщанія, образованнаго для разсмотрѣнія вопросовъ,  
возбужденныхъ X Съѣздомъ горнопромышленниковъ.**

*(По тарифной комиссiи).*

- 1) О выдачѣ дубликатовъ накладныхъ углеотправителямъ;
  - 2) объ отмѣнѣ или уменьшеніи станціонныхъ сборовъ и вообще о высшихъ нормахъ дополнительныхъ сборовъ;
  - 3) о правилахъ перевозки минеральнаго топлива и нѣкоторыхъ вопросахъ, возбужденныхъ въ теченіе года на ежемѣсячныхъ въ г. Харьковѣ Съѣздахъ;
  - 4) объ установленіи нормъ платъ за пользованіе частными подъѣздными путями подвижнымъ составомъ магистральныхъ линій;
  - 5) о тарифахъ на перевозку донецкаго минеральнаго топлива и соли, общій тарифный вопросъ; объ установленіи специальныхъ тарифовъ къ нѣкоторымъ рынкамъ сбыта; о тарифѣ по Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ для перевозки антрацита со станцій Грушевка, Атюкта и Шахтной въ южномъ направленіи; о дифференціальныхъ тарифахъ Курско-Харьково-Азовской и Донецкой дорогъ; о тарифахъ для перевозки иностраннаго угля по Николаевской дорогѣ внутри страны и тарифѣ Ярославской дороги; объ отмѣнѣ излишне взимаемой платы за провозъ угля между станціями Раздѣльная и Воронежъ;
  - 6) о принятіи Донецкою жел. дорогою участія въ установленіи пониженныхъ специальныхъ тарифовъ—въ тѣхъ случаяхъ, если таковые устанавливаются сосѣдними дорогами съ цѣлью увеличенія количества перевозокъ угольныхъ грузовъ.
-

**Программа занятій особаго при Департаментѣ жел. дорогъ  
Совѣщанія, образованнаго для разсмотрѣнія вопросовъ,  
возбужденныхъ X Съѣздомъ горнопромышленниковъ.**

(По эксплуатационному отдѣлу).

1) Опредѣленіе количества перевозокъ донецкаго минеральнаго топлива въ 1886 г. и о необходимости, въ связи съ этимъ, увеличенія перевозочныхъ средствъ ж. дорогъ;

2) объ устраненіи препятствій къ перевозкѣ каменнаго угля съ Донецкой дороги на дороги II группы въ открытомъ подвижномъ составѣ; о прямой безперегрузочной перевозкѣ каменнаго угля и антрацита съ дорогъ Донецкой, Козлово-Воронежско-Ростовской и Курско-Харьково-Азовской на дорогу Ростово-Владикавказскую; о приспособленіи открытыхъ полувагоновъ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги для болѣе удобной нагрузки антрацита;

3) объ устройствѣ вѣсовыхъ помостовъ на нѣкоторыхъ станціяхъ для перевѣшиванія соли и каменнаго угля;

4) объ устройствѣ складовъ для минеральнаго топлива у станцій ж. дорогъ;

5) о потеряхъ угля въ пути и о нѣкоторыхъ мѣропріятіяхъ по этому вопросу;

6) о перевозкѣ угля по вѣтви въ г. Курскъ;

7) о мѣрахъ къ устраненію затрудненій, являющихся на Донецкой ж. дорогѣ при ея настоящемъ положеніи.

*Телеграмма.*

№ 17.

*Харьковъ,*

**Горнопромышленный банкъ, Тарасенко.**

Открылись совѣщанія относительно кредита, измѣненія устава банка. Ждутъ представителя банка. Телеграфируйте, кто когда пріѣдетъ.

*Мещиговскій, Авдаковъ.*

Его Превосходительству, Господину Предсѣдателю Совѣщаній по дѣлу Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи Ю. Г. Жуковскому

*члена Совѣщанія, уполномоченнаго X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, горнаго инженера Авдакова*

### З А Я В Л Е Н І Е.

Не присутствовалъ на послѣднемъ засѣданіи Совѣщанія по дѣлу Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, когда была читана записка представителя этого Общества Его Превосходительства М. А. Золотарева, я не могъ тогда же сдѣлать на нее надлежащихъ замѣчаній; нынѣ же, при подписи журнала Совѣщаній, прочитавъ, что генераль-маіоръ М. А. Золотаревъ ходатайствуетъ о разрѣшеніи Обществу принимать на комиссію произведенія горныхъ продуктовъ, какъ-то—минеральное топливо и друг., и что Совѣщаніе признало полезнымъ это ходатайство уважить и сдѣлать соотвѣтствующее измѣненіе въ уставѣ Общества, я позволяю себѣ высказать по этому предмету свое особое мнѣніе.

Присутствовалъ въ Совѣщаніяхъ въ качествѣ уполномоченнаго отъ X-го Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, я считаю себя обязаннымъ поддерживать только тѣ ходатайства о помощи Обществу, кои представлены X Съѣздомъ. Ходатайство же генераль-маіора М. А. Золотарева о комиссіонной продажѣ продуктовъ горнаго промысла Съѣздомъ совсѣмъ не обсуждалось. Принимая во вниманіе это, а также и то, что при самой разработкѣ южными Съѣздами устава Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ, прежніе Съѣзды не считали желательнымъ, чтобы означенное Общество занималось комиссіонными операціями, особенно по продажѣ каменнаго угля, я позволяю себѣ выразить желаніе, чтобы вопросъ этотъ былъ предварительно разсмотрѣнъ ближайшимъ Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, съ которымъ Общество взаимнаго кредита горнопромышленниковъ тѣсно связано денежными дѣлами и общими интересами.

Горный инженеръ *Авдаковъ.*

20 марта 1886 г.  
С.-Петербургъ.

**М. П. С.**

№ 19.

ВРЕМЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Эксплуатаціонное Отдѣленіе.

31-го декабря 1885 года.

№ 15953.

Г. уполномоченному X съѣзда  
горнопромышленниковъ юга Рос-  
сиі, инженеру Н. С. Авдакову.

Вслѣдствіе увѣдомленія Г. Предсѣдателя X Съѣзда горнопро-  
мышленниковъ юга Россіи объ избраніи Васъ, милостивый госу-  
дарь, уполномоченнымъ отъ этого Съѣзда въ Совѣщаніи по вопро-  
самъ о тарифахъ на перевозку по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ  
донецкой, крымской и одесской соли, Временное Управление имѣеть  
честь увѣдомить, что Предсѣдателемъ упомянутаго Совѣщанія на-  
значенъ состоящій при Временномъ Управленіи, дѣйствительный  
статскій совѣтникъ, инженеръ путей сообщенія Михаилъ Никола-  
евичъ Измайловъ 1-й. Первое засѣданіе этого Совѣщанія имѣеть  
быть 27-го января 1886 года, въ 1 часть дня, въ С.-Петербургѣ,  
въ помѣщеніи Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ до-  
рогъ (Невскій пр., 88, кв. № 19).

Что же касается дальнѣйшаго хода занятій этого Совѣщанія,  
то таковой будетъ устанавливаться путемъ личныхъ переговоровъ  
г. Предсѣдателя Совѣщанія съ гг. членами.

При семъ прилагается, для свѣдѣнія, полный списокъ учреж-  
деній и лицъ, приглашенныхъ къ участию въ Совѣщаніи.

---

## СПИСОКЪ

учрежденій и лицъ, приглашенныхъ къ участию въ Совѣщаніи по вопросамъ о тарифахъ на перевозку по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ донецкой, крымской и одесской соли, имѣющему быть въ С.-Петербурѣ, въ помѣщеніи Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (Невскій, 88), съ 27-го января 1886 года.

1. Департаментъ желѣзныхъ дорогъ (по тарифной комиссіи).
2. Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.
3. Управленія казенныхъ ж. дор.
 

|   |                            |
|---|----------------------------|
| { | а) Харьково-Николаевской   |
|   | б) Екатерининской.         |
|   | в) Вильн.-Ровен. и Пинской |
4. Совѣтъ управленія Главнаго Общества російскихъ желѣзныхъ дорогъ.
5. Совѣтъ управленія Общества Варшавско-Тереспольской желѣзной дороги.
6. Совѣтъ управленія Общества Варшавско-Вѣнской и Бромбергской желѣзн. дорогъ.
7. Совѣтъ управленія Общества Лодзинской фабричной желѣзной дороги.
8. Правленіе Общества Юго-Западныхъ жел. дорогъ.
9. " " Курско-Харьково-Азовской жел. дор.
10. " " Привислянскій " "
11. " " Либаво-Роменской " "
12. " " Курско-Кіевской " "
13. " " Ивангородо-Домбровской " "
14. " " Московско-Брестской " "
15. " " Лозово-Севастопольской " "
16. " " Донецкой каменноугольной " "
17. " " Фастовской " "
18. " акціонернаго Общества (одесскихъ) Куяльницко-Хаджибейскихъ соляныхъ промысловъ.
19. Правленіе товарищества Чонгарскихъ соляныхъ промысловъ.
20. Е. Н. Таскинъ, г. Предсѣдатель X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, онъ же окружной горный инженеръ Донецкаго кряжа.
21. И. И. Зеленцовъ, окружной горный инженеръ втораго округа западной части Донецкаго кряжа.

|                                                          |                                                            |
|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 22. К. Л. Мсциховскій, инженер. путей сообщ.             | } Гг. уполномоченные X-го Съезда горнопромышл. юга Россіи. |
| 23. Н. С. Авдаковъ, горный инженеръ.                     |                                                            |
| 24. А. К. Алчевскій, владѣлецъ каменно-угольныхъ рудник. |                                                            |

|                        |                                             |
|------------------------|---------------------------------------------|
| 25. Н. Н. Летуновскій. | } Гг. солепромышленники Донецкаго бассейна. |
| 26. И. Ф. Фелькнеръ.   |                                             |
| 27. М. Ф. Филатьевъ.   |                                             |
| 28. Д. К. Черновъ.     |                                             |

29. Уполномоченный владѣлецъ Сакскаго солянаго промысла въ Крыму гг. Балашевыхъ и Граве.

30. Л. В. Черняевъ, членъ Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества (въ качествѣ ученаго эксперта по соляному дѣлу).

Мая 16-го дня 1886 года.

№ 21.

## Милостивый Государь!

Бахмутское земское Собраніе, обсуждая вопросъ о дорожныхъ сооруженіяхъ, постановило передать его для обсужденія въ оцѣночную комиссію. Приступая къ разработкѣ означеннаго вопроса, комиссія обратила вниманіе на грунтовые подъѣздные пути отъ рудниковъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, какъ тѣсно связанныя съ ними. Вслѣдствіе чего, г. предсѣдатель оцѣночной комиссіи по оцѣнкѣ недвижимыхъ имуществъ Бахмутскаго уѣзда по обложенію земскимъ сборомъ, обратился къ г. окружному инженеру 1-го округа западной части Донецкаго бассейна съ просьбой—сообщить ему данныя, касающіяся грунтовыхъ подъѣздныхъ путей и о всѣхъ рудникахъ, находящихся въ Бахмутскомъ уѣздѣ и имѣющихъ надобность въ грунтовыхъ подъѣздныхъ путяхъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ.

Доводя объ этомъ до Вашего свѣдѣнія, покорнѣйше просимъ доставить возможно скорѣе, и не позже 25 мая, требуемыя свѣдѣнія на имя гг. уполномоченныхъ X Съезда горнопромышленниковъ, по слѣдующему адресу: въ Харьковъ, Сумская улица, домъ Фесенко.

Уполномоченные X Съезда горнопромыш-

ленниковъ юга Россіи: *А. Алчевскій.*

*Н. Авдаковъ.*

*К. Мсциховскій.*

## Харьковскому купцу углепромышленнику Ивану Алексѣвичу Гаврилову.

На заявленіе Ваше отъ 14-го мая 1886 г., переданное намъ г. Предсѣдателемъ комиссіи выборныхъ отъ углепромышленниковъ, по вопросу о проведеніи грунтовой желѣзной дороги отъ рудниковъ Вашихъ, находящихся при селеніи Хрустальномъ, къ станціи Крестной Донецкой дороги, черезъ землю крестьянъ села Ивановки, находящуюся въ Славяносербскомъ уѣздѣ, имѣемъ честь довести до Вашего свѣдѣнія, что, согласно ходатайству VII и VIII \*) Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, Славяносербская земская управа постановила: что лица, имѣющія надобность въ проложеніи грунтоваго пути, не существующаго или почему-либо неудобнаго, должны непосредственно обращаться съ заявленіемъ въ земскую управу (Славяносербскую), съ приложеніемъ плана мѣстности, по которой должна быть проложена дорога и съ показаніемъ на планѣ самой дороги; земская управа должна рассмотреть Ваше заявленіе и свои заключенія представить на рѣшеніе ближайшей сессіи земскаго собранія, которое и можетъ постановить окончательное рѣшеніе о проведеніи грунтовой дороги. Сообщая объ этомъ Вамъ, мы рекомендуемъ держаться установленнаго порядка и обратиться въ Славяносербскую земскую управу. Съ своей стороны гг. уполномоченные отъ X Съѣзда представятъ Ваше заявленіе въ Славяносербскую земскую управу.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромыш-

ленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ.*

*Алчевскій.*

*Мсциховскій.*

Господину Предсѣдателю Совѣщаній, бывшихъ при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ по ходатайству X-го Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, статскому совѣтнику Н. А. Маркову.

Уполномоченные X-го Съѣзда горнопромышленниковъ почти тѣльнѣйше просятъ Васъ не отказать сообщить, утверждены ли господиномъ Министромъ путей сообщенія постановленія Совѣщаній, кои изложены въ присланномъ Вами журналѣ Совѣщаній по

\* См. Труды VII Съѣзда, стр. 73 и VIII Съѣзда, стр. 42—43.



вопросамъ: 1) объ устраненіи препятствій по перевозкѣ каменнаго угля съ Донецкой дороги по дорогамъ II группы въ открытомъ подвижномъ составѣ; 2) о прямомъ безперегрузочномъ сообщеніи съ Ростово-Владикавказской дорогой, и 3) объ улучшеніи Таганрогскаго порта, временныхъ приспособленій для нагрузки угля въ суда въ Мариуполѣ и объ устройствѣ пристани въ Александровскѣ на Днѣпрѣ. Всѣ эти вопросы имѣютъ существенное значеніе для текущихъ дѣлъ углепромышленниковъ. Если не утверждены всѣ, то благоволите сообщить, какія.

Уполномоченные X Съѣзда горнопро-

мышленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ,*

*Алчевскій,*

*Мещиговскій.*

ХАРЬКОВСКАГО  
ГОРОДСКАГО ГОЛОВЫ.

№ 24.

Юля 31-го дня 1886 г.

№ 4036.

*Настоящее отношеніе прерождается Г. уполномоченнымъ, такъ какъ вопросъ этотъ относится непосредственно къ ихъ обязанностямъ.*

А. Мевіусъ.

20-го авг. 1886 г.

Въ комиссію выборныхъ отъ углепромышленниковъ.

Харьковскій купецъ Иванъ Алексѣевичъ Гавриловъ обратился въ Городскую Управу съ прошеніемъ отдать ему въ аренду на 6 лѣтъ городское пустопорожнее мѣсто по Александровской улицѣ, противъ вокзала, подъ складъ каменнаго угля и лѣсныхъ матеріаловъ.

Такъ какъ это же самое мѣсто, по уполномочію отъ углепромышленниковъ, просилъ Предсѣдатель комиссіи выборныхъ Аполлонъ Ѳедоровичъ Мевіусъ, то, предполагая доложить Городской Думѣ о пересмотрѣ состоявшагося въ засѣданіи оной 27-го мая 1883 года отрицательнаго постановленія, имѣю честь покорнѣе просить комиссію увѣдомить меня, не имѣютъ ли надобности въ упомянутомъ мѣстѣ и тѣ углепромышленники, уполномоченными которыхъ состоитъ комиссія, и на какихъ условіяхъ.

Городской Голова *Ив. Ос. Фесенко.*

Его Высокопревосходительству Господину Министру путей сообщенія \*).

*Уполномоченныхъ X Съезда горнопромышленниковъ юга Россіи Авдакова и Мсциховскаго*

### ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА.

Желѣзныя дороги, перевозящія донецкую и крымскую соль въ Привислянскій край, предполагають ввести съ 1 октября сего года уравнительный тарифъ для соли и установить совершенно равныя провозныя платы отъ всѣхъ станцій отправленія до станцій назначенія. Такъ напимѣръ:

1) Отъ станцій Джанкой, Таганашъ, Сивашъ, Геническъ и другихъ станцій Лозово-Севастопольской дороги до Варшавы назначается провозная плата 160 р. за вагонъ соли.

2) Отъ станцій Деконская, Бахмутъ и Ступки Донецкой ж. дороги до Варшавы назначается та же провозная плата 160 р. за вагонъ.

3) Отъ станціи Славянскъ Курско-Харьково-Азовской ж. дороги до Варшавы назначается та же провозная плата 160 руб. за вагонъ.

Вообще провозныя платы уравниваются для всѣхъ поименованныхъ станцій отправленія соли при отправкахъ на всѣ станціи дорогъ: Привислянской, Варшавско-Тереспольской, Варшавско-Вѣнской, Варшавско-Бромбергской, Ивангородо-Домбровской и Лодзинской фабричной.

Между тѣмъ разстоянія этихъ различныхъ станцій отправленія до пунктовъ назначенія соли весьма различны, какъ это видно, напимѣръ, по отношенію къ Варшавѣ:

- 1) отъ Джанкой до Варшавы 1840 верстъ,
- 2) отъ Деконской до Варшавы 1596 верстъ,
- 3) отъ Славянска до Варшавы 1528 верстъ.

Уничтожая такимъ образомъ вліяніе разстояній на стоимость провоза, желѣзныя дороги производять искусственный и совершенно неожиданный переворотъ въ соляной промышленности, послѣдствіемъ котораго должно быть увеличеніе района сбыта для

\*) То же подано Господину Министру государственныхъ имуществъ.

однихъ сортовъ соли въ ущербъ другимъ, такъ какъ новый тарифъ въ среднемъ не удешевляетъ провоза, а слѣдовательно, новыхъ рынковъ не открываетъ. Для достиженія уравниенія желѣзныхъ дороги уменьшаютъ лишь незначительно провозную плату для болѣе отдаленныхъ крымскихъ соляныхъ промысловъ, а для ближайшихъ, какъ для Славянска, значительно увеличиваютъ такую.

Такъ какъ соляная промышленность на югѣ Россіи развивалась, благодаря содѣйствію и мѣропріятіямъ Правительства, а также въ зависимости отъ мѣстныхъ естественныхъ и географическихъ условій, которыя весьма разнообразны для каждаго изъ упомянутыхъ соляныхъ источниковъ, то введеніе уравнительнаго тарифа вызоветъ искусственную ломку этихъ условій и повлечетъ къ неминуемому разоренію нѣкоторыхъ соляныхъ промысловъ.

Крымская самосадочная соль, несомнѣнно самая дешевая, пользуется для своего распространенія дешевыми водными путями: моремъ она достигаетъ Ливавы, Риги и Петербурга, а по Днѣстру, Днѣпру и его притокамъ распространяется по всему юго-западному краю.

Каменно-соляные рудники и выварочно-соляные заводы Донецкаго бассейна, возникшіе въ сравнительно недавнее время, съ затратою значительныхъ частныхъ капиталовъ, могли рассчитывать на сбытъ соли лишь благодаря сравнительной близости къ западнымъ рынкамъ сбыта—преимущественно къ Привислянскому краю, и этотъ рынокъ сталъ доступенъ для донецкой соли при содѣйствіи Правительства, съ наложеніемъ пошлины на иностранную соль и съ постройкою желѣзныхъ дорогъ Донецкаго бассейна, лишь благодаря болѣе дешевому, чѣмъ для крымской соли, провозу по рѣльсовымъ путямъ.

Наконецъ, славянскіе выварочные заводы Харьковской губ. существуютъ и даже развились въ послѣднее время, несмотря на менѣе выгодныя, сравнительно съ другими соляными источниками, условія производства (эти заводы расположены въ семи верстахъ отъ ближайшей станціи Славянскъ Курско-Харьково-Азовской ж. дороги и платятъ отъ 2 до 3 коп. за гужевую подвозку соли), лишь благодаря своему болѣе центральному положенію по отношенію къ рынкамъ сбыта и зависящему отъ такого положенія болѣе дешевому провозу по желѣзнымъ дорогамъ. Въ настоящее время предположено поднять тарифъ для славянской соли на Привислянской край (главный пунктъ сбыта) на полторы копѣйки съ

пуда, чтобы уравнивать стоимость ея провоза съ солью бахмутскою, деконскою и крымскою, которые не несут расхода на гужевую перевозку, ибо Бахмутскій заводъ и Деконскій рудникъ расположены у самой линіи Донецкой дороги, а крымская соль отправляется преимущественно водою. Послѣдствіемъ такой мѣры должно быть неизбѣжное закрытіе славянскихъ заводовъ и разореніе ихъ владѣльцевъ.

Горнопромышленные Съѣзды юга Россіи неоднократно высказывались противъ уравнительныхъ тарифовъ, которые, не открывая новыхъ рынковъ сбыта, направляютъ все производство въ одни и тѣ же пункты и этимъ порождаютъ чрезмѣрную конкуренцію и подрываютъ самыя солидныя предпріятія.

Соляная промышленность Донецкаго бассейна переживаетъ въ настоящее время тяжелый кризисъ и цѣны на соль упали до минимума. Проектируемый желѣзными дорогами уравнительный тарифъ обостритъ этотъ кризисъ и повлечетъ за собою полный упадокъ нѣкоторыхъ соляныхъ промысловъ, преимущественно славянскаго, который существуетъ издавна и которымъ живетъ все мѣстное населеніе.

Въ виду этого, имѣемъ честь почтительнѣйше ходатайствовать у Вашего Высокопревосходительства о недопущеніи введенія уравнительнаго тарифа для перевозки соли въ Привислянскій край.

При семъ имѣемъ честь приложить копіи заявленій уполномоченнаго X съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи и представителя Славянскихъ солепромышленниковъ, на имя г. Предсѣдателя Совѣщанія по вопросу о тарифахъ на соль, происходившаго въ Петербургѣ, въ февралѣ сего года, при Временномъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Уполномоченные X Съѣзда горно-  
промышленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ*  
*Мсциховскій.*

Сентября 7 дня 1886 года.

Харьковъ.

---

Господину Предсѣдателю Совѣщанія по тарифамъ для перевозки соли славянской, донецкой и крымской, Его Превосходительству Михаилу Николаевичу Измайлову,

*Уполномоченнаго X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи Авдакова*

### ЗАЯВЛЕНИЕ.

Я имѣлъ честь представить Совѣщанію ходатайство X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи о пониженіи тарифовъ для донецкой соли (славянской и бахмутской) къ нѣкоторымъ рынкамъ сбыта, при чемъ ходатайство Съѣзда было мотивировано подробно, съ изложеніемъ настоящаго положенія дѣль славянскихъ и бахмутскихъ солезаводчиковъ, избытокъ производства соли коихъ равняется 2.400,000 пуд. Въ отвѣтъ на это послѣдоваль проектъ уравнительнаго тарифа, коимъ установлена равная провозная плата для солей славянскихъ, бахмутскихъ и крымскихъ, при чемъ для славянскихъ солей провозная плата повышена на  $1\frac{1}{2}$  р. на вагонъ, или около 2-хъ к. на пудъ, противъ нынѣ существующей. Но такъ какъ на Съѣздѣ выяснилось, что всѣ барыши этихъ солезаводчиковъ не превышаютъ при нынѣ дѣйствующихъ тарифахъ  $\frac{3}{4}$ —1 коп., то очевидно, что примѣненіе проектированнаго тарифа вызоветъ немедленное закрытіе славянскихъ солеваренныхъ заводовъ. Такія мѣры не могутъ входить въ цѣли Правительства, которое всегда заботилось о томъ, чтобы улучшать положеніе производствъ, но не ухудшать. Съ другой стороны, доводы Съѣзда и данныя о пониженіи тарифа въ выработанномъ проектѣ не разсмотрѣны, не опровергнуты и обходятся молчаніемъ, изъ чего я заключаю, что на нихъ не было обращено должнаго вниманія.

На основаніи изложеннаго, я имѣю честь заявить отъ имени Съѣзда несогласіе съ выработанными провозными платами по отношенію къ славянскимъ солезаводчикамъ. Кромѣ того, я не могъ согласиться и съ основаніями, на которыхъ составлены провозныя платы, коими въ отношеніи рынковъ сбыта уравниваются столь различныя въ географическомъ положеніи районы соляныхъ промысловъ, какъ Донецкіе и Крымскіе. Правительство принимало мѣры къ созданію въ Донецкомъ бассейнѣ такихъ условій, которыя привлекли бы частные капиталы и частную предприимчивость къ эксплуатаціи полезныхъ ископаемыхъ, и въ этомъ отношеніи вполнѣ достигло цѣли, ибо въ короткое время произведены громадныя

частныя денежныя затраты на соляное дѣло, каковое и начало успѣшно развиваться. Новыми же провозными платами его стремятся уравнивать съ другимъ болѣе отдаленнымъ райономъ—Крымскимъ—и искусственнымъ тарифомъ направить ихъ въ одни и тѣ же пункты сбыта, что, очевидно, вызоветъ чрезмѣрную конкуренцію и паденіе цѣнъ, но новыхъ рынковъ не откроетъ и подорветъ предпріятіе. Выработаннымъ тарифомъ игнорируются всѣ географическія условія, условія затраты капиталовъ, мѣстныя условія и вообще всякія особенности того или инаго района. Такой уравнивательный тарифъ можетъ оказать хорошее вліяніе на одни предпріятія и разорить другія, тогда какъ Правительство желаетъ помогать всѣмъ солепромышленникамъ этой сѣти. Система уравнивательнаго тарифа, насколько является системой, помогающей однимъ производителямъ, настолько разрушительна для другихъ. Система уравнивательныхъ тарифовъ отвергнута Министерствомъ государственныхъ имуществъ по отношенію къ перевозкамъ минеральнаго топлива. Не далѣе, какъ на этихъ дняхъ, она отвергнута и Совѣщаніемъ при тарифной комиссіи Министерства путей сообщенія, и я считаю, что на тѣхъ же основаніяхъ эту систему, по отношенію къ соли, не слѣдуетъ принимать и настоящему Совѣщанію. На основаніи изложеннаго, я имѣю честь заявить мое полное несогласіе съ системой вышеуказанныхъ провозныхъ платъ.

Настоящее заявленіе прошу приложить къ протоколамъ Совѣщанія.

Уполномоченный X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, горный инженеръ *Авдаковъ*.

Февраля 11-го дня.

С.-Петербургъ.

**УПОЛНОМОЧЕННЫЕ**

X СЪѢЗДА

**ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ**

**ЮГА РОССІИ.**

*30-го сентября 1886 года.*

№ 27.

Его Превосходительству, Господину Директору Департамента желѣзныхъ дорогъ, инженеру, тайному совѣтнику **Василію Васильевичу Салову.**

**ПРОШЕНІЕ.**

Въ виду необходимости, согласно положенію о Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи, представить отчетъ XI-му Съѣзду, имѣющему быть въ Харьковѣ 20-го сего октября, о результатахъ ходатайствъ X Съѣзда, имѣемъ честь почтительнѣйше просить

Ваше Превосходительство разрѣшить сообщить гг. уполномоченнымъ X-го Съѣзда журналъ Совѣщаній по дѣламъ Съѣзда, бывшихъ при тарифномъ и эксплуатационномъ отдѣлахъ, а равно и извѣщенія о результатахъ нашихъ ходатайствъ по вопросамъ, представленнымъ Его Высокопревосходительству господину Министру путей сообщенія.

Уполномоченные X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи: *Авдаковъ.*

*Амевскій.*

*Мещиговскій.*

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА  
УПОЛНОМОЧЕННЫХЪ

№ 28.

X СЪѢЗДА

ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ

Его Высокопревосходительству

ЮГА РОССИИ

объ отмѣнѣ станціонныхъ сборовъ  
съ минеральнаго топлива.

Господину Министру путей сообщенія.

*2-го октября 1886 года.*

Со времени установленія вышнихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ, Съѣзды горнопромышленниковъ обращались къ Правительству съ ходатайствомъ объ отмѣнѣ сборовъ за станціонные расходы, примѣняемые въ размѣрѣ 2 р. 40 к. съ вагона или 0,40 к. съ пуда. При самомъ установленіи этого сбора, три года тому назадъ, когда среднія цѣны на каменный уголь въ Донецкомъ бассейнѣ были около 7 к. за пудъ на станціяхъ отправленія, онъ являлся обременительнымъ для столь малоцѣннаго продукта, какъ минеральное топливо. Съ того времени съ каждымъ годомъ сборъ этотъ становится все болѣе и болѣе обременительнымъ, стѣсняя развитіе сбыта угля, не смотря на то, что цѣны его упали нынѣ до 6 и 5½ к., вслѣдствіе кризиса, переживаемаго угольной промышленностью. Стѣснительность этого сбора для сбыта минеральнаго топлива признана и нѣкоторыми желѣзнодорожными обществами, кои, желая привлечь угольные грузы къ даннымъ рынкамъ, сами уменьшили или отмѣнили ихъ. Такъ, Общество Московско-Курской дороги, крайне заинтересованное сбытомъ донецкаго угля въ Москву, отмѣнило сборъ въ 1 р. 20 коп. съ вагона угля, привозимаго въ Москву. Казенныя желѣзныя дороги—Екатерининская и Харьково-Николаевская уменьшили сборъ въ 1 руб. 20 коп. на станціяхъ назначенія на половину и взимаютъ только

60 коп. Эти частные случаи указывают, какъ тяжело отражаются на сбытѣ каменнаго угля такіе налоги, какъ 0,40 к. съ пуда, составляющіе отъ 7<sup>0</sup>/<sub>10</sub> до 8<sup>0</sup>/<sub>10</sub> продажной цѣны пуда угля.

Съ повышеніемъ пошлинъ на иностранный каменный уголь, цѣны донецкаго угля на рынкѣ въ Одессѣ только нѣсколько сравнены съ цѣнами угля англійскаго и при конкуренціи перевѣсь все-таки остается на сторонѣ привозныхъ углей, а будь донецкій уголь освобожденъ отъ налога въ 0,40 к., онъ бы получилъ болѣе преимуществъ передъ углями иностранными, каковыя такимъ образомъ не подвергаются.

Отражаясь неблагоприятно на сбытѣ минеральнаго топлива, вывозимаго изъ предѣловъ Донецкаго бассейна, станціонные сборы также неблагоприятно отражаются и на развитіи чугуно-плавильнаго производства, которое поставлено въ необходимость платить около  $\frac{1}{2}$  коп. лишнихъ на пудъ топлива, составляющаго крупную статью потребленія изъ всѣхъ сырыхъ матеріаловъ.

Если къ станціоннымъ сборамъ прибавить 50 коп. за перевѣску угля на станціи отправленія и 50 коп. на станціи полученія, за бланки и марки на накладныя 22 коп., а для рудниковъ, имѣющихъ подъѣздные пути, 60 к. за подачу вагоновъ,—то общая цифра желѣзнодорожнаго налога выразится отъ 3 р. 62 к. до 4 р. 22 коп. или отъ 0,6 до 0,7 к. съ пуда,—или отъ 10<sup>0</sup>/<sub>10</sub> до 11<sup>0</sup>/<sub>10</sub> продажной цѣны угля.

Ходатайства Съѣздовъ южныхъ горнопромышленниковъ были рассмотрѣны въ особой комиссіи по пересмотру таблицъ нормъ дополнительныхъ сборовъ и, въ февралѣ мѣсяцѣ сего года, въ особыхъ Совѣщаніяхъ при тарифномъ отдѣлѣ Департамента желѣзныхъ дорогъ, но до сихъ поръ никакихъ рѣшеній по этому не послѣдовало.

Въ виду изложеннаго и принимая во вниманіе упадокъ цѣнъ на каменный уголь и кризисъ, переживаемый донецкой каменноугольной промышленностью, мы вновь рѣшаемся ходатайствовать передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ объ отмѣнѣ сбора за такъ называемые станціонные расходы, въ размѣрѣ 2 р. 40 коп. съ вагона, какъ стѣсняющаго сбытъ минеральнаго топлива.

Уполномоченные X Съѣзда горно-

промышленниковъ юга Россіи: *Н. Авдаковъ.*

*А. Алчевскій.*

*К. Мещиговскій.*



Г. О. У.

№ 29.

ХАРЬКОВСКАЯ ГОРОДСКАЯ

У П Р А В А.

Отдѣленіе хозяйственное.

Господину уполномоченному  
X Съезда горнопромышленниковъ  
Николаю Степановичу Авдакову.

Сентября 27 дня 1886 года.

№ 5246.

Препровождая при семъ отношеніе Правленія Общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, отъ 18 сентября за № 1435, Городская Управа имѣетъ честь покорнѣйше просить Васъ, милостивый государь, удовлетворить ходатайство Правленія Общества, изложенное въ предлагаемомъ отношеніи.

Членъ управы *Рогожинъ*.

За секретаря *Щеловъ*.

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА

№ 30.

Курско-Харьново-Азовской

желѣзной дороги.

Въ Харьковскую Городскую

Сентября 18 дня 1886 года. Управу.

№ 1435.

Г. Харьковъ.

Вслѣдствіе отношенія Управы, отъ 3 сего сентября за № 4695, Правленіе Общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги имѣетъ честь увѣдомить, что оно, не имѣя проекта желѣзнодорожнаго пути, предполагаемаго къ укладкѣ для соединенія угольныхъ складовъ горнопромышленниковъ съ Харьковскою товарною станціею и не зная условій пользованія этимъ путемъ, затрудняется дать какой-либо отвѣтъ по сему вопросу.

Правленіе Общества Курско-Харьково-

Азовской желѣзной дороги *Халбниковъ*.

И. д. управляющаго Курско-Харьково-

Азовскою желѣзною дорогою *Д. Нероновъ*.

## Господину Харьковскому городскому головѣ Ивану Осиповичу Фесенко.

На отношеніе Ваше, отъ 27 сентября за № 5246, честь имѣю отвѣтить, что проектъ договора Харьковской Городской Управы съ управленіемъ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги на устройство желѣзнодорожной вѣтви отъ станціи Харьковъ къ проектированнымъ угольнымъ складамъ и условія пользованія этимъ путемъ выработаны Городской Управой и находятся въ ея докладѣ думѣ при журналѣ № 23, рассмотрѣнномъ въ засѣданіи 27-го мая 1883 года, каковой составленъ при участіи бывшаго управляющаго Курско-Харьково-Азовскою желѣзною дорогою, инженера В. А. Иванова, по предложенію Правленія Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги. Въ томъ журналѣ изложены какъ условія пользованія складами, такъ равно и рѣшенія Городской Управы. Этотъ докладъ, по моему мнѣнію, вполне достаточенъ для основаній переговоровъ Вашихъ съ Правленіемъ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги.

Къ изложенному считаю не лишнимъ присовокупить, что, быть можетъ, Вы нашли бы не бесполезнымъ рассмотреть вопросъ о складахъ въ особомъ совѣщаніи Городской Управы съ участіемъ представителей горнопромышленниковъ, имѣющихъ въ Харьковѣ склады, представителя Общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги и инспектора этой дороги.

Уполномоченный X съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, горный инженеръ *Авдаковъ*.

№ 32.

## Его Высокопревосходительству Господину Министру путей сообщенія.

*Уполномоченныхъ X-го съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи и выборнаго отъ Донскихъ углепромышленниковъ*

### ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА.

Вопросъ о проведеніи желѣзной дороги отъ станціи Звѣрево къ Волгѣ, возбужденный еще въ 1873 году и прошедшій, за 12 лѣтъ своего существованія, черезъ всѣ фазы разрабатывающагося государственнаго проекта, въ настоящее время можно считать исчерпаннымъ. Къ литературѣ его, детально разработанной многочисленными обществами и государственными учреждениями, прибавлять еще что-либо мы считаемъ излишнимъ; поэтому мы, ни-

жеподписавшіеся, имѣемъ честь представить на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства слѣдующіе окончательные выводы, по нашему мнѣнію, выясняющіе государственную важность просимой нами желѣзной дороги.

1. Желѣзная дорога на Волгу закончить сооруженіе Донецкой дороги, безъ чего послѣдняя всегда останется сооруженіемъ неоконченнымъ, не приносящимъ пользы.

2. Просимая желѣзная дорога есть кратчайшій путь, соединяющій бассейнъ рѣки Волги съ Чернымъ и Азовскимъ морями.

3. Желѣзная дорога эта будетъ обезпечена грузами отъ 30 до 50 милліоновъ пудовъ въ обѣ стороны.

4. Она не возбудитъ конкуренціи на Волгѣ минеральнаго топлива съ нефтью, какъ по цѣнѣ послѣдней, такъ и по примѣненію. И въ настоящее время, не смотря на дороговизну доставки, антрацитъ проникаетъ къ Волгѣ и на уральскіе заводы.

5. Она подниметъ экономическое и промышленное значеніе края, богатаго плодородною почвою и минеральными богатствами.

6. Дорога на Волгу не можетъ считаться конкурирующею, какъ съ существующею Грязе-Царицынскою, такъ и съ проектированной Пензо-Лозовскою. Въ первомъ случаѣ—она отвлечетъ не болѣе 1½ милліона груза, а въ послѣднемъ, кромѣ удовлетворенія интересамъ земледѣльческимъ, равносильнымъ на обѣихъ дорогахъ, она предназначена служить интересамъ горной промышленности, процвѣтаніе которой поднимаетъ уровень государственнаго хозяйства и народнаго благосостоянія.

7. Дорога эта не только будетъ сама дорогою доходною, но и выведетъ Донецкую дорогу изъ ея настоящаго критическаго положенія.

Не вдаваясь въ дальнѣйшее изложеніе важности этого рельсоваго пути, уже много разъ высказанныхъ, и отклоняя отъ себя сравненіе въ пользѣ по сооруженію просимой нами дороги съ дорогою Пензо-Лозовскою (на основаніи 6-го пункта этой записки), мы, нижеподписавшіеся, считаемъ своею обязанностью обратиться къ Вашему Высокопревосходительству съ покорнѣйшею просьбою оказать намъ въ ходатайствѣ нашемъ свое содѣйствіе по постройкѣ въ 1886 году желѣзной дороги отъ станціи Звѣрево къ Волгѣ.

Подлинное подписали: уполномоченный донскихъ углепромышленниковъ горный инженеръ *Отто*, уполномоченные X Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи *Авдаковъ* и *Мещиговскій*.

Подана въ февралѣ 1886 г.

# ДОБАВЛЕНІЯ

КЪ ОТЧЕТУ УПОЛНОМОЧЕННЫХЪ

## Х СЪѢЗДА ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ

ЮГА РОССІИ.

(Были доложены XI Съѣзду въ 15 засѣданіи 6-го ноября).

МИНИСТЕРСТВО  
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

ДЕПАРТАМЕНТЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Эксплуатаціонный Отдѣль.

С.-Петербургъ.

18 октября 1886 года.

№ 9437.

IV дѣлопроизводство.

Господину уполномоченному X Съѣзда  
горнопромышленниковъ юга Россіи, горно-  
ному инженеру Авдакову.

Вслѣдствіе отношенія отъ 3 октября с. г., Департаментъ ж. д., препровождая при семъ, въ дополненіе къ отношенію своему отъ 19 іюня с. г. № 5519, копію журнала Совѣщанія, бывшаго при Департаментъ ж. д. 6 и 13 февраля с. г. для разсмотрѣнія вопросовъ, возбужденныхъ X Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи о перевозкахъ минеральнаго топлива, имѣетъ честь сообщить Вамъ, милостивый государь, по поводу вопросовъ, обсуждавшихся въ упомянутомъ Совѣщаніи, нижеслѣдующее:

Этотъ вопросъ былъ переданъ на обсужденіе іюньскаго Съѣзда представителей ж. дорогъ II группы, который постановилъ: принимать донецкіе полувагоны съ грузомъ минеральнаго топлива на всѣ дороги II группы, безъ обмѣна, *на срочный возвратъ* ихъ на дорогу-собственницу по тому направленію, по которому полувагонъ прибылъ съ грузомъ. Съ такимъ постановленіемъ Съѣзда представитель Донецкой ж. д. не согласился, такъ какъ передача вагоновъ не въ обмѣнъ, а на срочный возвратъ, можетъ, по его мнѣнію, оставить Донецкую дорогу безъ вагоновъ, что равносильно прекращенію передачи минеральнаго топлива вообще на всѣ дороги II группы.

Въ виду такого разногласія, Департаментъ ж. д. было предложено представителю

По вопросу объ указаніи Министерствомъ п. с. способовъ и видовъ къ соглашенію относительно устраненія препятствій къ перевозкѣ каменнаго угля съ Донецкой дороги на дороги II группы въ открытомъ подвижномъ составѣ, если по сему предмету не состоится соглашенія между заинтересованными дорогами.

Донецкой ж. д. войти въ отдѣльныя соглашенія съ заинтересованными дорогами. Представленные въ Департаментъ ж. д., въ августѣ мѣсяцѣ сего года, соглашенія Донецкой ж. д. съ дорогами Козлово-Воронежско-Ростовскою, Рязанско-Козловскою, Московско-Рязанскою, Тамбово-Козловскою, Орловско-Грязскою, Грязе-Царицынскою и Ряжско-Вяземскою выяснили необходимость, въ виду предлагаемыхъ нѣкоторыми дорогами (Козлово-Воронежско-Ростовской, Орлово-Грязской и Грязе-Царицынской) особыхъ условий, въ новыхъ сношеніяхъ съ дорогами, а именно: съ Козлово-Воронежско-Ростовской, Орловско-Витебской и Николаевской, Правленіямъ каковыхъ дорогъ и былъ сдѣланъ Департаментомъ запросъ 6 сентября сего года.

Въ настоящее время, изъ полученныхъ 10-го и 11-го октября сего года отвѣтовъ Орловско-Витебской ж. д. и Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ ж. д., усматривается, что Орловско-Витебская ж. дор. соглашается принимать донецкіе полувагоны отъ Орловско-Грязской жел. дороги не въ счетъ обмѣна, а на срочный возвратъ, а Николаевская жел. дор., по коей нѣтъ движенія минеральнаго топлива съ Донецкой жел. дор., не признаетъ возможнымъ удовлетворить ходатайство Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дороги о сдачѣ ею вагоновъ Николаевской ж. д. на Донецкую дорогу.—Отвѣта отъ Правленія Общества Козлово-Воронежской ж. дор. въ Департаментъ еще не поступало.

Такимъ образомъ, усматривая изъ изложеннаго, что путемъ переписки не предвидится возможности придти къ каковому-либо соглашенію, Департаментъ жел. дорогъ

предполагаетъ образованіе, 27 октября сего года, особое Совѣщаніе, изъ представителей упомянутыхъ выше девяти дорогъ и, если и въ означенномъ Совѣщаніи не послѣдуетъ соглашенія, то войти съ докладомъ къ господину Министру путей сообщенія о направленіи означеннаго вопроса, согласно §§ 11 и 12 Общ. Уст. Рос. ж. д.

Вопросъ этотъ былъ переданъ на обсужденіе особой узловой комиссіи, образованной на ст. „Ростовъ“ Владикавказской жел. дороги, подъ предсѣдательствомъ инспектора означенной дороги и при участіи представителей заинтересованныхъ дорогъ. Составленный этой комиссіею журналъ былъ препровожденъ въ Департаментъ ж. д. въ іюль сего года, но такъ какъ въ немъ было проектировано примѣненіе выработанныхъ комиссіею условій къ безперегрузочной перевозкѣ минеральнаго топлива, идущаго какъ непосредственно съ Курско-Харьково-Азовской жел. дор., такъ и съ Донецкой жел. дор., черезъ посредство Курско-Харьково-Азовской, — то таковой журналъ, 31 іюля с. г., былъ препровожденъ въ Правленіе Общества послѣдней дороги для доставленія отзыва по вышеупомянутому вопросу.

Въ настоящее время уже поступило въ Департаментъ жел. дор. (7 октября с. г.) соглашеніе между представителями Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дор. и Владикавказской жел. дор. о приѣмѣ вагоновъ съ минеральныхъ топливомъ на срочный возвратъ и, для окончательнаго рѣшенія вопроса, ожидаются отвѣты правленій Донецкой и Курско-Харьково-Азовской жел. дор.

Состоявшаяся подъ предсѣдательствомъ мѣстнаго инспектора въ Ростовѣ комиссія изъ представителей Козлово-Воронежско-Ро-

По вопросу о принятіи Министерствомъ п. с. въ свое вѣдѣніе рѣшенія вопроса о прямой безперегрузочной перевозкѣ каменнаго угля и антрацита съ дорогъ Донецкой и Козлово-Воронежско-Ростовской на дорогу Владикавказскую.

По вопросу о назначеніи Министерствомъ п. с. Комиссіи изъ мѣстнаго инспек-

тора, представителей Козлово - Ворон. - Ростовской ж. д. и горнопромышленниковъ для обсужденія и составленія проекта лучшаго приспособленія и выгоднѣйшей нагрузки и выгрузки въ спеціальныя вагоны этой дороги минеральнаго топлива.

стовской жел. дор. и горнопромышленниковъ уже разсмотрѣла означенный вопросъ, и журналъ ея, представленный въ Департаментъ жел. дорогъ 24 іюля с. г., препровожденъ, 31 того же іюля, въ Правленіе Общества Козлово-Воронежско-Ростовской ж. дор. для доставленія свѣдѣній, на каковой источникъ предполагается отнести расходъ по проектированной комиссіею передѣлкѣ спеціальныхъ вагоновъ этой дороги; отвѣта по сему предмету до сихъ поръ не поступало въ Департаментъ ж. д.

По вопросу о введеніи Министерствомъ п. с. обязательнаго правила на ж. д., чтобы тара вагоновъ и нагрузка ихъ производилась бы на однихъ и тѣхъ же вѣсахъ станціи отправленія.

Ходатайство это признано господиномъ Министромъ не подлежащимъ удовлетворенію, въ виду ст. ст. 87 и 102 Общ. Уст. Рос. жел. дор., по которымъ получатель имѣетъ право требовать взвѣшиванія груза при самой выдачѣ его и дорога отвѣтствуетъ за утрату груза до выдачи его, и, въ случаѣ если бы таковая утрата оказалась при взвѣшиваніи,—издержки взвѣшиванія падаютъ на жел. дорогу.

По вопросу объ устройствѣ, не далѣе предстоящаго лѣта, вторыхъ вѣсовъ (вѣсоваго помоста) на ст. „Грушевка“ Козлово - Воронежско-Ростовской ж. дороги.

Расширеніе ст. „Грушевка“, съ устройствомъ добавочной платформы для нагрузки антрацита, съ установкою, вмѣсто пришедшаго въ ветхость, новаго вѣсоваго помоста, снятаго со ст. Шахтной, разрѣшено господиномъ Министромъ 18 іюня с. г., о чемъ Департаментомъ жел. дор. и сообщено 26 іюня с. г. Инспектору и Правленію Общества Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дор. Что же касается до устройства втораго вѣсоваго помоста на упомянутой станціи, то Правленію Общества предложено, въ апрѣлѣ мѣсяцѣ с. г., представить, черезъ Инспектора дороги, какъ планъ расположенія путей ст. „Грушевка“, съ указаніемъ мѣста установки втораго вѣсоваго помоста, такъ и свои соображенія объ источникѣ для покры-



тія потребнаго на эту работу расхода, но отвѣта по сему предмету до сего времени въ Департаментъ еще не поступало.

Согласно приказанію господина Министра путей сообщенія, Департаментомъ ж. дор., 22 апрѣля с. г., предложено Инспектору Донецкой дороги наблюсти за тѣмъ, чтобы Правленіе Общества, когда годичный отпускъ соли со ст. „Ступки“ дойдетъ до 500 т. пуд., озаботилось устройствомъ на этой станціи вѣсоваго помоста, взамѣнъ имѣющихся нынѣ десятичныхъ вѣсовъ.

Рѣшеніе означеннаго вопроса можетъ послѣдовать лишь по утвержденіи общаго положенія объ устройствѣ складовъ у станцій ж. дор., проектъ каковаго положенія разсматривается въ настоящее время въ Высочайше утвержденной 28 мая 1881 г. комиссіи, подъ предсѣдательствомъ Г. и. д. Товарища Министра, по пересмотру Устава путей сообщенія.

Инспектору Московско-Курской ж. дороги предложено, 22 апрѣля с. г., образовать подъ предсѣдательствомъ его комиссію изъ указанныхъ въ семъ ходатайствѣ членовъ и тогда же сдѣлано сношеніе съ Горнымъ Департаментомъ о назначеніи представителя въ эту комиссію, но журнала Комиссіи до сего времени въ Департаментъ еще не поступало.

По этому вопросу Департаментомъ ж. д. собираются различныя данныя, которыя могли бы служить для окончательнаго рѣшенія, а потому означенный вопросъ еще не законченъ дѣлопроизводствомъ.

Этотъ вопросъ былъ препровожденъ въ апрѣлѣ с. г. въ Департаментъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, который въ настоящее время увѣдомилъ, что г. Управляющій

По вопросу объ устройствѣ вѣсоваго помоста на ст. „Ступки“ Донецкой ж. д., когда годичный отпускъ перевозимой соли дойдетъ до размѣра 500 т. пуд.

По вопросу о согласованіи редакціи составленныхъ въ Министерствѣ п. с. правилъ объ устройствѣ складовъ для минеральнаго топлива у ст. ж. дорогъ съ требованіями Общ. Уст. Рос. ж. д.

По вопросу объ образованіи Министерствомъ п. с. Комиссіи изъ инспекторовъ Московско-Курской и Курско-Харьково-Азовской ж. д., съ представителями отъ дорогъ и горнопромышленниковъ, для обсужденія на мѣстѣ вопроса о перевозкѣ угля по вѣтви въ г. Курскъ.

По вопросу о принятіи Министерствомъ п. с. мѣръ къ скорѣйшему осуществленію улучшеній въ Таганрогскомъ портѣ.

По вопросу о принятіи Министерствомъ п. с. необходимыхъ мѣръ къ удовлетворенію нуждъ горнопромы-

шленниковъ до окончанія устройства постоянныхъ портовыхъ сооружений въ Мариупольскомъ портѣ, при чемъ приспособленія эти могли бы состоять изъ временнаго на сваяхъ мола, выдвинутого въ море на достаточную глубину, съ положенными вдоль него разъѣздными путями.

Министерствомъ путей сообщенія, по докладу 29 іюля с. г. № 64, изволилъ утвердить нижеслѣдующее мнѣніе Коммисіи по устройству коммерческихъ портовъ: тотчасъ же по окончаніи (какое предвидится до исхода 1887 года) устройства въ рѣкѣ Кальміусѣ ковша глубиною въ 9 футъ, съ каменными набережными на протяженіи 100 саж., отвести таковой для нуждъ горнопромышленниковъ и производить въ немъ выгрузку каменнаго угля, для чего необходимо довести уменьшившуюся въ послѣднее время глубину на барѣ рѣки до 9 фут., расходъ на такую работу (около 24000 р.) предполагается покрыть частью (до 12000 руб.)—изъ полукопѣчнаго сбора, о чемъ сдѣлано сношеніе съ Министерствомъ внутреннихъ дѣлъ, а остальную часть—непредвидѣнными расходами по сооруженію Мариупольскаго порта.

Что же касается до устройства для вывозки каменнаго угля особой деревянной временной пристани до 9 футовой глубины, какъ о томъ ходатайствовало Совѣщаніе, то, по мнѣнію Коммисіи, таковая работа потребуетъ расхода: у города около 400,000 р., а у Зинцевой балки—до 120,000 руб., при чемъ послѣдняя постройка, расположенная въ районѣ портовыхъ работъ, несомнѣнно представить большія препятствія въ правильному производству ихъ.

По вопросу о скорѣйшемъ устройствѣ на ст. Александровскъ Лозово-Севастопольской ж. д. удобной пристани для склада угля, эстакады для его погрузки въ суда, а равно о приспособленіи затона Нижней Кривой—для безопасной зимней стоянки судовъ.

По приказанію Господина Министра, въ апрѣлѣ мѣсяцѣ с. г. была образована Коммиссія, подъ предсѣдательствомъ инспектора Лозово-Севастопольской ж. д., изъ представителей—Русскаго Общества Пароходства и Торговли, Общества Лозово-Севастопольской ж. д. и Кіевскаго округа путей сообщенія, протоколъ каковой Коммисіи былъ

представленъ въ іюнѣ с. г. въ Департа-  
ментъ ж. д., и предложенные въ немъ  
проекты и соображенія разрабатываются въ  
настоящее время въ Департаментѣ ж. д.

За Директора Инженеръ *Стойкинъ*.

Дѣлопроизводитель Инженеръ *Симичъ*.

---

**МИНИСТЕРСТВО  
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.**

**ДЕПАРТАМЕНТЪ**

**ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.**

Эксплуатаціонный Отдѣлъ.  
VII дѣлопроизводство.

С.-Петербургъ.

23-го октября 1886 года.

№ 9584.

**Г. Уполномоченному X Съѣзда горнопро-  
мышленниковъ, горному инженеру Авданову.**

Въ дополненіе къ отношенію отъ 18-го  
октября с. г. за № 9437, по поводу разработки  
вопроса объ устройствѣ на Днѣпрѣ, у горо-  
да Александровска, пристани и приспособ-  
леній для удобной перегрузки угля изъ ва-  
гоновъ на суда, Департаментъ жел. дорогъ  
имѣетъ честь просить Васъ, милостивый  
государь, при посредничествѣ принимаю-  
щихъ участіе въ Съѣздѣ, выяснить стои-  
мость перевозки каменнаго угля со всѣми  
накладными расходами:

1) отъ стан. Синельниково, по желѣзной  
дорогѣ до Александровска, и отъ Александр-  
овска водою до Николаева и Одессы;

2) отъ ст. Синельниково до Николаева и  
Одессы черезъ ст. Долинскую, и

3) (на случай закрытія навигаціи на Днѣп-  
рѣ и Бугѣ)—отъ ст. Синельниково до Се-  
вастополя и отъ Севастополя до Одессы.

За Директора *Стойкинъ*.

Дѣлопроизводитель *С. Войцеховскій*.

---

**МИНИСТЕРСТВО  
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.**

**ДЕПАРТАМЕНТЪ  
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.**

Эксплуатаціонный Отдѣлъ.

С.-Петербургъ.

31 октября 1886 года.

№ 9856.

IV дѣлопроизводство.

**Г. уполномоченному X Съѣзда горнопромышленниковъ, юга Россіи горному инженеру Авдакову.**

Въ дополненіе къ отношенію отъ 18-го октября с. г. № 9437, Департаментъ жел. д. имѣетъ честь сообщить Вамъ, милостивый государь, нижеслѣдующее:

Правленіе Общества Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги 25-го октября с. г. увѣдомило, что ходатайство X Съѣзда горнопромышленниковъ должно считаться удовлетвореннымъ, такъ какъ разрѣшенный господиномъ Министромъ путей сообщенія 18 іюня с. г. проектъ расширенія ст. „Грушевки“ въ настоящее время оконченъ, по каковому проекту одинъ изъ двухъ существующихъ на означенной станціи вѣсовыхъ помостовъ, какъ старой конструкціи и пришедшій въ ветхость, былъ замѣненъ вѣсовымъ помостомъ, взятымъ со станціи „Шахтной“.

Инспекторъ Московско-Курской желѣзной дороги представилъ въ Департаментъ жел. дорогъ протоколъ комиссіи, собравшейся 27 іюня с. г. на станціи Курскъ - городъ и состоявшей, за неприбытіемъ уполномоченныхъ Съѣзда горнопромышленниковъ, лишь изъ представителей Московско-Курской и Курско-Харьково-Азовской желѣзныхъ дорогъ. Изъ означеннаго протокола усматривается, что комиссія постановила открыть съ 1 августа с. г. Курскую городскую вѣтвь для перевозки каменнаго угля

По вопросу объ устройствѣ, не далѣе предстоящаго лѣта, вторыхъ вѣсовъ (вѣсоваго помоста) на ст. „Грушевна“ Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги.

По вопросу объ образованіи Министерствомъ путей сообщен. комиссіи изъ инспекторовъ Московско-Курской и Курско-Харьково-Азовской желѣзныхъ дор., съ представителями отъ дорогъ и горнопромышленниковъ, для обсуденія на мѣстѣ вопроса о перевозкѣ угля по вѣтви въ гор. Курскъ.

въ г. Курскъ—на условіяхъ, утвержденныхъ господиномъ Министромъ путей сообщенія 2-го марта 1877 г. для перевозки грузовъ по вѣтви и съ тѣмъ, чтобы:

а) передавать вагоны въ обмѣнъ на общемъ основаніи конвенціи желѣзныхъ дорогъ III группы;

б) уложить спеціальный рельсовый путь на станціи Курскъ-городъ, на имѣющейся тамъ достаточно-удобной площади;

в) въ виду тѣсноты станціи Курскъ-городъ, были приняты мѣры къ побужденію получателей угля убирать его со станціи своевременно, дабы не загромождать станціи.

Такимъ образомъ, по мнѣнію Департамента жел. д., означенное ходатайство X Съѣзда горнопромышленниковъ слѣдуетъ также считать рѣшеннымъ въ удовлетворительномъ смыслѣ.

За Директора инженеръ *Стойкинъ.*

Дѣлопроизводитель инженеръ *Силинъ*

---

**ОТЧЕТЪ**  
**КОММИССІИ ВЫБОРНЫХЪ**  
**ОДИНАДЦАТОМУ СЪѢЗДУ**  
**УГЛЕПРОМЫШЛЕННИКОВЪ ЮГА РОССИИ.**  
*Съ 1-го сентября 1885 г. по 1-е сентября 1886 г.*

Существова съ 1879 года, Коммиссія выборныхъ имѣетъ честь представить Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи отчетъ о своей дѣятельности за періодъ съ 1 сентября 1885 г. по 1 сентября 1886 года.

Вывозъ минеральнаго топлива въ отчетномъ году снова и довольно значительно увеличился, сравнительно съ предыдущимъ; но промышленность угольная и въ этомъ году продолжала и продолжаетъ находиться въ состояніи очень угнетенномъ и несетъ на себѣ тяжкія послѣдствія какъ денежнаго, такъ и промышленнаго кризиса, присущаго всей нашей Имперіи. Цѣны на минеральное топливо продолжали падать и падаютъ до невозможности, вслѣдствіе слабаго спроса и весьма понятнаго соперничества производителей, стремящихся уже не къ тому, чтобы получать какія-либо выгоды и доходы, а лишь только, чтобы не потерять своихъ рынковъ и поддержать шаткое существованіе своихъ предприятий, поглотившихъ огромные капиталы и питающихъ, однако, собою многія тысячи рабочаго люда, для которыхъ закрытіе копей угрожало бы нищетою. Извѣстно очень много такихъ случаевъ, когда шахтохозяева, подъ вліяніемъ большаго стѣсненія въ своихъ оборотахъ, вынуждены были поставлять солидныя партіи угля по цѣнамъ, не окупающимъ даже прямыхъ расходовъ добычи и подвоза къ станціямъ отправки. Понятно, что, въ виду столь тяжелыхъ экономическихъ условій существованія угольной промышленности,—производство едва поддерживалось на копейхъ, уже прежде сего устроенныхъ; а объ открытіи новыхъ копей не могло быть и рѣчи, если не считать небольшихъ предварительныхъ работъ, предпринятыхъ около ст. Бѣлая Донецкой дороги, единственно въ ожиданіи скорой постройки Миллеровской вѣтви, которая однако и до сего времени остается только проектомъ. Новая пошлина, въ 3 к. золотомъ, наложенная на иностранный уголь, привозимый въ Черноморскіе порты, не оказала по настоящее время еще никакого замѣтнаго вліянія на увеличеніе сбыта донецкаго угля въ этомъ направленіи, да едва ли его скоро и окажетъ; а строящіяся и проектированныя металлургическія заведенія въ Егатеринославѣ, Каменскѣ и Николаевѣ подають пока нашей углепромышленности только однѣ лишь болѣе или менѣе свѣтлыя надежды на увели-

чение сбыта минерального топлива. Заказы же, данные ими по настоящее время нѣкоторымъ донецкимъ копаниямъ, не очень значительны и при томъ разсрочены исполненіемъ на нѣсколько лѣтъ. Новыхъ солидныхъ пунктовъ сбыта не обнаруживается; прежніе рынки въ требованіяхъ своихъ ослабѣли, и такимъ образомъ главный приростъ въ увеличеніи сбыта падаетъ на долю частнаго потребленія, состоящаго изъ многочисленнаго, мелочнаго и не обезпеченнаго требованія. Московскій рынокъ, на который углепромышленность наша продолжаетъ возлагать и теперь еще большія надежды, остается для насъ по прежнему мало доступнымъ, благодаря дѣятельному соперничеству угля англійскаго, который не только пользуется очень низкимъ провознымъ тарифомъ по Николаевской дорогѣ, но и большими матеріальными удобствами при нагрузкѣ и выгрузкѣ на берегу петербургскаго морскаго канала, тогда какъ для донецкаго угля на Московской станціи нѣтъ даже достаточно удобныхъ и не чрезмѣрно дорогихъ складовъ.—Словомъ сказать, донецкая каменноугольная промышленность находится въ настоящую пору въ условіяхъ далеко для нея не благоприятныхъ, и если, не смотря на это, она продолжаетъ, хотя и медленно, развиваться, то это служитъ лучшимъ и наиболѣе очевиднымъ доказательствомъ ея дѣйствительной жизненности, равно какъ и того, что основанія этой ея жизненности очень прочны и правильны. Она можетъ подвергаться временнымъ колебаніямъ и потрясеніямъ, но будущее ея обширное развитіе и преуспѣваніе находится внѣ всякаго сомнѣнія.

Вѣдомости \*), къ настоящему отчету прилагаемыя, суть слѣдующія:

№ 1. Кассовый отчетъ Коммиссіи выборныхъ за періодъ съ 1 сентября 1885 по 1 сентября 1886 г.

№ 2. Вѣдомость ежемѣсячныхъ требованій, распредѣленія вагоновъ и вывоза минерального топлива съ 1 сентября 1885 по 1 сентября 1886 года.

№ 3. Вѣдомость о количествѣ минерального топлива, отправленнаго разнымъ потребителямъ съ копей, расположенныхъ по Курско-Харьково-Азовской, Константиновской, Донецкой и Екатерининской желѣзнымъ дорогамъ за 1885 годъ.

№ 4. Вѣдомость о количествѣ минерального топлива, отправленнаго разнымъ потребителямъ съ копей, расположенныхъ по

---

\*) Вѣдомости вмѣстѣ съ отчетомъ напечатаны отдѣльной книжкой.



Курско-Харьково-Азовской, Константиновской, Донецкой и Екатерининской желѣзнымъ дорогамъ съ 1 сентября 1885 по 1 сентября 1886 года.

№ 5. Сравнительная вѣдомость вывоза минеральнаго топлива съ копей, расположенныхъ по Курско-Харьково-Азовской, Константиновской, Донецкой и Екатерининской желѣзнымъ дорогамъ въ 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885 и 1886 годахъ.

№ 6. Сравнительная вѣдомость вывоза минеральнаго топлива съ копей, расположенныхъ по Курско-Харьково-Азовской, Константиновской, Донецкой и Екатерининской дорогамъ въ 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885 и 1886 годахъ, съ сентября по сентябрь.

№ 7. Сравнительная вѣдомость ежемѣсячнаго вывоза минеральнаго топлива по роду потребителей въ 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885 и 1886 годахъ.

№ 8. Сравнительная вѣдомость вывоза минеральнаго топлива, съ указаніемъ дорогъ и потребителей, за 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885 и 1886 годы.

№ 9. Вѣдомость о количествѣ минеральнаго топлива, отправленнаго съ копей, расположенныхъ по Курско-Харьково-Азовской, Константиновской, Донецкой и Екатерининской дорогамъ въ 1885 году, съ указаніемъ направленій его слѣдованія.

№ 10. Списокъ углеотправителей и число вагоновъ угля, отправленнаго каждымъ изъ нихъ съ 1 сентября 1885 по 1 сентября 1886 года.

№ 11. Вѣдомость о количествѣ минеральнаго топлива, отправленнаго копиями, расположенными по станціямъ Курско-Харьково-Азовской, Константиновской, Донецкой и Екатерининской дорогъ съ 1 сентября 1885 по 1 сентября 1886 года.

Далѣе, въ видѣ четырехъ отдѣльныхъ приложений \*), представляются свѣдѣнія, составленныя статистическимъ отдѣломъ Комиссіи, о движеніи минеральнаго топлива, а именно:

а) Вывозъ минеральнаго топлива за 1885 годъ, съ указаніемъ станцій и дорогъ назначенія, при чемъ станціи полученія расположены въ убывающемъ порядкѣ.

б) Вывозъ минеральнаго топлива за 1885 годъ, съ указаніемъ станцій отправленія и дорогъ назначенія.

\*) Приложенія вмѣстѣ съ отчетомъ напечатаны отдѣльной книжкой.

в) Вывозъ минеральнаго топлива съ 1 сентября 1885 по 1-е сентября 1886 г., съ указаніемъ дорогъ и станцій назначенія.

г) Вывозъ минеральнаго топлива съ 1 сентября 1885 г. по 1 сентября 1886 г., съ подраздѣленіемъ этого вывоза—а) для потребностей желѣзныхъ дорогъ и б) для прочаго потребленія, при чемъ станціи полученія, для удобства ихъ отысканія, расположены въ алфавитномъ порядкѣ.

Изъ кассоваго отчета, обревизованнаго Ревизіонной Коммисіей, можно видѣть слѣдующее:

|                                                                                      | Руб.   | К. |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------|----|
| Къ 1 сентября 1885 года наличный остатокъ<br>денежныхъ суммъ Коммисіи былъ . . . . . | 17,143 | 45 |
| Въ теченіе отчетнаго года поступило:                                                 |        |    |
| Сбора въ $\frac{1}{15}$ к. съ пуда отправленнаго угля . . . . .                      | 69     | —  |
| Тоже въ $\frac{1}{24}$ коп. . . . .                                                  | 15,816 | 76 |
| Тоже въ $\frac{1}{30}$ коп. . . . .                                                  | 7,075  | 57 |
| Процентовъ по бумагамъ . . . . .                                                     | 805    | 78 |
| Разныхъ сборовъ . . . . .                                                            | 22     | 50 |
| Итого въ приходѣ . . . . .                                                           | 40,933 | 06 |

Изъ того употреблено:

|                                                                                                                            |        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----|
| Двумъ выборнымъ . . . . .                                                                                                  | 7,500  | —  |
| Тремъ уполномоченнымъ . . . . .                                                                                            | 3,000  | —  |
| На канцелярію Коммисіи выборныхъ . . . . .                                                                                 | 5,000  | —  |
| На канцелярію выборнаго въ Луганскѣ . . . . .                                                                              | 1,500  | —  |
| На расходы по Съѣзду . . . . .                                                                                             | 2,460  | 50 |
| Пособіе Ю.-Р. Горному Листку . . . . .                                                                                     | 3,000  | —  |
| Пособіе штейгерской школѣ въ Лисичанскѣ . . . . .                                                                          | 300    | —  |
| Стипендія сыну П. А. Васильева . . . . .                                                                                   | 300    | —  |
| Въ награду служащимъ . . . . .                                                                                             | 500    | —  |
| Третьему выборному выдано содержаніе съ 1-го<br>сентября по 9-е декабря . . . . .                                          | 816    | 64 |
| Почтовая пересылка суммъ сбора . . . . .                                                                                   | 50     | 63 |
| Сверхсмытнаго расхода по устройству помѣ-<br>щенія для Ревизіонной Коммисіи и по случаю Вы-<br>сочайшаго проѣзда . . . . . | 375    | —  |
| Итого въ расходѣ . . . . .                                                                                                 | 24,802 | 77 |
| Сверхъ того внесено въ фондъ увѣчныхъ . . . . .                                                                            | 3,000  | —  |
|                                                                                                                            | 27,802 | 77 |

Остатокъ къ 1-му сентябрю:

|                                             |        |    |
|---------------------------------------------|--------|----|
| Наличными деньгами . . . . .                | 3,130  | 29 |
| Срочный вкладъ въ Общ. Вз. Кр. горнопром. . | 10,000 | —  |
|                                             | <hr/>  |    |
|                                             | 40,933 | 06 |

|                                                                                                        |        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----|
| Сверхъ того, числится на желѣзныхъ дорогахъ не полученнаго по 1-е сентября повагоннаго сбора . . . . . | 16,073 | 54 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----|

Сверхсмытный расходъ (свыше назначенныхъ X Съѣздомъ) состоитъ изъ:

|                                                                                                                                       |       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|----|
| Передержки расходовъ по Съѣзду . . . . .                                                                                              | 260   | 50 |
| Содержанія третьему выборному по 9 декабря .                                                                                          | 816   | 64 |
| (т. е. до времени отмѣны третьяго выборнаго).                                                                                         |       |    |
| Расхода по уплатѣ за инвентарь, необходимый для совѣщаній Ревизионной Коммиссiи, уполномоченнымъ и членамъ Общества пособія . . . . . | 125   | —  |
| Расхода по случаю Высочайшаго проѣзда . .                                                                                             | 250   | —  |
|                                                                                                                                       | <hr/> |    |
|                                                                                                                                       | 1,452 | 14 |

Вѣдомость № 2 о количествѣ ежемѣсячнаго требованія, распределенія и вывоза вагоновъ съ минеральнымъ топливомъ за отчетный годовой періодъ показываетъ, что въ истекшемъ году гг. углепромышленники относились къ своимъ требованіямъ перевозочныхъ средствъ значительно сдержаннѣе, нежели въ предыдущіе годы и такимъ образомъ менѣе возбуждали противу себя нареканій со стороны желѣзнодорожныхъ управленій, хотя и нельзя отрицать, что подобныя нареканія были и что все-таки ежемѣсячныя назначенія перевозочныхъ средствъ, въ большей части случаевъ, значительно превышали размѣры дѣйствительнаго вывоза. Такимъ образомъ, въ теченіе отчетнаго періода было распределено по всѣмъ дорогамъ грузящимъ вагоновъ . . . . . 158,685  
а дѣйствительно вывезено : . . . . . 129,823  
вывезено менѣе противъ распределенія 18<sup>0</sup>/<sub>100</sub> . . . . . 28,862

Въ прошедшемъ же году недогрузъ составлялъ 25<sup>0</sup>/<sub>100</sub> или 37,000 вагоновъ.

Наиболѣе благоприятными мѣсяцами, относительно недогруза, были: февраль 3<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, ноябрь 6<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, май 8<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, сентябрь и мартъ 10<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, и октябрь 12<sup>0</sup>/<sub>100</sub>; наименѣе-же удачными въ этомъ отношеніи были: декабрь 33<sup>0</sup>/<sub>100</sub> вслѣдствіе закосовъ, а также январь, ап-

рѣль, июнь, июль и августъ—20<sup>0</sup>/. Затѣмъ, по направленію странъ свѣта—наибольшій недогрузъ былъ въ направленіи южномъ—32<sup>0</sup>/, а именно на дорогѣ Азовской; а напротивъ того, по внутреннему сообщенію дорогъ вывезено даже болѣе противъ распредѣленія на 1279 вагоновъ, или+16<sup>0</sup>/.

Если же мы обратимъ вниманіе на вывозъ минеральнаго топлива специально по каждой грузящей дорогѣ въ отдѣльности, то увидимъ слѣдующее:

|                         | Требовано. | Распредѣл. | Вывезено. | % недоза-<br>противъ<br>распредѣл.              |
|-------------------------|------------|------------|-----------|-------------------------------------------------|
| По К.-Х. Азовской . .   | 35,760     | 32,951     | 28,017    | —15 <sup>0</sup> /%                             |
| По главн. лин. Донецк . | 73,457     | 62,151     | 46,422    | —26 <sup>0</sup> /%                             |
| По Константиновской .   | 39,749     | 35,092     | 41,178    | +11 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>0</sup> /% |
| По Екатерининской . .   | 28,491     | 28,491     | 14,206    | —50 <sup>0</sup> /%                             |

Изъ этого видно, что отправки со станцій дороги Екатерининской отличались особенной неправильностію, происходившей частью отъ крайней преувеличенности требованій отправителей, а частью и отъ неустановившихся еще пока отношеній между отправителями и получателями на этомъ недавно еще открытомъ для движенія пути. Сверхъ того, массу недогрузовъ на Екатерининской дорогѣ увеличивало то обстоятельство, что очень часто партіи, назначавшіяся къ отправкѣ со станцій Юзово и Ясиноватая Екатерининской, отправлялись въ дѣйствительности съ тѣхъ же станцій Донецкой, что, въ свою очередь, повысило столь выгоднымъ образомъ процентъ отправокъ дороги Константиновской.

Вѣдомости №№ 3 и 4 представляютъ свѣдѣнія о вывозѣ минеральнаго топлива, съ подраздѣленіемъ его по мѣсяцамъ и по разрядамъ главныхъ потребителей, согласно указаній Министерства путей сообщенія. Первая изъ нихъ обнимаетъ собой полный 1885 годъ, а вторая относится къ отчетному періоду съ 1 сентября 1885 года по 1 сентября 1886 года. Въ отчетномъ году вывезено минеральнаго топлива съ копей западной части Донецкаго бассейна 129,823 вагона или 77.893,800 пудовъ, что, по сравненію съ предыдущимъ годовымъ періодомъ, составляетъ увеличеніе на 18,401 ваг. или 16<sup>0</sup>/, а въ мѣсяцъ среднимъ числомъ на 1,534

вагона болѣе противъ прошлаго года. Средній мѣсячный вывозъ составляетъ 10,819 вагоновъ; а въ дѣйствительности этотъ вывозъ колебался между 8,634 и 8,872 ваг.—въ декабрѣ и январѣ, и 13,987 и 13,990 вагонами въ маѣ и июнѣ. При этомъ необходимо замѣтить, что декабрь отличается всегда малымъ числомъ погрузочныхъ дней, а въ январѣ были въ этомъ году заносы, препятствовавшіе правильному движенію. Отправки же, наиболѣе близкія къ средней нормальной, причитаются на мѣсяцы: октябрь, ноябрь и августъ. Уклоненія мѣсячныхъ отправокъ въ ту и другую сторону отъ средней нормальной были даже немного болѣе, чѣмъ въ прошломъ году, при чемъ въ сторону уменьшенія оно доходило до 20%, а въ сторону увеличенія до 29%.

По отношенію къ дорогамъ, наибольшія и наименьшія отправки распредѣляются такъ:

|                                | наибольш. | наименьш. |
|--------------------------------|-----------|-----------|
| Курско-Харьково-Азовская . . . | 3,031     | 1,545     |
| Главная линія Донецкой . . .   | 5,308     | 2,834     |
| Константиновская вѣтвь . . .   | 4,811     | 2,610     |
| Екатерининская . . . . .       | 1,951     | 594       |

Вѣдомости №№ 5 и 6 показываютъ вывозъ минеральнаго топлива за все время существованія Коммисіи выборныхъ, при чемъ цифры вывоза распредѣлены по мѣсяцамъ и по дорогамъ отправленія, а самыя вѣдомости составлены: первая—за полные года съ января по январь, вторая же—съ сентября по сентябрь. Обѣ эти вѣдомости указываютъ ходъ постепеннаго развитія у насъ углепромышленности, вліяніе на размѣръ отправокъ время года и состоянія погоды и, наконецъ, колебанія вывоза съ копей, расположенныхъ въ районѣ тѣхъ или другихъ дорогъ. Наибольшая отправка угля всегда и постоянно происходитъ въ маѣ, июнѣ и июлѣ мѣсяцахъ, а наименьшая—или въ зимніе: декабрь, январь и февраль, или во время распутицы—въ мартѣ, апрѣлѣ и октябрѣ. Что же касается отправокъ по районамъ дорогъ, то оказывается, что за семилѣтній періодъ размѣры отправокъ К.-Х.-Азовской дороги остались, можно сказать, безъ измѣненія, а отправки съ Константиновской вѣтви (куда слѣдуетъ присоединить почти и всѣ отправки по Екатерининской дорогѣ) возрасли съ 15/т. вагоновъ до 55/т.; отправки же главной линіи Донецкой—съ 21/т. вагоновъ

до 46/т. вагоновъ, при чемъ нельзя не замѣтить, что размѣръ отправокъ съ этого района равнялся 46/т. вагоновъ въ періодъ открытія дороги Екатерининской, и съ того времени увеличеніе вывоза угля съ главной линіи Донецкой прекратилось. Вообще же въ настоящій отчетный періодъ вывезено угля съ дорогъ:

|                                  |        |          |
|----------------------------------|--------|----------|
| К.-Х.-Азовской . . . . .         | 28,017 | ваг.—21% |
| Константиновской . . . . .       | 41,178 | „ —32%   |
| Главной линіи Донецкой . . . . . | 46,422 | „ —36%   |
| Екатерининской . . . . .         | 14,206 | „ —11%   |

Особеннаго вниманія въ прогрессивномъ увеличеніи вывоза угля заслуживаетъ районъ дороги Константиновской, гдѣ постепенно и довольно медленно возраставшій до сего времени вывозъ поднялся вдругъ съ 27 тысячъ вагоновъ прошлаго года до 41 тысячи въ нынѣшнемъ, что, конечно, главнымъ образомъ зависѣло отъ увеличившейся отправки на западъ по дорогѣ Екатерининской.

Вѣдомость № 7 составлена собственно для того, чтобы по ней можно было прослѣдить за колебаніями въ расходованіи минеральнаго топлива разными потребителями за семилѣтній періодъ дѣйствія Коммисіи выборныхъ. Такимъ образомъ, мы видимъ, что желѣзныя дороги, достигнувъ въ 1882 году наибольшаго спроса въ 48,700 вагоновъ, въ два послѣдующіе года начали свои требованія сокращать, но съ 1885 года это требованіе снова возрасло почти до 50/т. вагоновъ и къ концу настоящаго 1886 года, вѣроятно, дойдетъ до 57 тысячъ вагоновъ. Управление Черноморскихъ портовъ, а равно газовые заводы и металлическіе вмѣстѣ взятые, представляютъ постоянно требованія на уголь слабыя и довольно колеблющіяся. Въ прошедшемъ году общій спросъ ихъ не превосходилъ 1,300 вагоновъ, а въ нынѣшнемъ къ 1 января, вѣроятно, не превыситъ 1,600 вагоновъ.

Пароходства спрашивали уголь въ нынѣшнемъ году нѣсколько оживленнѣе противъ прежнихъ лѣтъ и можно смѣло сказать, что къ концу 1886 года этотъ спросъ достигнетъ цифры 6,500 вагоновъ, т. е. немногимъ превыситъ размѣры требованія двухъ предыдущихъ годовъ, но не достигнетъ расхода 1884 года, равнявшагося 6,876 вагоновъ. Сахарные заводы, послѣ четырехлѣтняго застоя спроса на одной цифрѣ—между 13 и 15 тысячами вагоновъ, потребовали уже до сентября сего года 14,117 вагоновъ, и потому, судя по спросамъ прежнихъ годовъ въ осенніе и зимніе мѣсяцы, можно предполагать, что до 1 января для нихъ будетъ

всего вывезено не менѣе 18 тысячъ ваг., не смотря даже на кризисъ, тяготѣющій въ настоящее время надъ этой промышленностью. Наиболѣе оживленный спросъ топлива для этой промышленности соотвѣтствуетъ, какъ и всегда, мѣсяцамъ маю и июню, а въ осенніе и зимніе мѣсяцы бываетъ наиболѣе слабый.

Наконецъ, промышленныя и общественныя заведенія и частное потребленіе, вмѣстѣ взятыя, представляютъ требованія на минеральное топливо, изъ года въ годъ неуклонно возрастающія въ такой степени, что съ 11,700 вагоновъ 1880 года спросъ на уголь по этой категоріи къ концу настоящаго года несомнѣнно дойдетъ до 45 тысячъ вагоновъ, т. е. почти сравнится съ потребленіемъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣстѣ взятыхъ, и увеличится, противъ спроса въ 1880 году, въ четыре раза. Не безынтересно такъ же принять къ свѣдѣнію, что требованіе по этой статьѣ, за немногими исключеніями, отличается замѣчательною изъ мѣсяца въ мѣсяць равномерностію, хотя въ общемъ выводѣ за семь лѣтъ и оказывается, что наиболѣе усиленнымъ спросомъ отличается мѣсяць январь, а наиболѣе слабымъ—апрѣль. Въ теченіе же послѣднихъ 12 мѣсяцевъ, съ сентября по сентябрь, наибольшій спросъ приходится на лѣтніе мѣсяцы май и июнь (4,326 и 4,122 вагона), а наименьшій—на декабрь (2,838 ваг.). Это доказываетъ намъ, во-первыхъ, что въ рубрикѣ частнаго потребленія очень важную роль играютъ промышленныя заведенія, а во-вторыхъ, что—собственно домашнее отопленіе углемъ далеко еще не распространилось въ такой степени, какъ бы это было желательно, и что поэтому въ близкомъ будущемъ спросъ минеральнаго топлива по настоящей статьѣ долженъ много увеличиться, съ постепенною замѣной дровянаго отопленія угольнымъ.

Вѣдомость № 8 показываетъ размѣръ вывоза минеральнаго топлива, начиная съ 1880 года по настоящее время, при чемъ желѣзныя дороги потребительницы показаны въ ней каждая отдѣльно, а прочіе потребители—по направленіямъ. Въ особыхъ же графахъ сбоку указано сверхъ того процентное отношеніе каждаго рода потребленія къ общему годовому вывозу. Таблица эта, при участіи общаго итога вѣдомости № 4 (съ сент. 1885 по сент. 1886 г.), наглядно изображаетъ всѣ тѣ перемѣны и колебанія, черезъ которыя прошелъ сбытъ нашего минеральнаго топлива въ теченіе семилѣтняго періода отъ 1880 года. Если цифру вывоза угля въ 1880 году мы примемъ за единицу, а вѣроятный вывозъ къ кон-

цу настоящаго 1886 года въ 132,000 вагоновъ, то послѣдовательное возрастаніе вывоза угля въ этотъ семилѣтній періодъ выразится слѣдующими цифрами.

|       |      |      |      |      |      |      |      |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| Годы: | 1880 | 1881 | 1882 | 1883 | 1884 | 1885 | 1886 |
|       | 1    | 1,18 | 1,49 | 1,54 | 1,49 | 1,71 | 2,04 |

Значить, за семилѣтній періодъ вывозъ донецкаго угля увеличился всего только въ два раза.

Обращая вниманіе на желѣзныя дороги и принимая во вниманіе итоги цифръ вѣдомости № 4, мы увидимъ, что изъ числа 28 желѣзныхъ дорогъ, пользовавшихся разновременно нашимъ углемъ,—солидными его потребителями въ настоящее время могутъ считаться всего только лишь 12 дорогъ, которыя въ отчетномъ году изъ общей цифры 59,677 вагоновъ желѣзнодорожнаго угольнаго потребленія вытребовали 57,407 вагоновъ или 96<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а именно:

|                                    |        |
|------------------------------------|--------|
|                                    | вагон. |
| Курско-Харьково-Азовская . . . . . | 13,064 |
| Харьково-Николаевская . . . . .    | 4,578  |
| Лозово-Севастопольская . . . . .   | 3,293  |
| Московско-Курская . . . . .        | 7,623  |
| Ростово-Владикавказская . . . . .  | 3,472  |
| Тамбово-Саратовская . . . . .      | 1,194  |
| Московско-Рязанская . . . . .      | 2,562  |
| Юго-Западные . . . . .             | 10,998 |
| Донецкая . . . . .                 | 4,193  |
| Фастовская . . . . .               | 1,134  |
| Екатерининская . . . . .           | 4,382  |
| Московско-Брестская . . . . .      | 914    |

Прочія же 14 дорогъ изъ числа 26-ти, имѣвшихъ требованія въ отчетномъ году, взяли всѣ вмѣстѣ только 2,270 вагоновъ и въ томъ числѣ:

|                                         |          |
|-----------------------------------------|----------|
| Курско-Кіевская . . . . .               | 558 ваг. |
| Орловско-Грязская . . . . .             | 426 „    |
| Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . . | 316 „    |
| Рязско-Вяземская . . . . .              | 270 „    |

Далѣе, изъ этой вѣдомости видно, что хотя абсолютная цифра расхода минеральнаго топлива желѣзными дорогами съ 1880 года по настоящее время продолжаетъ, съ небольшими колебаніями, возрастать и достигла съ 36,781 до 57,400 вагоновъ (съ сент. 1885 по сент. 1886), но—по отношенію къ цифрамъ общаго годоваго вы-



воза—процентъ расходованія угля собственно желѣзными дорогами постепенно понижается, и съ 57% 1880 года онъ упалъ теперь до 44.

Здѣсь слѣдуетъ также отмѣтить и то обстоятельство, что дороги: Курско-Кіевская, Орловско-Грязская, Козлово-Воронежско-Ростовская и Грязе-Царицынская, состоявшія нѣкогда въ числѣ капитальныхъ потребителей нашего топлива, теперь или сократили свои требованія до цифръ болѣе чѣмъ скромныхъ, или, какъ дор. Грязе-Царицынская, прекратили совершенно свои заказы. Это явленіе по отношенію къ Курско-Кіевской объясняется недавнимъ приобрѣтеніемъ, за счетъ Управленія, значительныхъ лѣсныхъ дачъ; для дорогъ Орловско-Грязской и Курско-Воронежско-Ростовской—переходомъ ихъ къ антрациту, а для Грязе-Царицынской—введеніемъ нефтянаго отопленія.

Наконецъ, по отношенію къ расходованію донецкаго угля не лишенъ интереса тотъ фактъ, что для дорогъ Курско-Харьково-Азовской, Московско-Курской, Юго-Западныхъ и Екатерининской спросъ угля въ семилѣтній періодъ значительно увеличился, а на Харьковско-Николаевской, Лозово-Севастопольской и Тамбово-Саратовской сократился; съ дороги же Грязе-Царицынской, требовавшей прежде отъ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> до 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тысячъ вагоновъ, спросъ совершенно прекратился.

Управленіе Черноморскихъ портовъ получаетъ по прежнему всего только около 500 вагоновъ, или около половины процента общаго годоваго вывоза.

Равнымъ образомъ и газовые заводы не увеличиваютъ своего требованія для освѣщенія городовъ—Харькова, Таганрога, Ростова и Кіева, фигурируя въ годовомъ запросѣ цифрою, не превосходящею 1,000 вагоновъ, что составляетъ менѣе 1 процента общаго годоваго вывоза.

Требованія пароходствъ возрасли въ нынѣшнемъ отчетномъ году до 7,256 вагоновъ и, стало-быть, увеличились на <sup>1</sup>/<sub>6</sub> часть противу прошлаго года; но процентное отношеніе этого спроса къ общему годовому вывозу остается почти то же самое, что и въ предыдущихъ годахъ, т. е. около 6%. Въ частности, нѣкоторое увеличеніе вывоза угля обнаружилось по направленію къ Александровску на пароходы нижняго Днѣпра, куда, вмѣсто 1,644 вагоновъ, отправленныхъ въ 1885 г., нынѣ, съ сентября по сентябрь, доставлено 2,682 вагона.

Заводы металлическіе продолжаютъ и понынѣ требовать самыя незначительныя партіи минеральнаго топлива, не превышающія 200—300 вагоновъ въ годъ, что въ послѣдніе пять лѣтъ не составляло даже и  $\frac{1}{4}$  процента общаго годоваго вывоза.

Требованія сахарныхъ заводовъ по всеѣмъ существующимъ четыремъ направленіямъ въ нынѣшнемъ отчетномъ году возрасли, и преимущественно—для заводовъ Курско-Кіевскаго и Сумскаго участковъ. Въ общемъ итогѣ, они достигли за отчетный періодъ нынѣшняго года 18,463 вагоновъ, но, по отношенію къ общему годовому вывозу, процентъ потребленія сахарныхъ заводовъ остается прежній, т. е. около 15%.

Дѣятельность промышленныхъ и общественныхъ, а равно и частныхъ потребителей угля мы будемъ разсматривать въ совокупности, по той причинѣ, что на самомъ дѣлѣ обѣ эти рубрики потребителей постоянно смѣшиваются, и на практикѣ не представляютъ никакой возможности слѣдять между ними точнаго разграниченія. Такимъ образомъ мы выведемъ, что расходъ минеральнаго топлива по этимъ двумъ статьямъ выразится изъ года въ годъ въ слѣдующихъ количествахъ.

| Годы. . .                                | 1880   | 1881   | 1882   | 1883   | 1884   | 1885   | 1886<br>по 1 сен. |
|------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------|
| Число ваг.                               | 11,701 | 19,997 | 25,866 | 29,068 | 33,082 | 39,846 | 28,783            |
| Процентное отношеніе къ годовому вывозу. | 18%    | 26%    | 27%    | 29%    | 34%    | 33%    | 32%               |

Изъ приводимой нами здѣсь этой небольшой таблички видно, что требованіе минеральнаго топлива для промышленныхъ заведеній и частнаго отопленія возрастаетъ изъ года въ годъ въ значительной степени и что, превышая въ нынѣшнемъ отчетномъ году цифру 42,000 вагоновъ, оно составляетъ 32% общаго годоваго потребленія угля. Не бесполезно еще при этомъ замѣтить, что въ теченіе семилѣтняго періода вывозъ угля для этой потребности увеличился: въ 10 разъ—по Сумскому участку, въ 9 разъ—по линіи Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, не смотря на употребленіе въ томъ краѣ антрацита, въ  $4\frac{1}{2}$  раза—по линіи дороги Донецкой (преимущественно для солеваренія); въ 3 раза—по главной линіи Харьковско-Николаевской дороги; въ  $2\frac{1}{2}$  раза—по линіи дороги Курско-Харьково-Азовской, и въ два раза—по линіямъ до-

рогъ: Лозово-Севастопольской, Московско-Курской и Ростово-Владикавказской.

Вѣдомость № 9 представляетъ за 1885 годъ количество минеральнаго топлива, отправляемаго съ дорогъ грузящихся, съ указаніемъ направленій, при чемъ собственная потребность желѣзныхъ дорогъ показана отдѣльно отъ прочаго потребленія. Она, такимъ образомъ, показываетъ намъ за минувшій 1885 годъ—по какимъ именно путямъ и въ какомъ количествѣ было отправляемо минеральное топливо.

Такимъ образомъ, изъ общаго годоваго вывоза въ 118,830 вагоновъ, было вывезено на дороги:

|                                            | Собствен.<br>для дор. | Прочаго | Итого.  |
|--------------------------------------------|-----------------------|---------|---------|
| Курско-Харьково-Азовскую: сѣверъ . . . . . | 5,699                 | 14,034  | 19,733  |
| "      "      "      югъ . . . . .         | 3,800                 | 5,952   | 9,752   |
| Харьково-Николаевскую и за нею . . . . .   | 3,604                 | 11,817  | 15,421  |
| Сумской участокъ и за нимъ . . . . .       | 1,705                 | 10,357  | 12,062  |
| Лозово-Севастопольскую . . . . .           | 2,715                 | 7,359   | 10,074  |
| Московско-Курскую и за нею . . . . .       | 11,099                | 3,776   | 14,875  |
| Ростово-Владикавказскую . . . . .          | 2,917                 | 490     | 3,407   |
| Козлово-Ворон.-Ростов. и за нею . . . . .  | 2,947                 | 3,406   | 6,353   |
| Донецкую . . . . .                         | 3,731                 | 4,932   | 8,663   |
| Екатериининскую . . . . .                  | 17,756                | 734     | 18,490  |
| Итого . . . . .                            | 55,973                | 62,857  | 118,830 |

Выводы изъ этой вѣдомости показываютъ, что сравнительно съ прежними годами движеніе измѣнилось и главнымъ образомъ въ томъ отношеніи, что усилилась отправка въ западномъ направленіи, по дорогѣ Екатерининской, которая отвлекла къ себѣ значительную часть грузовъ, двигавшихся прежде сего на западъ, черезъ дороги К.-Х.-Азовскую и Харьково-Николаевскую.

Вѣдомость № 10 есть списокъ всѣхъ отправителей минеральнаго топлива, съ указаніемъ въ убывающемъ порядкѣ числа вагоновъ угля, отправленнаго ими съ 1 сентября 1885 по 1 сентября 1886 года, при чемъ лица, не имѣющія собственныхъ или арендованныхъ копей отмѣчены звѣздочкой \*). Изъ списка этого видно, что отправителей болѣе 1 милл. пудовъ было въ отчетномъ году 13 и въ томъ числѣ г. Сегаль, который съ арендуемой имъ копи отправилъ всего лишь 285/т. пуд., а остальное количество отправлено имъ съ копей постороннихъ. Далѣе, копей, отправив-

шихъ болѣе 500 тыс. пуд., было 15; отправокъ не менѣе 100 тыс. пудовъ было сдѣлано 49 лицами, изъ коихъ 19 отправителей посылали уголь не свой; наконецъ, менѣе 100 тыс. пудовъ отправлено 130 лицами, въ числѣ коихъ собственно складчиковъ, не имѣющихъ копей, было 100 человекъ; а лицъ, отправившихъ въ теченіе года менѣе 10 вагоновъ, было 68. Общее же число отправителей въ отчетномъ году доходило до 207 лицъ.

Для нагляднаго сужденія объ измѣненіи размѣровъ вывоза минеральнаго топлива съ копей различной годовой производительности, мы прилагаемъ здѣсь небольшую таблицу, въ которой за 4 послѣднихъ годовыхъ періода, съ сентября по сентябрь, показаны въ вагонахъ отправки угля, подраздѣленные на 6 категорій, а именно:

- а) отъ 5 тыс. ваговъ и болѣе.
- б) „ 1 до 5 тысячъ вагоновъ.
- в) „ 300—1000 вагоновъ.
- г) „ 100—300 „
- д) „ 30—100 „
- е) менѣе 30 вагоновъ.

| Пределы вывоза.    | 1882—1883 г. |        | 1883—1884 г. |        | 1884—1885 г. |        | 1885—1886 г. |        |
|--------------------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|
|                    | копей.       | вагон. | копей.       | вагон. | копей.       | вагон. | копей.       | вагон. |
| Отъ 5 т. в. и бол. | 4            | 38839  | 5            | 44610  | 5            | 53487  | 5            | 60482  |
| Отъ 1—5 т. ваг.    | 20           | 34408  | 18           | 36214  | 18           | 37907  | 27           | 54687  |
| Отъ 300—1000 в.    | 19           | 11205  | 21           | 11202  | 28           | 17319  | 21           | 11315  |
| Отъ 100—300 в.     | 14           | 2715   | 16           | 3075   | 12           | 2186   | 12           | 2713   |
| Отъ 30—100 в.      | 12           | 723    | 14           | 788    | 12           | 726    | 9            | 548    |
| Менѣе 30 вагон.    | 24           | 258    | 25           | 228    | 19           | 163    | 14           | 109    |
| Итого . . .        | 93           | 89148  | 99           | 96117  | 94           | 107788 | 88           | 129823 |

Разсматривая эту таблицу, легко можно замѣтить, что изъ года въ годъ сумма отправокъ копей перваго разряда составляла отъ 44 до 50 процентовъ всего годоваго вывоза; а ежели разсматривать въ совокупности отправки двухъ первыхъ разрядовъ (т. е.

отъ 1 тысячи вагоновъ и болѣе), то увидимъ, что число такихъ копей съ 23 въ два минушіе года возрасло въ нынѣшнемъ году до 32<sup>с</sup> и что общая отправка ихъ составляетъ не менѣе 89% всего годичнаго вывоза. Можно также замѣтить, что въ настоящемъ отчетномъ году отправки мелкими партіями значительно увеличились въ ихъ числѣ и раздробились между большимъ количествомъ отправителей, не имѣющихъ собственныхъ своихъ копей и отправляющихъ уголь, покупаемый ими большею частію съ мелкихъ крестьянскихъ шахтъ.

Вѣдомость № 11 составляетъ дополненіе къ предыдущей вѣдомости № 10, такъ какъ въ ней показанъ за отчетный годъ съ сентября по сентябрь 1886 г. помѣсячный вывозъ угля каждымъ отправителемъ отдѣльно, съ указаніемъ станцій отправленія. Изъ сравненія этой вѣдомости съ таковою же за предыдущій отчетный годъ можно видѣть слѣдующія цифры вывоза за эти оба періода.

|                              | 1884—85       | 1885—86       |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Со станцій К.-Х.-Азовской д. | 26,561 вагон. | 28,017 вагон. |
| „ „ Констант. вѣтви          | 26,967 „      | 41,178 „      |
| „ „ Гл. лин. Донецъ.         | 43,339 „      | 46,422 „      |
| „ „ Екатерининской .         | 10,921 „      | 14,206 „      |

Такимъ образомъ, при общемъ увеличеніи отправокъ настоящаго отчетнаго періода, станціи дорогъ Константиновской и Екатерининской увеличили свою отправку противъ предыдущаго періода на 17,496 вагоновъ или почти на 50%, тогда какъ для станцій, расположенныхъ на дорогахъ—главной линіи Донецкой и Курско-Харьково-Азовской это увеличеніе отправокъ составляетъ всего только отъ 6—7 процентовъ.

Въ статистическомъ отдѣленіи Коммиссіи выборныхъ вырабатаны и представляются при семъ нижеслѣдующія свѣдѣнія:

1. Вывозъ минеральнаго топлива за 1885 годъ, съ указаніемъ станцій и дорогъ назначенія.

Въ истекшемъ 1885 году всѣхъ станцій полученія угля было 445, расположенныхъ по 26 дорогамъ, на которыя вывезено угля 118,800 вагоновъ,—болѣе противъ предыдущаго года на 22,640 вагоновъ или 13.584,000 пудовъ. Въ числѣ упомянутыхъ выше 445 станцій болѣе 2,000 вагоновъ угля доставлено на 13 станцій а именно:

|                      |            |                          |            |
|----------------------|------------|--------------------------|------------|
| Харьковъ . . . . .   | 8,764 ваг. | Александровскъ . . . . . | 3,448 ваг. |
| Ростовъ . . . . .    | 6,014 "    | Вирь . . . . .           | 3,089 "    |
| Славянскъ . . . . .  | 4,559 "    | Лозов. Севаст. . . . .   | 2,942 "    |
| Москва . . . . .     | 4,396 "    | Шпола . . . . .          | 2,694 "    |
| Курскъ . . . . .     | 4,296 "    | Екатеринославъ . . . . . | 2,420 "    |
| Азовск. гав. . . . . | 4,002 "    | Бѣлгородъ . . . . .      | 2,110 "    |
|                      |            | Тамбовъ . . . . .        | 2,031 "    |

Болѣе 1000 вагоновъ прибыло на 24 станціи.

|                      |   |   |     |   |
|----------------------|---|---|-----|---|
| Отъ 500 до 1000 ваг. | " | " | 23  | " |
| " 100 " 500          | " | " | 57  | " |
| " 50 " 100           | " | " | 27  | " |
| " 10 " 50            | " | " | 100 | " |

Въ предыдущемъ 1884 г. станцій, получившихъ 2,000 вагоновъ и болѣе—было 11, и станцій съ получениемъ болѣе 1,000 вагоновъ—17, такъ что въ 1885 году болѣе 1,000 вагоновъ было вывезено на 37 станцій—82,577 ваг., а въ предыдущемъ 1884 году болѣе 1,000 вагоновъ вывезено было всего только на 28 станцій, въ количествѣ 62,980 ваг.

2. Таблица вывоза минеральнаго топлива въ 1885 году, съ указаніемъ станцій отправленія и дорогъ назначенія, при чемъ станціи отправленія расположены въ убывающемъ порядкѣ,—дастъ намъ возможность сдѣлать слѣдующіе выводы:

Всѣхъ станцій отправленія угля было 37; изъ нихъ болѣе 10 тыс. вагоновъ отправили 5 станцій (и въ томъ числѣ Юзово Донецк. и Екатерин. 19,984 ваг.).

|                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| болѣе одной тысячи вагоновъ . . . . . | 12 станцій. |
| болѣе 100 вагоновъ . . . . .          | 10 "        |
| болѣе 20 вагоновъ . . . . .           | 3 "         |
| отъ 1—3 вагоновъ . . . . .            | 7 "         |

Далѣе, мы видимъ, что наибольшее количество минеральнаго топлива поступило на станціи дороги Курско-Харьково-Азовской, а именно—почти четвертая часть всего годоваго вывоза или 28,622 вагона изъ 118,830 вагоновъ, какъ это было и въ предыдущемъ году. Затѣмъ, по сравнительному размѣру полученія, слѣдуютъ дороги.

|                                  |             |             |
|----------------------------------|-------------|-------------|
|                                  | 1885—86     | 1884—85     |
| Харьково-Николаевская . . . . .  | 17,073 ваг. | 15,033 ваг. |
| Лозово-Севастопольская . . . . . | 12,225 "    | 9,909 "     |
| Московско-Курская . . . . .      | 10,816 "    | 10,037 "    |

|                                   |        |      |       |      |
|-----------------------------------|--------|------|-------|------|
| Юго-Западные . . . . .            | 10,049 | ваг. | 1,743 | ваг. |
| Донецкая . . . . .                | 8,649  | "    | 7,315 | "    |
| Фастовская . . . . .              | 8,094  | "    | 6,144 | "    |
| Екатерининская . . . . .          | 5,119  | "    | 1,390 | "    |
| К.-В.-Ростовская . . . . .        | 3,922  | "    | 5,379 | "    |
| Ростово-Владикавказская . . . . . | 3,416  | "    | 3,164 | "    |
| Курско-Киевская . . . . .         | 3,160  | "    | 3,633 | "    |
| Московско-Рязанская . . . . .     | 2,510  | "    | 487   | "    |
| Тамбово-Саратовская . . . . .     | 2,040  | "    | 2,547 | "    |
| Московско-Брестская . . . . .     | 820    | "    | 320   | "    |
| Грязе-Царицынская . . . . .       | 532    | "    | 1,266 | "    |

На прочія 11 дорогъ, вмѣстѣ взятыхъ (изъ 26), поступило минеральнаго топлива всего только 1,783 ваг., т. е. менѣе 2% общаго количества годоваго вывоза. Изъ этой вѣдомости также видно, что главное увеличеніе вывоза угля оказалось въ западномъ направленіи; увеличились также нѣсколько отправки на сѣверъ, въ направленіи къ Москвѣ; а вывозъ на востокъ и юго-востокъ нѣсколько уменьшился.

3. Вѣдомость вывоза минеральнаго топлива, съ указаніемъ станцій и дорогъ назначенія, за отчетный періодъ съ 1 сентября 1885 по 1 сентября 1886 года, составлена съ подраздѣленіемъ вывоза специально по дорогамъ. Такъ какъ цифры этой вѣдомости особенно интересны при сопоставленіи ихъ съ таковыми же за предыдущій періодъ, то мы и прилагаемъ здѣсь краткій сравнительный перечень, опуская тѣ дороги, на которыя вывезено менѣе 100 вагоновъ.

| Доставлено на станціи дорогъ:      | въ 1885—86 | въ 1884—85       |
|------------------------------------|------------|------------------|
| Курско-Харьково-Азовской . . . . . | 32,562     | ваг. 27,187 ваг. |
| Московско-Курской . . . . .        | 11,939     | " 10,916 "       |
| Харьково-Николаевской . . . . .    | 20,079     | " 15,117 "       |
| Лозово-Севастопольской . . . . .   | 12,214     | " 11,175 "       |
| Донецкой . . . . .                 | 8,929      | " 8,445 "        |
| Фастовской . . . . .               | 8,597      | " 7,362 "        |
| Юго-Западныхъ . . . . .            | 11,904     | " 6,644 "        |
| Курско-Киевской . . . . .          | 2,493      | " 3,824 "        |
| Козл.-Ворон.-Ростовской . . . . .  | 3,668      | " 4,925 "        |
| Ростово-Владикавказской . . . . .  | 4,000      | " 3,481 "        |
| Тамбово-Саратовской . . . . .      | 1,207      | " 2,490 "        |
| Московско-Рязанской . . . . .      | 2,511      | " 1,281 "        |
| Екатерининской . . . . .           | 5,816      | " 1,710 "        |

Такимъ образомъ, въ отчетномъ году на станціи дороги Курско-Харьково-Азовской вывезено угля почти четвертая часть всего годового количества, на станціи дороги Харьковско-Николаевской нѣсколько болѣе 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, на дороги Московско-Курскую, Лозово-Севастопольскую и Юго-Западную—на каждую около 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> всего количества, и на дороги Донецкую и Фастовскую на каждую около 7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; наконецъ, по всеѣмъ прочимъ путямъ и направленіямъ, вмѣстѣ взятымъ, было отправлено всего только около 16<sup>0</sup>/<sub>0</sub> изъ общаго количества годового вывоза. Далѣе, обращая вниманіе на колебанія вывоза изъ года въ годъ, стоитъ замѣтить, что наибольшее увеличеніе вывоза (почти на 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) противъ предыдущаго года оказалось на дорогахъ Юго-Западныхъ, при чемъ самое названіе станцій полученія показываетъ, что въ большинствѣ случаевъ минеральное топливо требовалось туда наиболѣе для желѣзной дороги. Сверхъ того, на 5/т. вагоновъ или на 1/5 часть увеличился спросъ угля по линіи дорогъ Курско-Харьково-Азовской и Харьковско-Николаевской; а на сѣверъ, къ Москвѣ, по линіи дорогъ Московско-Курской и Московско-Рязанской, спросъ противъ предыдущаго года увеличился на 2 1/4 тысячи вагоновъ, т. е. почти на 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

4. Въ заключеніе приложена статистическая таблица, показывающая вывозъ минеральнаго топлива за отчетный періодъ по 1 сентября 1885 года, при чемъ станціи полученія размѣщены въ алфавитномъ порядкѣ, и уголь, доставляемый собственно для желѣзныхъ дорогъ, показанъ отдѣльно отъ прочаго, для того, чтобы по этой вѣдомости можно было судить о размѣрѣ потребности минеральнаго отопленія, помимо расходованія его желѣзными дорогами.

### **О препятствіяхъ, встрѣчавшихся при перевозкѣ минеральнаго топлива.**

Затрудненій, особенно выдающихся, которыя препятствовали бы успѣшной перевозкѣ минеральнаго топлива въ отчетномъ году на западной части Донецкаго бассейна—не встрѣчалось, за исключеніемъ впрочемъ большаго перерыва въ движеніи по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, случившагося вслѣдствіе сильныхъ холодовъ и песчаныхъ заносовъ, отъ чего перевозка угольныхъ грузовъ подвергалась большому стѣсненію съ половины января до 20 февраля сего года. Общій недогрузъ угля по всеѣмъ станціямъ



отправленія, происшедшій вслѣдствіе этой остановки, составляетъ около 1000 вагоновъ, которые, по всей вѣроятности, и были бы вывезены, если бы не случилось упомянутого перерыва въ движеніи.—За симъ, Управление Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, въ мартѣ сего года, заявляло о происшедшихъ по этой линіи снѣжныхъ заносахъ и о сокращеніи обмѣна по наличному числу вагоновъ. Перерывъ этотъ продолжался, однако, всего отъ 8 до 15-го марта и особеннаго вліянія на сокращеніе движенія угольныхъ грузовъ не оказалъ. Наконецъ, помимо этихъ двухъ случаевъ, былъ еще перерывъ движенія на дорогѣ Московско-Курской, вслѣдствіе размыва пути и разрушенія моста на Лопаснѣ. Этотъ перерывъ продолжался съ 3 по 19 августа и остался не безъ вліянія на угольное движеніе, такъ какъ послѣдствіемъ этой остановки было значительное возвышеніе продажныхъ цѣнъ на англійскій уголь въ Москвѣ, чего конечно бы не случилось, если бы здѣшній донецкій уголь могъ въ то время безпрепятственно двигаться по Московско-Курской дорогѣ.

Упомянувши выше сего, что особенно важныхъ препятствій къ перевозкѣ и распространенію минеральнаго топлива въ отчетномъ году не было, мы считаемъ себя, однако, обязанными доложить Съѣзду обо всѣхъ тѣхъ вопросахъ, которые возникали въ теченіе года и доходили до свѣдѣнія Коммисіи выборныхъ и которые, во всякомъ случаѣ, имѣли и имѣютъ болѣе или менѣе серьезное значеніе для нашей углепромышленности.

Прежде всего мы имѣемъ честь доложить Съѣзду, что ежемѣсячно, около 23 числа, собирались въ Харьковѣ Совѣщанія, состоящія изъ представителей желѣзныхъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ угля, а также изъ выборныхъ и уполномоченныхъ отъ X Съѣзда. На этихъ Совѣщаніяхъ, согласно данной Министерствомъ инструкціи, обсуждались всегда и устанавливались на предстоящій мѣсяцъ размѣры перевозочныхъ средствъ подъ отправку минеральнаго топлива, а равно и нѣкоторые другіе вопросы, вызываемые нуждами углепромышленности. По окончаніи засѣданій, составляется всегда протоколъ, за подписомъ всѣхъ наличныхъ членовъ.—Опуская изъ этихъ протоколовъ вопросъ о разверстаніи перевозочныхъ средствъ, какъ не имѣющій прямаго отношенія къ сужденію о препятствіяхъ и затрудненіяхъ, мы прилагаемъ здѣсь въ подлинной копіи все остальное содержаніе этихъ протоколовъ, съ тою собственно цѣлью, чтобы Съѣздъ могъ изъ нихъ

усмотрѣть: какіе именно вопросы, сверхъ обычнаго распредѣленія перевозочныхъ средствъ, были на этихъ Совѣщаніяхъ разсматриваемы и какія по нимъ составлялись постановленія.

а) Сентября 23 дня 1885 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской И. Л. Александровичъ.

» » Х.-Николаевск. И. А. Домбровский.

» » Екатерининской И. П. Лукьяновичъ.

Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.

Выборные по Донецкой дорогѣ М. И. Яшевскій.

» » » Г. В. Депрерадовичъ.

Особыхъ вопросовъ обсуждаемо не было.

б) Октября 23 дня 1885 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской В. И. Ястребовъ.

» » Х.-Николаевск. И. А. Домбровский.

» » Донецкой И. И. Балкашинъ.

» » Екатерининской В. С. Степановъ.

Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.

Выборный по Донецкой дорогѣ М. И. Яшевскій.

Заслушано отношеніе Управленія Донецкой дороги отъ 16 октября за №  $\frac{4612}{7791}$ , по поводу возбужденной претензіи представителемъ Горнопромышленнаго Общества на подачу Донецкою дорогою значительнаго числа платформъ подъ отправляемый имъ уголь на дальнія разстоянія, при чемъ Управленіе Донецкой дороги, съ своей стороны, сказанное заявленіе признавъ неосновательнымъ, представило въ оправданіе свое выписку о дѣйствительной подачѣ платформъ подъ нагрузку углемъ, изъ коей выписки видно, что въ іюль и августъ ни одного случая подачи платформъ подъ уголь не было, а въ сентябрѣ, при общей отправкѣ въ количествѣ 1,461 вагона, всего подано и загружено платформъ 24 (въ томъ числѣ 8 съ грузомъ Горнопромышленнаго Общества), или 1,64% общей отправки, тогда какъ январьскимъ протоколомъ Харьковскаго Съѣзда предоставлено право подачи платформъ подъ нагрузку углемъ въ 5%.

Постановили: объясненія Управленія Донецкой дороги передать въ Коммисію выборныхъ.

в) Ноября 23 дня прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской В. А. Ивановъ.

» » Х.-Николаевск. И. А. Домбровский.

» » Донецкой И. М. Балкашинъ.

» » Екатерининской В. С. Степановъ.

Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.  
 Выборный по Донецкой дорогѣ Г. В. Депрерадовичъ.  
 Уполномоченный IX Съѣзда М. А. Золотаревъ.  
 Особыхъ вопросовъ обсуждаемо не было.

г) Декабря 23 дня 1885 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской И. Л. Александровичъ.  
 „ „ Х.-Николаевск. И. А. Домбровский.  
 „ „ Донецкой Н. Г. Афанасьевъ.  
 „ „ Екатерининской В. С. Степановъ.  
 Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.

Представитель Екатерининской дороги заявилъ, что по плану Коммисіи выборныхъ, принятому къ исполненію, на декабрь мѣсяць было назначено перевезти 3,564 вагона. Для исполненія этого плана Екатерининская дорога вынуждена была нанять 100 вагоновъ, а между тѣмъ, вслѣдствіе недогруза съ 1 по 19 декабря 984 вагоновъ, нанятые вагоны простояли совершенно непроизводительно, и Управление дороги возбуждаетъ вопросъ: на чей счетъ должны быть отнесены понесенные расходы по найму вагоновъ, и въ то же время просить Совѣщаніе принять какія-либо мѣры, чтобы дорога на будущее время не была поставлена въ такое же положеніе заявленіями углепромышленниковъ, превосходящими дѣйствительную потребность перевозки.

Въ виду того, что всѣ дороги, участвующія въ перевозкѣ угля, испытываютъ подобныя затрудненія, вслѣдствіе преувеличенія углеотправителями заявленій о потребномъ количествѣ вагоновъ для предстоящей перевозки, о чемъ уже неоднократно заявлялось на совѣщаніяхъ, постановили: просить г. Предсѣдателя выборныхъ отъ углепромышленниковъ, принять на себя трудъ—выработать мѣры, которыя предупреждали бы повтореніе неправильныхъ заявленій углепромышленниковъ о размѣрѣ предстоящей перевозки.

д) Января 21 дня 1886 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской И. Л. Александровичъ.  
 „ „ Х.-Николаевск. И. А. Домбровский.  
 „ „ Екатерининской К. И. Старицкій.  
 Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.  
 Выборный по Донецкой дорогѣ Г. В. Депрерадовичъ.  
 Уполномоченный отъ X Съѣзда Н. С. Авдаковъ.

Въ засѣданіе прибылъ г. Правительственный Инспекторъ К.-Х.-Азовской дороги, которымъ были предъявлены на разсмотрѣніе Совѣщанія таблицы за 1884—85 годы, указывающія исполненіе перевозки минеральнаго топлива, сравнительно съ заявленіями, предъявленными углепромышленниками. Изъ этихъ таблицъ оказывается, что требованія углепромышленниковъ были преувеличены, въ сравненіи съ дѣйствительною перевозкою, до 20 милліоновъ пудовъ въ годъ, что вызывало непроизводительные расходы для управленій дорогъ, которыя, руководствуясь сдѣланными заявленіями на предстоящую перевозку, должны были приготовить подвижной составъ въ такомъ преувеличенномъ размѣрѣ, какой оказывался совершенно ненужнымъ, о чемъ уже неоднократно заявлялось на Совѣщаніяхъ. Основываясь на этомъ, г. Инспекторъ полагаетъ, что предоставленныхъ Азовскою дорогою на февраль мѣсяць 180 вагоновъ для угля будетъ достаточно для удовлетворенія дѣйствительной потребности перевозки. Но если бы въ теченіе мѣсяца были предъявлены большія требованія на перевозку угля, то г. Инспекторъ, руководствуясь министерскими постановленіями, разрѣшить движеніе по Азовской дорогѣ поѣздъ за поѣздомъ, чтобы увеличить пропускную способность дороги, чѣмъ и будетъ дана полная возможность выполнить заявленные требованія.

Постановили: предложенный планъ перевозки минеральнаго топлива на февраль мѣсяць принять къ исполненію съ тѣми измѣненіями, которыя сдѣланы согласно заявленій представителей Донецкой и Курско-Харьково-Азовской дорогъ. Обмѣнъ съ Донецкою дорогою долженъ производиться соотвѣтственно плану, который будетъ выработанъ Коммиссіей выборныхъ, примѣняясь къ цифрѣ вагоновъ, предоставленной для перевозки угля, при чемъ Донецкая дорога имѣетъ право замѣщать вагоны, не доданные по обмѣну на одномъ передаточномъ пунктѣ, излишнею передачею въ другомъ пунктѣ въ тѣ же обмѣнные сутки.

Уполномоченный отъ X Съѣзда горнопромышленниковъ инженеръ Н. С. Авдаковъ заявилъ, что въ виду возбуждаемаго ходатайства въ Министерствѣ финансовъ объ увеличеніи пошлины на привозный уголь, и предположенія, что, если ходатайство будетъ удовлетворено, то такая мѣра, въ связи съ пониженіемъ тарифа на Москву, вызоветъ увеличеніе перевозки угля по этому направленію до 5 милл. пудовъ въ годъ, поэтому представляется необ-

ходимымъ предварительно выяснить: въ состояніи ли будетъ Азовская дорога увеличить перевозку въ предполагаемомъ размѣрѣ. По обсужденіи этого вопроса, г. Инспекторъ заявилъ, что въ случаѣ надобности, если будутъ предъявлены точныя данныя на увеличеніе перевозки, то для Общества Курско-Харьково-Азовской дороги, имѣющаго болѣе 800 тыс. запаснаго капитала, представляется полная возможность увеличить пропускную способность дороги устройствомъ втораго пути и развѣздовъ между нѣкоторыми станціями на участкѣ угольнаго движенія. Требованіе на усиленіе перевозки должно быть заявлено на столько заблаговременно, чтобы указанныя выше мѣры могли быть приведены въ исполненіе своевременно. Постановили: записать объ этомъ въ протоколъ.

По поводу сдѣланнаго въ прошедшемъ Совѣщаніи заявленія представителя Екатерининской дороги о чрезмѣрномъ требованіи вагоновъ для угольныхъ перевозокъ, къ каковому заявленію присоединились и прочіе наличные представители желѣзныхъ дорогъ—Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ заявилъ, что, хотя преувеличенность требованій происходитъ отчасти по причинамъ очевидно разнообразнымъ и не зависящимъ отъ отправителей (каковы: состояніе погоды, состояніе подъѣздныхъ путей, неожиданные отказы потребителей); но тѣмъ не менѣе, сознавая тотъ вредъ, который причиняетъ дорогамъ такая преувеличенность требованій, выборные готовы съ своей стороны принять всѣ зависящія отъ нихъ мѣры къ тому, чтобы по возможности уменьшить на будущее время ту разность между требованіемъ и дѣйствительнымъ вывозомъ, которая вызвала упомянутыя заявленія.

Постановили: записать о томъ въ протоколъ.

е) Февраля 21 дня 1886 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской В. А. Ивановъ.

„ „ Х.-Николаевской Н. А. Загаринъ.

„ „ Донецкой Н. Г. Афанасьевъ.

Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.

Особыхъ вопросовъ обсуждаемо не было.

ж) Марта 22 дня 1885 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской В. И. Ястребовъ.

„ „ Х.-Николаевской И. А. Домбровский.

„ „ Донецкой И. И. Балкашинъ.

„ „ Екатерининской Л. М. Тваровскій.

Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.

Выборный по Донецкой дорогѣ Г. В. Депрерадовичъ.

Уполномоченные X Съѣзда: Н. С. Авдаковъ.

К. Л. Мсциховскій.

Особыхъ вопросовъ обсуждаемо не было.

3) Апрѣля 22 дня 1886 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской И. Л. Александровичъ.

„ „ Х.-Николаевской Н. А. Загаринъ.

„ „ Донецкой И. И. Балкашинъ.

„ „ Екатерининской В. С. Степановъ.

Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.

Уполномоченный X Съѣзда Н. С. Авдаковъ.

Представитель Екатерининской дороги заявилъ, что между Управленіями Екатерининской и Донецкой дорогъ существуетъ условіе, согласно которому на станціи Юзово, впредь до устройства этой станціи Екатерининской дороги, погрузка угля, подлежащаго отправленію по Екатерининской дорогѣ, производится со складовъ и путей Донецкой дороги, куда Екатерининскою дорогою подаются свои вагоны, при чемъ плата за станціонные расходы поступаетъ въ пользу Донецкой дороги. Въ настоящее время встрѣтились случаи обратные, а именно: поступаютъ заявленія отъ углепромышленниковъ объ отправкѣ угля на Донецкую дорогу со ст. Юзово-Екатерининской; но Донецкая дорога отказывается принимать въ обмѣнъ такіе вагоны. Поэтому Управление Екатерининской дороги вынуждено будетъ отказаться отъ существующаго порядка подачи своихъ вагоновъ на пути Донецкой дороги и перейти къ конвенціонному порядку обмѣна, т. е., что уголь, слѣдующій изъ Юзова на Екатерининскую дорогу, долженъ будетъ грузиться Донецкою дорогою и передаваться ею въ обмѣнъ. Представитель Донецкой дороги заявилъ, что по этому предмету онъ вошелъ съ представленіемъ въ Правленіе Донецкой дороги и по полученіи отвѣта—сообщить таковой какъ Управленію Екатерининской дороги, такъ и въ Коммисію выборныхъ. Постановили: записать объ этомъ въ протоколъ.

Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ отъ углепромышленниковъ заявилъ Совѣщанію, что со стороны углепромышленниковъ поступаютъ ходатайства о возобновленіи разрѣшенія переводить на получателей сборъ, уплачиваемый на содержаніе Коммисіи выборныхъ. Представитель Курско-Харьково-Азовской дороги заявилъ, что отмѣна перевода этихъ денегъ на получателей сдѣлана,

согласно заявленія Правленія дороги, изложеннаго въ § 26 протокола XXVIII Съѣзда представителей дорогъ III группы, на томъ основаніи, что учетъ перевода на получателей означенныхъ денегъ значительно осложнился, и Азовской дорогѣ нерѣдко приходится уплачивать Коммиссіи деньги, не зная, поступятъ ли таковыя, хотя впоследствии, въ ея кассу. Вслѣдствіе сего Съѣздъ III группы призналъ, что плата эта должна быть взимаема до отправления и не вносится въ дорожные документы. Постановили: записать объ этомъ въ протоколъ.

и) Мая 23 дня 1886 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской В. А. Ивановъ.

” ” Х.-Николаевской Н. А. Загаринъ.

” ” Донецкой Н. Г. Афанасьевъ.

” ” Екаторининской В. С. Степановъ.

Предсѣдатель Коммиссіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.

Уполномоченный X Съѣзда Н. С. Авдаковъ.

Предсѣдатель Коммиссіи выборныхъ заявилъ, что онъ, находя назначеніе подъ нагрузку угля 225 вагоновъ крайне недостаточнымъ и имѣя въ виду, что заявленія Донецкой дороги на вагоны подъ товары дѣлаются, какъ это доказано на практикѣ, постоянно въ увеличенномъ количествѣ, полагалъ бы возможнымъ число 225 вагоновъ увеличить по крайней мѣрѣ до 250 въ день. На означенное сообщеніе, представитель Донецкой дороги заявилъ, что онъ не только согласенъ на перевозку предоставляемыхъ Азовскою дор. 250 вагоновъ, но и на то количество, которое было предъявлено Коммиссіей выборныхъ въ большемъ размѣрѣ, но не иначе, какъ при томъ условіи, если Азовская дорога будетъ принимать, сверхъ вагоновъ съ углемъ, и другіе грузы, подъ которые предвидится необходимымъ оставить 75 вагоновъ для ежедневной грузки.—Заявленіе Предсѣдателя Коммиссіи, объ увеличеніи Донецкою дорогою заявленнаго количества для перевозки соли, нельзя признать правильнымъ, такъ какъ оно основано на данныхъ одного неполнаго мая мѣсяца, въ которомъ часто не происходило грузки по случаю праздниковъ. Представитель Азовской дороги, соглашаясь съ заявленіемъ Предсѣдателя Коммиссіи и предоставляя 300 вагоновъ ежедневно для перевозки угля съ Азовской и Донецкой дорогъ и другихъ товаровъ съ Донецкой дороги, считаетъ долгомъ просить Коммиссію выборныхъ и Управление Донецкой дороги такъ замѣщать очереди, чтобы эти 300 ва-

гоновъ фактически перевозились. На это представитель Донецкой дороги заявилъ, что въ правильномъ выполненіи заявленія Донецкая дорога заинтересована не менѣе Азовской дороги; но такъ какъ причина этому заключается въ томъ, что составленное Комиссіей выборныхъ распредѣленіе нарушается самими углеотправителями, и неравномѣрная подача вагоновъ является слѣдствіемъ того, что углепромышленниками грузка не производится во всѣ праздничные дни,—то онъ считаетъ необходимымъ обратить вниманіе Съѣзда на это обстоятельство и просить Комиссію выборныхъ употребить все свое содѣйствіе къ производству грузки во всѣ дни мѣсяца.

Уполномоченный отъ X Съѣзда инженеръ Авдаковъ заявилъ, что въ виду неравномѣрности возрастающей перевозки соли изъ района Донецкой дороги и нарушающей равномѣрность отправокъ минеральнаго топлива, онъ проситъ Совѣщаніе обратиться съ просьбою черезъ своего Предсѣдателя къ дорогамъ, участвующимъ въ перевозкѣ бахмутской соли—доставлять Совѣщанію ежемѣсячно свѣдѣнія по этому предмету, для подготовленія матеріала къ будущему Съѣзду, съ цѣлью привлеченія солеотправителей къ участию въ общемъ распредѣленіи перевозочныхъ средствъ для горнопромышленныхъ продуктовъ.

к) Юля 23 дня 1886 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской В. А. Ивановъ.

„ „ Х.-Николаевской Н. А. Загаринъ.

„ „ Екатерининской В. С. Степановъ.

Предсѣдатель Комиссіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.

Выборный по Донецкой дорогѣ Г. В. Депрерадовичъ.

Особыхъ вопросовъ обсуждаемо не было.

л) Юля 23 дня 1886 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской И. Н. Азбукинъ.

„ „ Х.-Николаевской Н. А. Загаринъ.

„ „ Екатерининской В. С. Степановъ.

Предсѣдатель Комиссіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.

Выборный по Донецкой дорогѣ Г. В. Депрерадовичъ.

Заслушано заявленіе уполномоченнаго отъ X Съѣзда горнопромышленниковъ г. Авдакова о затрудненіяхъ въ перевозкѣ минеральнаго топлива съ Донецкой на К.-В.-Ростовскую дорогу, вслѣдствіе непріема вагоновъ Донецкой дороги на дороги II группы, иначе какъ на срочный возвратъ, согласно постановленія, изложеннаго въ



§ 35 протокола 75 Съезда представителей дорогъ II группы. Постановили; въ виду отсутствія въ настоящемъ Совѣщаніи представителей К.-В.-Ростовской и Донецкой дорогъ, а также уполномоченнаго горнопромышленнаго Съезда — обсужденіе заявленія г. Авдакова отложить до будущаго Совѣщанія, къ которому пригласить представителей означенныхъ дорогъ.

м) Августа 23 дня 1886 года прибыли:

Представитель дороги К.-Х.-Азовской И. Л. Александровичъ.

” ” Х.-Николаевской Н. А. Загаринъ.

” ” Донецкой Н. Г. Афанасьевъ.

” ” Екатерининской В. С. Степановъ.

Предсѣдатель Коммиссіи выборныхъ А. Ф. Мевіусъ.

Уполномоченный X Съезда Н. С. Авдаковъ.

Въ виду сдѣланнаго заявленія представителя К.-Х.-Азовской желѣзной дороги о преувеличенномъ требованіи Коммиссіею выборныхъ на перевозку минеральнаго топлива, постановили: просить г. Предсѣдателя Коммиссіи выборныхъ не отказать принять заявляющія мѣры къ урегулированію дѣла перевозки минеральнаго топлива и, по возможности, требованіе на перевозку угля представлять сколь возможно ближе къ цифрамъ дѣйствительнаго потребленія, соображаясь при назначеніяхъ съ имѣющимися за прежнее время данными, заявленіями углепромышленниковъ и выполненіемъ ими погрузокъ.

Вновь заслушано заявленіе уполномоченнаго X Съезда горнопромышленниковъ Н. С. Авдакова о затрудненіяхъ въ перевозкѣ минеральнаго топлива съ Донецкой на К.-В.-Ростовскую дорогу, вслѣдствіе непріема вагоновъ Донецкой дороги на дороги II группы, иначе какъ на срочный возвратъ, согласно постановленія, изложеннаго въ § 35 протокола 75 Съезда представителей дорогъ II группы. На это представитель Донецкой дороги заявилъ, что Правленіе Донецкой дороги входило въ переговоры съ правленіями тѣхъ дорогъ II группы, по которымъ направляется донецкій уголь, при чемъ результатомъ этихъ переговоровъ было то, что всѣ эти дороги изъявили согласіе на пріемъ полувагоновъ на общихъ основаніяхъ обмѣна. Для приданія устойчивости сказаннымъ соглашеніямъ на будущее время, Правленіе Донецкой дороги представило полученныя имъ письменныя соглашенія на утвержденіе Министерства путей сообщенія. Постановили: заявленіе представителя Донецкой дороги принять къ свѣдѣнію. Въ виду же отсут-

ствія представителя К.-В.-Ростовской дороги на настоящихъ Совѣщаніяхъ и для устраненія могущихъ встрѣтиться недоразумѣній при передачѣ съ дорогъ III группы на дороги II группы черезъ Звѣрево, желательно, какъ это неоднократно заявлялось, присутствіе на Совѣщаніяхъ представителя К.-В.-Ростовской дороги, о чемъ и просить Предсѣдателя Совѣщанія войти въ сношеніе съ Управленіемъ той дороги.

По разсмотрѣніи содержанія всѣхъ этихъ протоколовъ, особенное вниманіе невольно обращаетъ на себя неоднократно повторявшаяся претензія желѣзныхъ дорогъ къ углепромышленникамъ на преувеличенное требованіе перевозочныхъ средствъ, предъявляемое отправителями къ дорогамъ и вовлекающее эти послѣднія въ непроизводительные расходы. Какъ извѣстно Съѣзду, вопросъ этотъ былъ возбуждаемъ неоднократно и на прежнихъ Съѣздахъ, при чемъ и тогда поставлялись на видъ углеотправителямъ тѣ же претензіи желѣзныхъ дорогъ и указывалось на убытки, причиняемые имъ подобными требованіями. Не вдавался здѣсь въ разборъ фактическаго существованія такихъ убытковъ, а равно и вѣроятнаго размѣра ихъ, Комmissія выборныхъ можетъ только заявить, что она съ своей стороны не оставалась къ этому вопросу безучастною и принимала къ ограниченію требованій такія мѣры, какія считала совмѣстными съ интересами дѣла и самихъ отправителей, стремясь, однако, какъ можно менѣе вводить какія-либо особыя стѣсненія. Такимъ образомъ, гг. отправители были приглашаемы строго согласовать свои заявленія съ дѣйствительною потребностію отправокъ; и сверхъ того, при распредѣленіи перевозочныхъ средствъ между отправителями, не рѣдко были дѣлаемы Комmissіею сокращенія требованій, основанныя на результатахъ ближайшихъ минувшихъ мѣсяцевъ. Послѣдствіемъ всѣхъ этихъ мѣръ было то, что въ настоящемъ отчетномъ году общій недогрузъ вагоновъ противъ распредѣленія составляетъ всего только 18%, тогда какъ въ ближайшемъ прошломъ году недогрузъ за цѣлый годъ составлялъ 25%. Словомъ сказать, въ нынѣшнемъ отчетномъ году отправка минеральнаго топлива во многомъ упорядочилась противъ прежняго, хотя и оставляетъ также многого еще желать. Но въ такомъ дѣлѣ, какъ угольное движеніе, идущее съ нѣсколькихъ десятковъ станцій, отъ сотенъ отправителей, находящихся подъ вліяніемъ множества разнообразныхъ



на будущее время, Коммиссія выборныхъ сочла своею обязанностію печатно опубликовать о томъ въ московскихъ газетахъ и просила гг. потребителей минеральнаго топлива относиться къ такимъ самозваннымъ коммиссіонерамъ съ нѣкоторою осторожностію.

---

Отношеніемъ отъ 3 іюля означеннаго года за № 4036 Харьковскій Городской Голова вновь возбудилъ оставленный уже было безъ движенія вопросъ объ устройствѣ въ Харьковѣ общихъ угольныхъ городскихъ складовъ, обсуждавшійся въ Городской Думѣ въ 1883 году и безусловно тогда ею отвергнутый. Въ то время разработка этого вопроса во всѣхъ его подробностяхъ была возложена на А. Ф. Мевіуса, состоявшаго тогда городскимъ гласнымъ, а теперь выбывшаго; посему предложеніе Городскаго Головы препровождено было нашимъ гг. уполномоченнымъ, къ обязанностямъ которыхъ оно болѣе относится.

Предсѣдатель Коммиссіи выборныхъ *А. Мевіусъ.*

Выборный отъ углепромышленниковъ *Г. Денрерадовичъ.*

---

**ДОКЛАДЫ.**

# ДОКЛАДЪ

Совѣта Общества пособія увѣчнымъ горнорабочимъ  
юга Россіи

## XI Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи.

Періодъ отчетнаго 1885/86 года, къ сожалѣнію, далъ больше несчастныхъ случаевъ, послѣдствіемъ которыхъ были увѣчья и смерть горнорабочихъ, чѣмъ предшествовавшій періодъ 1884/85 г., а именно: 1) по свѣдѣнію окружнаго инженера 2-го округа, въ томъ округѣ всѣхъ несчастныхъ случаевъ было 7, изъ которыхъ 4 случая приходятся на долю крестьянскихъ шахтъ; 2) по свѣдѣнію окружнаго инженера 1-го округа, въ этомъ округѣ всѣхъ несчастныхъ случаевъ было 14, изъ которыхъ на долю крестьянскихъ шахтъ приходится 6 случаевъ, и 3) по свѣдѣнію Управляющаго горною и соляною частью Области Войска Донскаго— 4 случая.

Такимъ образомъ, по всѣмъ округамъ, всѣхъ несчастій съ горнорабочими было 25, изъ которыхъ на долю крестьянскихъ шахтъ приходится 10 случаевъ. Дѣлая это подраздѣленіе, Совѣтъ Общества хотѣлъ указать этимъ самымъ, что 40% несчастныхъ случаевъ пришлось на долю крестьянскихъ шахтъ, что, по мнѣнію Совѣта, составляетъ очень значительный процентъ, въ особенности, если принять во вниманіе, что за тотъ же періодъ общей производительности крестьянскія шахты по добычѣ угля составляли менѣе 10%; при чемъ оказывается, что несчастные случаи въ крестьянскихъ шахтахъ большею частью произошли отъ нарушенія правилъ при горныхъ работахъ, какъ напримѣръ: отъ недостаточнаго солиднаго крѣпленія, отъ обрыва веревокъ, на которыхъ спускаются крестьяне, не имѣя лѣстницъ.

Пособій назначено и выдано: постоянныхъ, въ видѣ ежемѣсячныхъ выдачъ, 6—одно въ 15 руб. въ мѣсяцъ, два по 10 руб., одно по 7 руб. и одно (возобновительное) по 5 руб. и, наконецъ, одно пособіе производится выдачею продуктовъ оставшейся семьѣ; единовременныхъ, по желанію самихъ просителей о выдачѣ имъ единовременно, 5—одно въ 100 руб., одно въ 53 руб., два по 50

руб. и одно въ 25 руб. Кромѣ того, по состоявшемуся уже постановленію Совѣта, назначено два единовременныхъ пособія, по деньги еще не выданы, въ ожиданіи лица, которое хлопотало объ этихъ пособіяхъ, для врученія ему; въ двухъ случаяхъ производится переписка съ волостными правленіями Тульской губерніи о семейномъ положеніи оставшихся семействъ, которымъ, по всему вѣроятію, придется назначить пособія (увѣдомленіе отъ одного волостнаго правленія получено третьяго дня), и одинъ изъ пострадавшихъ находится на одномъ рудникѣ, куда былъ пристроенъ Совѣтомъ въ качествѣ надсмотрщика при отборкѣ породы изъ угля. Одинъ случай не разрѣшенъ Совѣтомъ.

Хотя, такимъ образомъ, со стороны Совѣта Общества оказана помощь далеко не во всѣхъ случаяхъ, но нужно принять во вниманіе, что были таіе изъ нихъ, въ которыхъ помощь являлась не крайне необходимою,—когда, напримѣръ, послѣ смерти горнорабочаго осталась одна жена, вышедшая замужъ, а нѣкоторые рудники сами назначали пособія, какъ напримѣръ Корсунская копь, которая производитъ пять постоянныхъ пособій и расходуетъ на нихъ 600 руб. въ годъ, о чемъ Совѣтъ Общества имѣетъ подробныя свѣдѣнія. Кромѣ того и на другихъ рудникахъ производились пособія: на рудникѣ Горнаго и Промышленнаго Общества—временныхъ пособій пострадавшимъ въ этомъ году выдано до 800 р., на Берестовскомъ рудникѣ Хлопицкаго—семейства пострадавшихъ получили 300 руб.

Большое затрудненіе въ немедленномъ оказаніи помощи и пособія пострадавшимъ встрѣчаетъ Совѣтъ Общества въ несвоевременномъ увѣдомленіи о несчастныхъ случаяхъ; если въ большинствѣ изъ нихъ, для гг. окружныхъ инженеровъ представляется затруднительнымъ или даже невозможнымъ собраніе справокъ о семейномъ положеніи пострадавшихъ, то Совѣтъ Общества покорнѣйше просилъ бы, по крайней мѣрѣ, о доставленіи самыхъ краткихъ свѣдѣній, но о каждомъ отдѣльномъ происшествіи на томъ или другомъ рудникѣ, по возможности въ скоромъ времени, вмѣсто доставленія огульныхъ свѣдѣній за цѣлый годъ, такъ какъ такая продолжительность нерѣдко тяжело отзывается на семьѣ пострадавшаго, гдѣ большею частью нужна бываетъ скорая помощь. Съ такою же просьбою Совѣтъ обращается и къ самимъ шахтовладельцамъ, которые, черезъ свои рудничныя конторы или завѣдывающихъ лицъ, всегда имѣютъ возможность сообщить о каждомъ

отдѣльномъ случаѣ; только при взаимномъ стремленіи можно надѣяться, что всѣмъ несчастнымъ будетъ подана рука помощи вовремя. Дай Богъ, чтобы число несчастій съ горнорабочими съ каждымъ годомъ уменьшалось, но во всякомъ случаѣ, при неизбежности ихъ, Совѣтъ расчитываетъ усилить свою дѣятельность въ той постепенности, о которой можно судить по сравненію прошлаго года съ настоящимъ. Затѣмъ Совѣтъ Общества не можетъ не выразить своего сожалѣнія, что членъ его М. И. Яшевскій, вслѣдъ почти за его избраніемъ на прошлогоднемъ съѣздѣ, отказался отъ участія въ дѣлахъ Общества.

Что же касается денежныхъ средствъ Общества, то они представляются въ слѣдующемъ видѣ:

По докладу Ревизіонной Коммисіи X Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи, къ 20 ноября 1885 г. капитала состояло . . . . . Р.С. 24009 31

Съ 20 ноября 1885 г. по 20 октября 1886 года прибыло:

|                                                             |        |         |
|-------------------------------------------------------------|--------|---------|
| Отъ Коммисіи выборныхъ, по постановленію X съѣзда . . . . . | 3000 — |         |
| Отъ % бумагъ Общества купонами..                            | 577 50 |         |
| % по вкладамъ и текущимъ сче-тамъ . . . . .                 | 743 09 | 4320 59 |

Итого прихода съ оставшимися . . Р.С. 28329 90

За то же время произведено расходовъ:

По приобрѣтенію 4000 Харь-ковскихъ закладныхъ листовъ уплачено биржевой преміи . . . 40 —

На нихъ же % по текущему купону съ 1 іюля с. г. по день покупки . . . . . 41 18 81 18

Уплачено Государственному Банку за храненіе % бумагъ, принадлежащихъ Обществу . . . . . 4 60

Уплачено 5% въ доходъ казны при размѣнѣ купоновъ, какъ отрѣзанныхъ въ отчетномъ году, такъ равно и купоновъ, показанныхъ по отчету 20-го ноября 1885 г. . . . . 28 78



|                                                              |       |                    |
|--------------------------------------------------------------|-------|--------------------|
| На выдачу пособій постоянныхъ и<br>единовременныхъ . . . . . | 395 — |                    |
| На канцелярскіе расходы. . . . .                             | 10 —  |                    |
| Итого расхода . . . . .                                      |       | <u>Р.С. 519 56</u> |

Затѣмъ капиталъ къ 20 октября 1886 года  
выражается въ суммѣ . . . . . Р.С. 27810 34,  
состоящей изъ:

|                 |                                                                            |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------|
| 161 19          | наличныхъ денегъ.                                                          |
| 11600 —         | % бумагъ.                                                                  |
| 14588 96        | % вкладныхъ билетовъ Общества взаимнаго кре-<br>дита горнопромышленниковъ. |
| 1082 69         | текущаго счета въ Обществѣ взаимнаго кредита<br>горнопромышленниковъ.      |
| 100 —           | членскаго взноса въ то же Общество.                                        |
| 282 50          | не размѣнянныхъ купоновъ отъ % бумагъ.                                     |
| <u>27810 34</u> |                                                                            |

Представляя при семъ отчетъ о движеніи суммъ Общества,  
за время съ 20-го ноября 1885 года по 20 октября 1886 года,  
Совѣтъ Общества покорнѣйше проситъ поручить Ревизионной Ком-  
миссіи обревизовать какъ самый отчетъ, такъ и наличность.

Члены Совѣта: *И. Уманскій.*

*П. Шитловъ.*

Докладъ этотъ былъ заслушанъ XI Съѣздомъ въ  
3-е засѣданіе 22 октября и постановленіе Съѣзда по  
поводу этого доклада изложено въ протоколѣ того за-  
сѣданія.

За секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

# О Т Ч Е Т Ъ

## СОВѢТА ОБЩЕСТВА ПОСОБІЯ ГОРНОРАБОЧИМЪ ЮГА РОССИИ.

Съ 20-го ноября 1885 года по 20-е октября 1886 года.

### 1) Счетъ капитала, образовавшагося изъ пожертвованій углепромышленниковъ.

|                                                                                                                                    |        |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------|
| Къ 20 ноября 1885 г. оставалось . . .                                                                                              | 24,009 | 31       |
| Въ отчетномъ году причислено къ капиталу поступившіе отъ Коммисіи выборныхъ, пожертвованные Съѣздомъ углепромышленниковъ . . . . . |        |          |
|                                                                                                                                    | 3,000  | —        |
| Остатокъ отъ 0/о, полученныхъ за капиталъ, за исключеніемъ расходовъ . . . . .                                                     |        |          |
|                                                                                                                                    | 801 03 | 3,801 03 |

Къ 20 октября 1886 г. остается капитала Р.С.

|  |        |    |
|--|--------|----|
|  | 27,810 | 34 |
|--|--------|----|

### 2) Счетъ кассы.

|                                                                |       |          |
|----------------------------------------------------------------|-------|----------|
| Къ 20 ноября остатка не было.                                  |       |          |
| Въ отчетномъ году: Прихода . . . . .                           |       |          |
|                                                                | 4,665 | —        |
| Расхода:                                                       |       |          |
| На покупку 4,000 р. Харьк. закл. листовъ . . . . .             |       |          |
|                                                                | 4,081 | 18       |
| За храненіе въ Государ. Банкѣ 0/о бумагъ . . . . .             |       |          |
|                                                                | 4     | 60       |
| Удержанные 50/о въ доходъ казны при размѣнѣ купоновъ . . . . . |       |          |
|                                                                | 13    | 03       |
| На выдачу пособій . . . . .                                    |       |          |
|                                                                | 395   | —        |
| На типографскіе и почтовые расходы . . . . .                   |       |          |
|                                                                | 10    | 4,503 81 |

Къ 20 октября 1886 г. остается наличными Р.С.

|  |     |    |
|--|-----|----|
|  | 161 | 19 |
|--|-----|----|

|                                                                                                      |        | Сумма. |                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-----------------|
| <b>3) Счетъ процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ Обществу.</b>                                         |        |        |                 |
| Къ 20 ноября 1885 г. оставалось . . .                                                                | 7,600  | —      |                 |
| Въ отчетномъ году куплено закл. лист.                                                                |        |        |                 |
| Харьв. Зем. Банка . . . . .                                                                          | 4,000  | —      |                 |
| Къ 20 октября 1886 г. остается % бумагами Р.С.                                                       |        |        | 11,600 —        |
| <b>4) Счетъ вкладныхъ билетовъ, принадлежащихъ Обществу.</b>                                         |        |        |                 |
| Къ 20 ноября 1885 г. оставалось:                                                                     |        |        |                 |
| 6 вкладн. билетовъ Общ. Взаимн. Кред. горнопром. на . . . . .                                        | 14,583 | 96     |                 |
| 1 расч. книжка по услов. текущ. счету на . . . . .                                                   | 829    | 35     |                 |
|                                                                                                      |        |        | Р.С. 15,413 31  |
| Въ отчетномъ году получено по расчет. книжкѣ Общества Взаимн. Кредита горнопромышленниковъ . . . . . |        |        |                 |
|                                                                                                      | 829    | 35     |                 |
| Къ 20 октября 1886 г. остается вкладныхъ билетовъ на . . . . .                                       |        |        | 14,583 96       |
| <b>5) Счетъ Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ.</b>                                     |        |        |                 |
| Къ 20 ноября 1885 г. оставалось:                                                                     |        |        |                 |
| Въ видѣ членскаго взноса . . . . .                                                                   | 100    | —      |                 |
| На текущемъ счету . . . . .                                                                          | 418    | 50     | 518 50          |
| Въ отчетномъ году:                                                                                   |        |        |                 |
| Внесено на текущій счетъ . . . . .                                                                   | 4,259  | 84     |                 |
| Получено изъ текущаго счета . . . . .                                                                | 3,595  | 65     | 664 19          |
| Къ 20 октября 1886 г. остается . . . . .                                                             |        |        | Р.С. 1,182 69*) |

\*) 100 р. членскаго взноса  
 1082 р. 69 к. на текущемъ счету  
 1182 р. 69 к.

6) Счетъ купоновъ отъ % бумагъ.

|                                                                    |        |              |        |
|--------------------------------------------------------------------|--------|--------------|--------|
| Къ 20 ноября 1885 г. оставалось . . .                              | 477 50 |              |        |
| Въ отчетномъ году отъ % бумагъ от-<br>рѣзано купоновъ на . . . . . | 577 50 |              |        |
|                                                                    |        | P.C. 1,055 — |        |
| Размѣнено на наличныя деньги . . . . .                             | 772 50 |              |        |
| Къ 20 октября 1886 г. остается купонами на                         |        | P.C.         | 282 50 |

7) Счетъ %, полученныхъ за капиталъ.

Въ отчетномъ году поступило:

|                                        |        |               |  |
|----------------------------------------|--------|---------------|--|
| % по вкладамъ и текущимъ счетамъ . . . | 743 09 |               |  |
| По % бумагамъ купонами . . . . .       | 577 50 |               |  |
|                                        |        | P.C. 1,320 59 |  |

Изъ этой суммы израсходовано:

|                                                                                       |        |             |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------|-----|
| Уплачено курсовой преміи на<br>4 т. р. % бумагъ . . . . .                             | 40 —   |             |     |
| % по текущ. купону съ 1 іюля<br>по день покупки . . . . .                             | 41 18  |             |     |
|                                                                                       |        | P.C. 81 18  |     |
| Уплачено Госуд. Банку за хра-<br>неніе % бумагъ . . . . .                             | 4 60   |             |     |
| Удержано Госуд. Банкомъ при<br>размѣнѣ купоновъ на 772 р.<br>50 к. 5% въ доходъ казны | 28 78  |             |     |
| Выдано пособій постоянныхъ и<br>единовременныхъ . . . . .                             | 395 —  |             |     |
| Типографскихъ и почтовыхъ рас-<br>ходовъ . . . . .                                    | 10 —   |             |     |
|                                                                                       |        | P.C. 519 56 |     |
| Причислено къ капиталу остальные . . .                                                | 801 03 |             |     |
| Къ 20 октября 1886 г. остатка нѣтъ . . . . .                                          |        |             | — — |

| Сумма. |    |
|--------|----|
| 282    | 50 |
| —      | —  |

**8) Счетъ пособій, выдаваемыхъ единовременно и постоянно.**

|                                                                 |       |   |   |
|-----------------------------------------------------------------|-------|---|---|
| Въ отчетномъ году выдано пособій разнымъ лицамъ . . . . .       | 395 — |   |   |
| Сумма эта списана со счета полученныхъ %о за капиталъ . . . . . | 395 — |   |   |
| <b>Къ 20 октября 1886 г. остатка нѣтъ . . . . .</b>             |       | — | — |

| Сумма. |   |
|--------|---|
|        |   |
| —      | — |

**Балансъ на 20 октября 1886 года.**

**Активъ.**

|                                                    |           |        |    |
|----------------------------------------------------|-----------|--------|----|
| Счетъ кассы . . . . .                              | 161 19    |        |    |
| Счетъ %о бумагъ, принадлежащихъ Обществу . . . . . | 11,600 —  |        |    |
| Счетъ вкладныхъ билетовъ Общества . . . . .        | 14,583 96 |        |    |
| Счетъ Общ. Взаимн. Кред. горнопром. . . . .        | 1,182 69  |        |    |
| Счетъ купоновъ отъ %о бумагъ . . . . .             | 282 50    |        |    |
|                                                    |           | 27,810 | 34 |

| Сумма. |    |
|--------|----|
|        |    |
| 27,810 | 34 |
| 27,810 | 34 |

**Пассивъ.**

|                                                                                 |        |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------|----|
| Счетъ капитала, образовавшагося изъ пожертвованій углепромышленниковъ . . . . . | 27,810 | 34 |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------|----|

Члены Совѣта { *И. Уманскій.*  
*П. Шитиловъ.*

# ДОКЛАДЪ

## Ревизионной Коммисіи по провѣркѣ отчета и дѣлопроизводства Общества пособія увѣчнымъ горнорабочимъ.

Ревизионная Коммисія, въ составѣ двухъ членовъ, провѣривъ книгу всѣхъ счетовъ, показанныхъ въ отчетѣ Совѣта Общества, съ оправдательными документами прихода и расхода, а также и самое дѣлопроизводство, имѣетъ честь предложить Съѣзду утвердить денежный отчетъ Совѣта Общества увѣчныхъ рабочихъ и выразить благодарность членамъ Совѣта означеннаго Общества.

*Дм. Иловайскій.*

*Ц. Фронцевичъ.*

Предложеніе Коммисіи XI Съѣздомъ утверждено, что видно изъ протокола 17-го засѣданія 8-го ноября.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

---

# ДОКЛАДЪ

постоянной Ревизионной Коммисіи XI Съѣзду горнопромышленниковъ южной Россіи.

1) Исходя отъ наличнаго въ кассѣ остатка, установленнаго на 1 сентября 1885 г. X Съѣздомъ въ суммѣ 17,143 рубля 45 коп., Ревизионная Коммисія провѣрила всѣ статьи прихода и расхода съ препроводительными и оправдательными документами и имѣетъ честь предложить Съѣзду утвердить денежный отчетъ, представленный Коммисіей выборныхъ, и считать на первое сентября 1886 года остатокъ наличныхъ суммъ въ Коммисіи, согласно отчета, въ 13,130 р. 29 к., а именно: 3,130 р. 29 коп., находящіеся на текущемъ счетѣ въ Обществѣ Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ южной Россіи и 10,000 рублей тамъ же, на срочномъ вкладѣ. Сверхъ этого, 16,073 руб. 54 коп. числится на желѣзныхъ дорогахъ, какъ недополученный, согласно лицевыхъ счетовъ съ ними, повагонный сборъ по 1 сентября 1886 года; такимъ образомъ, весь остатокъ, находящійся въ Коммисіи выборныхъ на 1 сентября сего года, составляетъ 29,203 р. 83 коп.

2) Нельзя не указать здѣсь на то, что, не смотря на всю переписку Предсѣдателя Коммисіи выборныхъ съ Управленіями Екатерининской и Донецкой желѣзныхъ дорогъ о своевременной высылкѣ повагоннаго сбора, таковой поступаетъ съ означенныхъ дорогъ неаккуратно: такъ, изъ суммы 16,073 р. 54 коп. за Донецкою дорогою числится 8,756 руб. 93 коп., что составляетъ сборъ за пять мѣсяцевъ, а за Екатеринин-

скою дорогою значится 6,837 руб. 10 коп., что составляет сборъ еще съ 1884 года, потому что Екатерининская дорога состояла должною еще на 1 сентября 1885 года 4,519 р. 80 коп., въ теченіи времени съ 1 сентября 1885 года по 1 сентября 1886 года выслала всего лишь 732 руб. 75 к.; такимъ образомъ, деньги наши, безъ всякихъ  $0/0$  на нихъ, такъ долго задерживаются упомянутыми дорогами въ то время, какъ, поступивъ своевременно на текущій счетъ въ Общество горнопромышленниковъ южной Россіи, онѣ бы и приносили  $0/0$ , и увеличили бы средства нашего Общества; вслѣдствіе этого Ревизіонная комиссія имѣетъ честь предложить Съѣзду воспользоваться присутствіемъ здѣсь господъ представителей Донецкой и Екатерининской желѣзныхъ дорогъ и просить ихъ участія и содѣйствія, чтобы на будущее время повагонный сборъ болѣе одного мѣсяца не задерживался, какъ это практикуется на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, и, независимо отъ этого, принимая во вниманіе, что на Екатерининской дорогѣ, быть можетъ, государственный контроль задерживаетъ счета повагоннаго сбора, поручить нашимъ уполномоченнымъ, чтобы они обратились въ гор. Екатеринославѣ къ Главному Контролеру Екатерининской дороги съ просьбою объ устраненіи задержекъ счетовъ повагоннаго сбора въ пользу Коммиссіи выборныхъ.

3) Хотя ревизіонная комиссія X Съѣзда въ своемъ докладѣ и выразила сомнѣніе на счетъ полученія непризнаннаго тогда еще сбора Екатерининскою дорогою за вагоны, поступившіе съ углемъ для нуждъ самой дороги за время по 1-е сентября 1885 года, тѣмъ не менѣе, благодаря настойчивости Предсѣдателя Коммиссіи выборныхъ, сборъ этотъ, въ суммѣ 1,039 рублей 35 коп., отношеніемъ г. Начальника Екатерининской дороги, отъ 24 іюня сего года за № 4575/2254, признанъ и зачисленъ въ кредитъ нашего счета, такъ что въ настоящее время не можетъ быть никакого сомнѣнія въ без-



спорномъ полученіи всѣхъ 16,073 руб. 54 коп., числящихся за желѣзными дорогами.

4) Значащійся въ отчетѣ Коммисіи выборныхъ сверхсмытный расходъ въ суммѣ 1,452 р. 14 к., а именно:

|                                                                                                                                                                     |                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| а) передержка расходовъ по Съѣзду . . . . .                                                                                                                         | 260 р. 50 к.    |
| б) содержаніе третьему выборному по 9-е декабря, т. е. до времени отмыны третьяго выборнаго . . . . .                                                               | 816 р. 64 к.    |
| в) расходъ по приобрѣтенію инвентаря въ совѣщательную комнату для Ревизіонной Коммисіи, уполномоченныхъ и членовъ Общества пособія увѣчнымъ горнорабочимъ . . . . . | 125 р. — к.     |
| г) расходы по случаю Высочайшаго проѣзда . . . . .                                                                                                                  | 250 р. — к.     |
|                                                                                                                                                                     | <hr/>           |
| всего . . . . .                                                                                                                                                     | 1,452 р. 14 к., |

какъ сдѣланный Коммисіею выборныхъ вслѣдствіе непредвидѣнныхъ смѣтою X Съѣзда обстоятельствъ, Ревизіонная Коммисія, представляя на благоусмотрѣніе Съѣзда, съ своей стороны находить, что Коммисія выборныхъ была вынуждена въ силу обстоятельствъ произвести этотъ расходъ, а потому Ревизіонная Коммисія просить Съѣздъ утвердить таковой.

5) Въ теченіи отчетнаго года Коммисіею выборныхъ были предложены на обсужденіе Ревизіонной Коммисіи, съ участіемъ господъ уполномоченныхъ X Съѣзда, слѣдующіе вопросы: а) о преимущественномъ ограниченіи при распредѣленіи вагоновъ отправителей, неимѣющихъ арендныхъ на угольные копи контрактовъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда въ подачѣ вагоновъ подъ уголь предвидѣлся недостатокъ; б) о большемъ ограниченіи въ тѣхъ же случаяхъ тѣхъ изъ отправителей, которые грузятъ минеральное топливо привилегированнымъ получателямъ, противъ грузящихъ его исключительно частнымъ

потребителямъ, при распредѣленіи вагоновъ для частной потребности, между тѣми и другими; в) объ обязательномъ и своевременномъ заявленіи желѣзными дорогами Коммиссіи выборныхъ о томъ количествѣ вагоновъ, какое требуется для отправокъ по внутреннему сообщенію для потребностей самихъ дорогъ, въ виду болѣе равномернаго распредѣленія вагоновъ между копиями, и г) о разверсткѣ вагоновъ, въ случаѣ недостаточнаго назначенія дорогами перевозочныхъ средствъ, пропорціонально производительности копей по таблицѣ, утвержденной X Съѣздомъ.

Ревизіонная Коммиссія, въ засѣданіи 13 марта, при участіи гг. уполномоченныхъ X Съѣзда, послѣ всесторонняго обсужденія поименованныхъ предложеній, пришла къ слѣдующему заключенію—по первому вопросу: такъ какъ отправителями минеральнаго топлива, согласно примѣчанія къ параграфу 4 пункта Б правилъ о перевозкѣ минеральнаго топлива, отъ 24 августа 1883 года № 925, могутъ быть только владѣльцы копей, арендаторы копей, или купившіе минеральное топливо на копяхъ, то необходимо, чтобы въ Коммиссію выборныхъ при требованіи вагоновъ послѣдніе, т. е. купившіе уголь на копяхъ, представляли формальныя удостовѣренія въ принадлежности купленнаго угля той или другой копи, безъ чего и самая статистика становится невозможною, что и рекомендовать Коммиссіи выборныхъ къ исполненію. По второму вопросу: для правильнаго и справедливаго распредѣленія вагоновъ рекомендовать Коммиссіи выборныхъ слѣдовать прямому указанію § 4, пункта в, правилъ перевозки минеральнаго топлива, утвержденныхъ г. Министромъ, изъ котораго, между прочимъ, видно, что отправители, снабжающіе минеральнымъ топливомъ привилегированныхъ потребителей, по остальнымъ своимъ требованіямъ могутъ пользоваться назначеніемъ вагоновъ только тогда, когда остальные отправители по частнымъ отправкамъ будутъ преимущественно удо-

влетворены передъ привилегированными по тѣмъ же частнымъ отправкамъ. По третьему вопросу: рекомендовать Коммиссіи выборныхъ обратиться въ Управленія Донецкой и Екатерининской дорогъ, и если отъ этихъ послѣднихъ не послѣдуетъ удовлетворительныхъ распоряженій, то обратиться въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ съ жалобою на неисполненіе упомянутыми дорогами установленныхъ инструкціями правилъ. Что же касается послѣдняго четвертаго вопроса—то Ревизионная Коммиссія рекомендовала Коммиссіи выборныхъ, впредь до обсужденія этого вопроса XI Съѣздомъ, при распредѣленіи вагоновъ не руководствоваться таблицею производительности копей, тѣмъ болѣе, что если и допустить, что статистика производительности копей, на основаніи которой составлена была таблица за прошлый годъ, представляетъ собою достаточно точныя цифры, то, съ другой стороны, нельзя не признать, что производительность копей подвержена постояннымъ колебаніямъ, находящимся въ зависимости отъ разныхъ причинъ. Сообщивъ 16 марта сего года Коммиссіи выборныхъ о такихъ постановленіяхъ, въ настоящее время Ревизионная Коммиссія имѣетъ честь предложить Съѣзду обсудить упомянутые вопросы и дать надлежащія инструкціи Коммиссіи выборныхъ для руководства на будущее время.

6) Ревизионная Коммиссія не можетъ не обратить вниманіе Съѣзда на слѣдующій случай, имѣвшій мѣсто въ ноябрѣ, декабрѣ, январѣ и февралѣ мѣсяцахъ отчетнаго года: Съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ III группы, признавъ извѣстный типъ вагонныхъ осей Азовской дороги негоднымъ, постановилъ не принимать въ обмѣнъ вагоновъ Азовской дороги съ такими осями. Послѣдствіемъ такого постановленія было изыятіе вдругъ изъ обращенія 2000 вагоновъ на Азовской дорогѣ, что, конечно, повлекло за собою большой недостатокъ въ вагонахъ, и Азовская дорога съ большимъ трудомъ могла, и то не полностью, выдержать обмѣнъ съ Донецкою доро-

гою, а копямъ, расположеннымъ по Азовской дорогѣ, положительно, подъ разными предлогами, отказывала въ подачѣ назначенныхъ вагоновъ. Результатомъ этого былъ большой недогрузъ на копияхъ, расположенныхъ по Азовской дорогѣ и въ особенности на Макѣвской копи, недогрузившей за эти мѣсяцы до 3000 вагоновъ—въ то время, какъ съ копей, расположенныхъ по Донецкой дорогѣ, производилась довольно правильная отправка. Такъ какъ подобная остановка въ подачѣ вагоновъ на продолжительное время легко можетъ разорить любое предпріятіе, то Ревизіонная Коммиссія имѣетъ честь предложить Съѣзду поручить уполномоченнымъ ходатайствовать, гдѣ слѣдуетъ, о томъ, чтобы впредь Министерство путей сообщенія не допускало изъятія вдругъ, по постановленіямъ конвенціонныхъ Съѣздовъ, такого большаго количества вагоновъ и чтобы изъятіе въ будущемъ изъ обращенія вагоновъ производилось не вдругъ, а постепенно, по мѣрѣ передѣлки вагоновъ, и не могло бы, слѣдовательно, столь пагубно вліять на промышленность, и, независимо отъ этого, дать указаніе Коммиссіи выборныхъ, какъ поступить при повтореніи подобнаго случая, во избѣжаніе такихъ значительныхъ недогрузовъ на одной изъ дорогъ-отправительницъ.

7) Въ виду повторяющихся постоянныхъ пререканій со стороны представителей желѣзныхъ дорогъ о недогрузахъ вагоновъ, согласно распредѣленія Коммиссіи выборныхъ, Ревизіонная Коммиссія, принимая во вниманіе, что весьма часто недогрузки происходятъ и по винѣ желѣзныхъ дорогъ, а между тѣмъ въ статистикѣ нашей до сихъ поръ недогрузъ по винѣ отправителей не отдѣленъ отъ недогруза по винѣ желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ честь предложить Съѣзду вмѣнить въ обязанность Коммиссіи выборныхъ на будущее время вести статистику недогрузовъ, строго отдѣляя недогрузки по винѣ отправителей отъ недогрузовъ по винѣ самихъ желѣзныхъ дорогъ.

8) Что же касается дѣлопроизводства въ Коммиссіи выборныхъ, то таковое найдено нами въ совершенномъ порядкѣ.

9) Каждому изъ насъ хорошо извѣстно, какое важное имѣютъ значеніе вѣрныя статистическія данныя для правильнаго развитія нашей каменноугольной промышленности. Статистика нашей Коммиссіею выборныхъ ведется правильно и съ возможною полнотою; если увеличеніе вывоза минеральнаго топлива съ каждымъ годомъ прибавляетъ работу въ Коммиссіи выборныхъ по распредѣленію вагоновъ, то тѣмъ болѣе оно увеличиваетъ трудъ по составленію статистическихъ данныхъ; между тѣмъ этотъ увеличивающійся съ каждымъ годомъ трудъ оплачивается у насъ, вслѣдствіе ограниченныхъ средствъ на содержаніе канцеляріи Коммиссіи выборныхъ, весьма умѣренно: завѣдывающій статистическимъ отдѣломъ получаетъ всего 480 рублей въ годъ. Принимая во вниманіе дѣйствительно увеличивающійся трудъ по составленію статистики и важность правильной статистики въ нашемъ дѣлѣ, Ревизіонная Коммиссія имѣетъ честь просить Съѣздъ на будущее время увеличить окладъ завѣдывающаго статистическимъ отдѣломъ въ Коммиссіи выборныхъ до 1200 руб. въ годъ, съ прибавкою въ слѣдствіе 720 рублей къ суммѣ на содержаніе канцеляріи Коммиссіи выборныхъ.

10) Въ заключеніе, Ревизіонная Коммиссія имѣетъ честь доложить Съѣзду, что въ Коммиссію поступило заявленіе отъ Предсѣдателя Коммиссіи выборныхъ, Аполлона Федоровича Мевіуса; заявленіе это при семъ прилагается. Хотя, по Положенію о Съѣздахъ, разсмотрѣніе подобнаго заявленія не входитъ въ кругъ дѣятельности Ревизіонной Коммиссіи, тѣмъ не менѣе Ревизіонная Коммиссія сочла себя не въ правѣ отказать въ принятіи и въ своемъ заключеніи объ этомъ заявленіи и, принимая во вниманіе дѣйствительно полезную и долготѣнную службу А. Ф. Мевіуса на поприщѣ нашего донецкаго горнаго дѣла, въ качествѣ выборнаго, и дѣйствительно стѣсненное матеріальное положеніе его, а съ другой стороны, находя полную возможность, при значительности наличныхъ суммъ Съѣзда, помочь А. Ф. Мевіусу, мы, въ качествѣ чле-

новъ Създа, позволяемъ себѣ покорнѣйше просить Създъ назначить Аполлону Федоровичу Мевіусу изъ остатковъ по 1 сентября с. г., единовременное пособіе въ размѣрѣ одной тысячи рублей.

Члены Ревизіонной Комиссіи *П. Фронкевичъ.*

*Д. Иловайскій.*

*Штиловъ.*

Докладъ этотъ былъ выслушанъ XI Създомъ въ 12-е засѣданіе 3-го ноября и постановленіе Създа по поводу этого доклада изложено въ протоколѣ указаннаго засѣданія.

За Секретаря Създа *П. Пестеревъ.*

---

*Приложеніе къ докладу постоянной Ревизионной Коммисіи.*

**Господамъ членамъ Ревизионной Коммисіи отъ X-го Създа горнопромышленниковъ.**

Предсѣдателя Коммисіи выборныхъ.

**З А Я В Л Е Н І Е.**

Съ самаго учрежденія Коммисіи выборныхъ и по настоящее время я безсмѣнно состою выборнымъ и предсѣдателемъ этой Коммисіи, при участіи которой вывезено желѣзными дорогами болѣе полумилліона вагоновъ минеральнаго топлива. Дѣло угольное, какъ извѣстно всѣмъ, годъ отъ году крѣпнеть и развивается, увеличивая и усложняя съ тѣмъ вмѣстѣ занятія выборныхъ; а между тѣмъ, съ теченіемъ времени, не только число выборныхъ сокращено было Създами съ четырехъ до двухъ, но и самое содержаніе ихъ убавлено.

Не имѣя никакихъ постороннихъ отвлекающихъ меня занятій, посвящая все свое время моимъ серьезнымъ обязанностямъ выборнаго и состоя въ этой должности уже осмой годъ, — я нахожусь вынужденнымъ просить Ревизионную Коммисію — принять во вниманіе все вышеизложенное и доложить о томъ Създу на его усмотрѣніе.

Предсѣдатель Коммисіи выборныхъ *А. Мевіусъ.*

Харьковъ.

20 октября 1886 г.

---

# ДОКЛАДЪ

ПРЕДСѢДАТЕЛЯ КОММИССІИ ВЫБОРНЫХЪ

**А. Ф. МЕВІУСА**

о предполагаемой производительности копей  
въ 1887 году.

## ВЪ ДОМОСТЬ

о предполагаемой производительности копей

въ 1887 году.

|                                                     | Названіе дорогъ грузящихъ. |                               |                                 |                  | Итого.      |
|-----------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------------------|------------------|-------------|
|                                                     | К.-Х.-Аз.                  | Главная<br>линія<br>Донецкой. | Констант.<br>вѣтвь<br>Донецкой. | Екате-<br>ринск. |             |
| Дѣйствующихъ копей . . .                            | 10                         | 42                            | 19                              | 2                | 73          |
| Добывная способность на-<br>стоящаго года . . . . . | 28.340,000                 | 50.815,000                    | 59.330,000                      | 1.000,000        | 139.485,000 |
| Наличность добытаго угля:                           |                            |                               |                                 |                  |             |
| на коняхъ . . . . .                                 | 625,000                    | 4.528,000                     | 1.786,000                       | —                | 6.939,000   |
| при станціяхъ ж. д.                                 | 645,000                    | 2.029,000                     | 1.098,000                       | —                | 3.772,000   |
| Производительн. на 1887 г.                          | 25.595,000                 | 41.830,000                    | 48.750,000                      | 1.400,000        | 117.575,000 |
| Подлежитъ вывозу . . . .                            | 25.595,000                 | 41.830,000                    | 37.750,000                      | 1.400,000        | 106.575,000 |

Предсѣдатель Коммиссіи выборныхъ *А. Мевіусъ.*



| № | Станціи отпра-<br>вленія. | Название копей. |
|---|---------------------------|-----------------|
|---|---------------------------|-----------------|

**Районъ Курско-Харьково-**

|    |              |                        |
|----|--------------|------------------------|
| 1  | Щербиновка.  | Петровская . . . . .   |
| 2  | Никитовка.   | Корсунская . . . . .   |
| 3  |              | Николаевская . . . . . |
| 4  |              | Крестыянская . . . . . |
| 5  |              | Брестыянская . . . . . |
| 6  | Ханженково.  | Берестовская . . . . . |
| 7  | Харцызская.  | Магѣвская . . . . .    |
| 8  |              | Магѣвская . . . . .    |
| 9  | Амвросіевка. | Чистяковская . . . . . |
| 10 |              | Чистяковская . . . . . |

**Районъ Главной линіи**

|   |            |                                   |
|---|------------|-----------------------------------|
| 1 | Марьевка.  | Орѣховская . . . . .              |
| 2 | »          | Семиротская . . . . .             |
| 3 | »          | Голубовско-Михайловская . . . . . |
| 4 | »          | Золотое . . . . .                 |
| 5 | Голубовка. | Голубовская . . . . .             |

| Фамиліи владѣльцевъ или арендаторовъ копей. | Годичная добычная способность въ настоящемъ 1886 году. | Наличность добытаго угля къ 1-му октября 1886 года. |           | Предполагаемая производительность въ 1887 г. |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------|
|                                             |                                                        | На кони.                                            | На станц. |                                              |

**Азовской желѣзной дороги.**

|                         |                   |                |                |                   |
|-------------------------|-------------------|----------------|----------------|-------------------|
| А. В. Шейермана.        | 1.600,000         | 80,000         | 550,000        | 2.000,000         |
| Южно-Русскаго Общества. | 4.500,000         | 170,000        | —              | 4.500,000         |
| Л. П. Успенскаго.       | 600,000           | 50,000         | 25,000         | 1.000,000         |
| Никитовск. крестьян.    | 1.500,000         | —              | —              | 1.500,000         |
| Желѣзнянск. крест.      | 125,000           | —              | —              | 120,000           |
| В. И. Хлопицкаго.       | 2.000,000         | 50,000         | 50,000         | 3.000,000         |
| Гг. Иловайскихъ.        | 16.000,000        | 240,000        | —              | 13,000,000        |
| Насл. Селезнева.        | 1.000,000         | —              | —              | 200,000           |
| Алексѣевскаго О-ва.     | 1.000,000         | См.            | Дебальцево.    |                   |
| В. Д. Оомина.           | 240,000           | 35,000         | 20,000         | 275,000           |
| <b>Итого . . .</b>      | <b>28.340,000</b> | <b>625,000</b> | <b>645,000</b> | <b>25.595,000</b> |

**Донецкой желѣзной дороги.**

|                                 |            |           |         |           |
|---------------------------------|------------|-----------|---------|-----------|
| П. I. Губонина.                 | 2.000,000  | —         | 60,000  | 2.000,000 |
| Товарищества Корень и Шишиловъ. | 3.000,000  | 30,000    | 200,000 | 2.000,000 |
| М. М. Крамарева.                | 300,000    | —         | —       | 300,000   |
| Никитина.                       | 300,000    | —         | —       | 600,000   |
| Голубовскаго Т-ва.              | 12.000,000 | 2.500,000 | —       | 9.000,000 |

| №  | Станціи отпра-<br>вленія. | Название копей.               |
|----|---------------------------|-------------------------------|
| 6  | Барварополье.             | Барваропольская . . . . .     |
| 7  | ”                         | Петро-Марьевская . . . . .    |
| 8  | ”                         | Петро-Марьевская . . . . .    |
| 9  | ”                         | Сокологоровская . . . . .     |
| 10 | ”                         | Петро-Николаевская . . . . .  |
| 11 | ”                         | Александровская . . . . .     |
| 12 | ”                         | Александровская . . . . .     |
| 13 | Изюмъ.                    | Каменская . . . . .           |
| 14 | ”                         | Лозово-Петровская . . . . .   |
| 15 | ”                         | Екатериинская . . . . .       |
| 16 | ”                         | Семеновская . . . . .         |
| 17 | ”                         | Надеждинская . . . . .        |
| 18 | ”                         | Барваро-Борисовская . . . . . |
| 19 | ”                         | Орловская . . . . .           |
| 20 | Ломоватка.                | Сабовская . . . . .           |
| 21 | ”                         | Анненская . . . . .           |
| 22 | ”                         | Сабовская . . . . .           |
| 23 | Фащевка.                  | Крестьянская . . . . .        |

| Фамиліи владѣльцевъ<br>или арендаторовъ ко-<br>пей. | Годичная<br>добытая спо-<br>собность въ<br>настоящемъ<br>1886 году. | Наличность добытаго<br>угли къ 1-му октябрю<br>1886 года. |           | Предполагае-<br>мая произво-<br>димость<br>въ 1887 г. |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------|-------------------------------------------------------|
|                                                     |                                                                     | На копн.                                                  | На станц. |                                                       |
| М. А. Золотарева.                                   | 2.000,000                                                           | —                                                         | —         | 2.000,000                                             |
| Петро - Марьевскаго<br>Общества.                    | 3.000,000                                                           | 120,000                                                   | 200,000   | 2.000,000                                             |
| А. Г. Аптекмана.                                    | 1.000,000                                                           | 60,000                                                    | 60,000    | 1.200,000                                             |
| О. П. Казелли.                                      | 300,000                                                             | 30,000                                                    | 40,000    | 300,000                                               |
| П. П. Прокоповича.                                  | 150,000                                                             | —                                                         | —         | 200,000                                               |
| М. М. Заславскаго.                                  | 350,000                                                             | 170,000                                                   | 20,000    | —                                                     |
| А. П. Четчикова.                                    | 500,000                                                             | 200,000                                                   | 200,000   | 500,000                                               |
| Алексѣевскаго О-ва.                                 | 3.500,000                                                           | —                                                         | —         | 3.000,000                                             |
| Я. С. Виленкина.                                    | 400,000                                                             | —                                                         | —         | 400,000                                               |
| С. И. Булатова.                                     | 350,000                                                             | 20,000                                                    | 140,000   | 400,000                                               |
| Лемипшевскаго и За-<br>вадскаго.                    | 3.000,000                                                           | 450,000                                                   | —         | 2.500,000                                             |
| Гейнцельмана и Мал-<br>кина.                        | 800,000                                                             | 20,000                                                    | 10,000    | 300,000                                               |
| Борисовскихъ.                                       | 1.000,000                                                           | 225,000                                                   | 75,000    | 1.750,000                                             |
| М. Фронцкевичъа К <sup>о</sup> .                    | 6.000,000                                                           | 300,000                                                   | 200,000   | 2.000,000                                             |
| З. Я. Воробейчика.                                  | 600,000                                                             | 120,000                                                   | 120,000   | 1.000,000                                             |
| Е. И. Акимова.                                      | 300,000                                                             | —                                                         | 5,000     | 300,000                                               |
| Графа Дорреръ.                                      | 360,000                                                             | —                                                         | —         | 500,000                                               |
| Городищенскихъ<br>крестьянъ.                        | —                                                                   | —                                                         | —         | 30,000                                                |

| №  | Станціи отпра-<br>вленія. | Название копей.                     |
|----|---------------------------|-------------------------------------|
| 24 | Петровеньки.              | Мало-Покровская . . . . .           |
| 25 | Крестная.                 | Новопавловская . . . . .            |
| 26 | »                         | Хрустальская . . . . .              |
| 27 | »                         | Малокрѣпнская . . . . .             |
| 28 | »                         | Боковская . . . . .                 |
| 29 | Юрьевка.                  | Двѣнадцати-Ротская . . . . .        |
| 30 | Бѣлая.                    | Черкасская . . . . .                |
| 31 | »                         | Радаковская . . . . .               |
| 32 | »                         | Шидловская . . . . .                |
| 33 | »                         | Сергѣевская . . . . .               |
| 34 | Лисичанскъ.               | Дагмара . . . . .                   |
| 35 | »                         | Рубежанская . . . . .               |
| 36 | »                         | Орловская и Третьеротская . . . . . |
| 37 | »                         | Матросская . . . . .                |
| 38 | »                         | Вѣровская . . . . .                 |
| 39 | »                         | Глинище . . . . .                   |
| 40 | »                         | Крестьянская . . . . .              |
| 41 | »                         | Крестьянская . . . . .              |
| 42 | Дебальцево.               | Чистяковская . . . . .              |

| Фамиліи владѣльцевъ<br>или арендаторовъ ко-<br>пей. | Годичная<br>добытая спо-<br>собность въ<br>настоящемъ<br>1886 году. | Наличность добытаго<br>угля къ 1-му октябрю<br>1886 года. |           | Предполагае-<br>мая произво-<br>дительность<br>въ 1887 г. |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------|
|                                                     |                                                                     | На копи.                                                  | На станц. |                                                           |
| Бѣликова и Сегаль.                                  | 1.000,000                                                           | 40,000                                                    | 120,000   | 750,000                                                   |
| Васильевыхъ.                                        | 400,000                                                             | 30,000                                                    | 240,000   | 400,000                                                   |
| И. А. Гаврилова.                                    | 500,000                                                             | 100,000                                                   | 200,000   | 600,000                                                   |
| С. С. Кгаевского.                                   | 300,000                                                             | —                                                         | —         | 200,000                                                   |
| И. К. Коцеева.                                      | 150,000                                                             | —                                                         | —         | 200,000                                                   |
| С. С. Линда.                                        | 1.500,000                                                           | —                                                         | —         | 1.300,000                                                 |
| Животинскаго и Ап-<br>текмана.                      | 300,000                                                             | —                                                         | —         | 400,000                                                   |
| Алексѣевского О-ва.                                 | 1.200,000                                                           | —                                                         | —         | 600,000                                                   |
| Ф. А. Першина.                                      | 1.000,000                                                           | 25,000                                                    | 80,000    | 450,000                                                   |
| С. Е. Зимовскаго.                                   | 75,000                                                              | 15,000                                                    | 10,000    | 1.000,000                                                 |
| С. Н. Иванова.                                      | 2.000,000                                                           | 10,000                                                    | 5,000     | 1.500,000                                                 |
| Н. Ф. Попова.                                       | 150,000                                                             | —                                                         | —         | 50,000                                                    |
| И. Г. Ковальскаго.                                  | 130,000                                                             | 20,000                                                    | 12,000    | 300,000                                                   |
| М. А. Поллякъ.                                      | 180,000                                                             | 20,000                                                    | 10,000    | 500,000                                                   |
| Стебельской и К <sup>о</sup> .                      | 150,000                                                             | 3,000                                                     | 12,000    | 150,000                                                   |
| И. Ф. Могильникова.                                 | 350,000                                                             | 20,000                                                    | 10,000    | 350,000                                                   |
| Лисичанскихъ крест.                                 | 120,000                                                             | —                                                         | —         | 300,000                                                   |
| Третьеротскихъ крест.                               | 100,000                                                             | —                                                         | —         | 200,000                                                   |
| Алексѣевского О-ва.                                 | См. ст.                                                             | Амвросіе                                                  | ввгу.     | 300,000                                                   |
| Итого . . .                                         | 50.815,000                                                          | 4.528,000                                                 | 2.029,000 | 41.830,000                                                |

| №                              | Станціи отпра-<br>вленія. | Название копей.                   |
|--------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|
| <b>Районъ Константиновской</b> |                           |                                   |
| 1                              | Петровская.               | Крестьянская . . . . .            |
| 2                              | Желѣзная.                 | Крестьянская . . . . .            |
| 3                              | Ясиноватая.               | Берестовская . . . . .            |
| 4                              | Юзово.                    | Александровская . . . . .         |
| 5                              | „                         | Богодуховская . . . . .           |
| 6                              | „                         | Богодуховская . . . . .           |
| 7                              | „                         | Кальміусская . . . . .            |
| 8                              | „                         | Григорьевская . . . . .           |
| 9                              | „                         | Берестово-Богодуховская . . . . . |
| 10                             | „                         | Нестеровская . . . . .            |
| 11                             | „                         | Копь . . . . .                    |
| 12                             | „                         | Григорьевская . . . . .           |
| 13                             | „                         | Копь . . . . .                    |
| 14                             | „                         | Уразовская . . . . .              |
| 15                             | „                         | Рутченковская . . . . .           |
| 16                             | „                         | Александровская . . . . .         |

| Фамилии владѣльцевъ или арендаторовъ компаний. | Годичная добывная способность въ настоящемъ 1886 году. | Наличность добытаго угля къ 1-му октября 1886 года. |           | Предполагаемая производительность въ 1887 г. |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------|
|                                                |                                                        | На копи.                                            | На станц. |                                              |

**вѣтви Донецкой дороги.**

|                                       |            |                                                       |         |                                 |
|---------------------------------------|------------|-------------------------------------------------------|---------|---------------------------------|
| Петровскихъ и Нелѣповскихъ крестьянъ. | 2.500,000  | —                                                     | —       | 3,000,000                       |
| Желѣзнянскихъ крест.                  | 1.200,000  | —                                                     | —       | 1.500,000                       |
| Н. Н. Иловайской.                     | 2.000,000  | —                                                     | —       | 500,000                         |
| Новороссійскаго Общества.             | 15.000,000 | —                                                     | —       | 12.500,000<br>(11 м. на мѣстѣ). |
| Древицкаго и Прохорова.               | 1.750,000  | 300,000                                               | 3,000   | 2.000,000                       |
| Я. И. Древицкаго и К <sup>о</sup> .   | 230,000    | 16,000                                                | 20,000  | 400,000                         |
| П. П. и П. И. Рыковскихъ.             | 3.500,000  | { угля 200,000 300,000 }<br>{ кокса 250,000 120,000 } |         | 4.000,000                       |
| А. К. Кебера.                         | 3.000,000  | 185,000                                               | 270,000 | 1.400,000                       |
| Берестово-Богодуховскаго Товарищества | 6.000,000  | 100,000                                               | —       | 4.000,000                       |
| Горнопромышленнаго Общества.          | 3.000,000  | 150,000                                               | 35,000  | 2.000,000                       |
| П. В. Шевченка.                       | 250,000    | 20,000                                                | —       | 600,000                         |
| Медвѣнскаго.                          | 300,000    | 25,000                                                | 25,000  | 150,000                         |
| С. Д. Пшеничнаго.                     | 1.200,000  | 60,000                                                | 5,000   | 1,000,000                       |
| М. В. Тарасенко.                      | 600,000    | 50,000                                                | 250,000 | 600,000                         |
| Ф. В. Карасева.                       | 300,000    | 10,000                                                | 30,000  | 400,000                         |
| А. Х. Иванова.                        | 3.000,000  | 20,000                                                | 40,000  | 1.200,000                       |



| №                            | Станція отпра-<br>вленія. | Названіе копей.             |
|------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 17                           | Юзово.                    | Копь . . . . .              |
| 18                           | Рудничная.                | Рудничанская . . . . .      |
| 19                           | Мандрыкино.               | Вознесенская . . . . .      |
| <b>Районъ Екатерининской</b> |                           |                             |
| 1                            | Гришино.                  | Новоэкономическая . . . . . |
| 2                            | »                         | Божедаровская . . . . .     |

Предсѣдатель Комиссии

Докладъ этотъ въ 10-е засѣданіе 31-го

За Секретаря

| Фамиліи владѣльцевъ<br>или арендаторовъ ко-<br>пей.     | Годичная<br>добывная спо-<br>собность въ<br>настоящемъ<br>1886 году. | Наличность добытаго<br>угля къ 1-му октябри<br>1886 года. |                  | Предполагас-<br>мая произво-<br>дительность<br>въ 1887 г. |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------------|
|                                                         |                                                                      | На кони.                                                  | На станц.        |                                                           |
| А. А. Добровскаго.                                      | 300,000                                                              | —                                                         | —                | 300,000                                                   |
| Горнаго и Промыш-<br>леннаго Общества<br>на югѣ Россіи. | 14.000,000                                                           | 400,000                                                   | —                | 12.000,000                                                |
| П. А. Карпова.                                          | 1.200,000                                                            | —                                                         | —                | 1.200,000                                                 |
| <b>Итого . . . .</b>                                    | <b>59.330,000</b>                                                    | <b>1.786,000</b>                                          | <b>1.098,000</b> | <b>48.750,000</b>                                         |
|                                                         |                                                                      |                                                           |                  | Потребленіе на мѣстѣ . . . . 11.000,000                   |
|                                                         |                                                                      |                                                           |                  | Подлежитъ вывозу . . . . . 37.750,000                     |
| <b>железной дороги.</b>                                 |                                                                      |                                                           |                  |                                                           |
| А. Н. Жуковскаго.                                       | 1.000,000                                                            | —                                                         | —                | 600,000                                                   |
| В. И. Бахирева.                                         | —                                                                    | —                                                         | —                | 800,000                                                   |
| <b>Итого . . . .</b>                                    | <b>1.000,000</b>                                                     | <b>—</b>                                                  | <b>—</b>         | <b>1.400,000</b>                                          |

выборныхъ А. Мезіусъ.

октября Собраніемъ утверждень.

П. Пестеревъ.

# ДОКЛАДЪ

ПРЕДСѢДАТЕЛЯ КОММИССИИ ВЫБОРНЫХЪ

А. Ф. МЕВИУСА.

## ВѢДОМОСТЬ

предполагаемаго вывоза минеральнаго топлива съ копей  
Донецкаго бассейна въ 1887 году.

|                                 |                                         | Угля.  | Антра-  |
|---------------------------------|-----------------------------------------|--------|---------|
|                                 |                                         | тысячи | пудовъ. |
| <b>I. Для желѣзныхъ дорогъ.</b> |                                         |        |         |
| 1                               | Курско-Харьково-Азовская . . . . .      | 6,000  |         |
| 2                               | Харьково-Николаевская . . . . .         | 4,000  |         |
| 3                               | Лозово-Севастопольская . . . . .        | 3,000  |         |
| 4                               | Донецкая . . . . .                      | 2,400  |         |
| 5                               | Московско-Курская . . . . .             | 5,000  |         |
| 6                               | Московско-Брестская . . . . .           | 1,200  |         |
| 7                               | Московско-Рязанская . . . . .           | 2,000  |         |
| 8                               | Орловско-Грязская . . . . .             | 500    | 1,500   |
| 9                               | Козлово-Воронежско-Ростовская . . . . . | 700    | 5,000   |
| 10                              | Ростово-Владикавказская . . . . .       | 3,500  | 1,000   |
| 11                              | Екатерининская . . . . .                | 2,800  |         |
| 12                              | Фастовская . . . . .                    | 1,000  |         |
| 13                              | Тамбово-Саратовская . . . . .           | 1,200  |         |
| 14                              | Грязе-Царицынская . . . . .             | 200    |         |
| 15                              | Юго-Западные . . . . .                  | 6,000  |         |
| 16                              | Либаво-Роменская . . . . .              | 150    |         |

|                                              |                                           | Угля.  | Антра-<br>цита. |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------|--------|-----------------|
|                                              |                                           | тысячи | пудовъ.         |
| 17                                           | Рязанско-Козловская . . . . .             | 300    |                 |
| 18                                           | Тамбово-Козловская . . . . .              | 100    |                 |
| 19                                           | Закавказская . . . . .                    | 80     |                 |
| 20                                           | Рязжско-Вяземская . . . . .               | 400    |                 |
| 21                                           | Моршанско-Сызранская . . . . .            | 40     |                 |
| 22                                           | Рязжско-Моршанская . . . . .              | 6      |                 |
| 23                                           | Курско-Кіевская . . . . .                 | 55     |                 |
|                                              |                                           | 40,631 | 7,500           |
| <b>II. Для сахарныхъ заводовъ.</b>           |                                           |        |                 |
| 1                                            | По Курско-Харьково-Азовской . . . . .     | 1,800  |                 |
| 2                                            | „ Курско-Кіевской и Сумск. уч. . . . .    | 7,200  |                 |
| 3                                            | „ Фастовской . . . . .                    | 3,600  |                 |
| 4                                            | „ Козлово-Воронежско-Ростовской . . . .   | 200    | 400             |
|                                              |                                           | 12,800 | 400             |
| <b>III. Для газовыхъ заводовъ.</b>           |                                           |        |                 |
| 1                                            | Г. Харькова . . . . .                     | 230    |                 |
| 2                                            | „ Кіева . . . . .                         | 200    |                 |
| 3                                            | „ Таганрога . . . . .                     | 60     |                 |
| 4                                            | „ Ростова . . . . .                       | 150    |                 |
|                                              |                                           | 640    |                 |
| <b>IV. Управленію Черноморскихъ портовъ.</b> |                                           |        |                 |
| 1                                            | Для портовъ Чернаго и Азовскаго морей . . | —      | 3,200           |
| 2                                            | Въ Севастополь и Николаевъ . . . . .      | 400    |                 |
|                                              |                                           | 400    | 3,200           |

|                                                          |                                             | Угля.  | Антра-<br>цита. |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------|-----------------|
|                                                          |                                             | тысячи | пудовъ.         |
| <b>V. Пароходствамъ.</b>                                 |                                             |        |                 |
| 1                                                        | Верхняго Днѣпра въ Кременчугѣ . . . . .     | 500    |                 |
| 2                                                        | ” ” ” Екатеринославѣ . . . . .              | 500    |                 |
| 3                                                        | Нижняго Днѣпра въ Александровскѣ . . . . .  | 1,500  |                 |
| 4                                                        | Частнымъ пароходамъ въ Ростовѣ и Таганрогѣ  | 5,500  | 3,500           |
|                                                          |                                             | 8,000  | 3,500           |
| <b>VI. Металлическимъ заводамъ.</b>                      |                                             |        |                 |
| 1                                                        | Луганскій литейный . . . . .                | 200    | 50              |
| 2                                                        | Тульскій оружейный . . . . .                | 15     |                 |
| 3                                                        | Брянскій рельсопрокатный . . . . .          | 450    |                 |
| 4                                                        | Екатеринославскимъ заводамъ . . . . .       | 2,500  |                 |
|                                                          |                                             | 3,165  | 50              |
| <b>VII. Для промышленныхъ и общественныхъ заведеній.</b> |                                             |        |                 |
| 1                                                        | По линіи Курско-Харьково-Азовской . . . . . | 2,700  |                 |
| 2                                                        | ” ” Лозово-Севастопольской . . . . .        | 800    |                 |
| 3                                                        | ” ” Харьково-Николаевской и за нею          | 1,700  |                 |
| 4                                                        | ” ” Сумскаго участка и за нимъ . . . . .    | 1,300  |                 |
| 5                                                        | ” ” Моск.-Курской и сосѣднимъ съ нею        | 1,300  |                 |
| 6                                                        | ” ” Донецкой . . . . .                      | 1,900  |                 |
| 7                                                        | ” ” Ростово-Владикавказской . . . . .       | 120    |                 |
| 8                                                        | ” ” Козл.-Воронеж.-Ростовской и за нею      | 150    | 7,750           |
| 9                                                        | ” ” Екатерининской . . . . .                | 600    |                 |
|                                                          |                                             | 10,570 | 7,750           |

| VIII. Для частнаго потребленія. |                                         | Угля.  | Антра-<br>цита. |
|---------------------------------|-----------------------------------------|--------|-----------------|
|                                 |                                         | тысячи | пудовъ.         |
| 1                               | По линіи Курско-Харьково-Азовской . . . | 5,800  | 1,000           |
| 2                               | „ „ Лозово-Севастопольской . . . . .    | 2,500  |                 |
| 3                               | „ „ Харьковско-Николаевской и за нею    | 3,300  |                 |
| 4                               | „ „ Сумскаго участка и за нимъ . .      | 1,200  |                 |
| 5                               | „ „ Моск.-Курской и сосѣднимъ съ нею    | 1,700  |                 |
| 6                               | „ „ Донецкой . . . . .                  | 1,600  |                 |
| 7                               | „ „ Ростово-Владикавказской . . . .     | 280    |                 |
| 8                               | „ „ Козл.-Воронеж.-Ростовской и за нею  | 1,550  | 3,600           |
| 9                               | „ „ Екатерининской . . . . .            | 400    |                 |
|                                 |                                         | 18,330 | 4,600           |
| Всего                           |                                         | 94,536 | 27,000          |

Всего угля и антрацита 121.536,000 пуд

### Распределеіе угольныхъ грузовъ по направленіямъ.

1. На дорогу Козлово-Воронежско-Ростовскую и далѣе, съ дорогъ Донецкой и Курско-Харьково-Азовской, черезъ Звѣрево.
1. Собственно для дороги Козл.-Ворон.-Ростовской . . . 500,000 пуд.
2. Для дороги Тамбово-Саратовской . . . . . 1.200,000 „
3. „ „ Грязе-Царицынской . . . . . 200,000 „
4. „ „ Тамбово-Козловской . . . . . 100,000 „
5. „ „ Моршанско-Сызранской . . . . . 40,000 „
6. „ „ Ряжско-Вяземской . . . . . 400,000 „
7. „ „ Ряжско-Моршанской . . . . . 6,000 „
8. „ „ Орловско-Грязской . . . . . 500,000 „

|                                                    |                    |
|----------------------------------------------------|--------------------|
| 9. Для дороги Рязанско-Козловской . . . . .        | 100,000 пуд.       |
| 10. Сахарнымъ заводамъ по линіи Козл.-Ворон.-Рост. | 200,000 „          |
| 11. Газовому заводу города Ростова . . . . .       | 150,000 „          |
| 12. Промышленнымъ и общественнымъ заведеніямъ      | 150,000 „          |
| 13. Частное потребленіе . . . . .                  | <u>1.550,000 „</u> |
|                                                    | 5.096,000 пуд.     |

## 2. По внутреннему сообщенію Донецкой дороги.

|                                             |                    |
|---------------------------------------------|--------------------|
| 1. Собственно для Донецкой дороги . . . . . | 2.400,000 пуд.     |
| 2. Луганскому заводу . . . . .              | 200,000 „          |
| 3. Промышленнымъ заведеніямъ . . . . .      | 1,900,000 „        |
| 4. Частное потребленіе . . . . .            | <u>1.600,000 „</u> |
|                                             | 6.100,000 пуд.     |

## 3. По дорогѣ Курско-Харьново-Азовской.

### А. На югъ.

|                                                   |                    |
|---------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Собственно для дороги . . . . .                | 2.000,000 пуд.     |
| 2. Для дороги Ростово-Владикавказской . . . . .   | 3.500,000 „        |
| 3. „ „ Козлово-Воронежско-Ростовской . . . . .    | 200,000 „          |
| 4. „ „ Закавказской . . . . .                     | 80,000 „           |
| 5. Газовому заводу г. Таганрога . . . . .         | 60,000 „           |
| 6. Южнымъ пароходствамъ въ Ростовѣ и Таганрогѣ    | 5.500,000 „        |
| 7. Промышленнымъ и обществ. заведеніямъ . . . . . | 370,000 „          |
| 8. Частное потребленіе . . . . .                  | <u>1.180,000 „</u> |
|                                                   | 12.890,000 пуд.    |

### Б. На стверь, до Лозовой.

|                                                |                    |
|------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Собственно для дороги . . . . .             | 1.000,000 пуд.     |
| 2. Для дороги Лозово-Севастопольской . . . . . | 1.000,000 „        |
| 3. Сахарнымъ заводамъ . . . . .                | 1.000,000 „        |
| 4. Промышленнымъ и общественнымъ заведеніямъ   | 2.400,000 „        |
| 5. Частное потребленіе . . . . .               | <u>2.500,000 „</u> |
|                                                | 7.900,000 пуд.     |

### В. На стверь, до Мерсфы,

|                                               |                |
|-----------------------------------------------|----------------|
| 1. Собственно для дороги . . . . .            | 1.000,000 пуд. |
| 2. Для дороги Харьково-Николаевской . . . . . | 2.600,000 „    |

|                                                     |                 |
|-----------------------------------------------------|-----------------|
| 3. Для дороги Либаво-Роменской . . . . .            | 150,000 пуд.    |
| 4. " " Курско-Кіевской . . . . .                    | 55,000 "        |
| 5. Сахарн. завод. по Сумскому уч. и Курско-Кіевской | 7.200,000 "     |
| 6. Газовому заводу г. Кіева . . . . .               | 200,000 "       |
| 7. Пароходству верхняго Днѣпра въ Кременчугѣ .      | 500,000 "       |
| 8. Промышленнымъ заведеніямъ . . . . .              | 2.500,000 "     |
| 9. Частное потребление . . . . .                    | 2.900,000 "     |
|                                                     | <hr/>           |
|                                                     | 17.105,000 пуд. |

*Г. На стѣрь, до Харькова и далье.*

|                                                    |                 |
|----------------------------------------------------|-----------------|
| 1. Собственно для дороги . . . . .                 | 2.000,000 пуд.  |
| 2. Для дороги Московско-Курской . . . . .          | 5.000,000 "     |
| 3. " " Московско-Брестской . . . . .               | 1.200,000 "     |
| 4. " " Рязанско-Козловской . . . . .               | 200,000 "       |
| 5. " " Московско-Рязанской . . . . .               | 2.000,000 "     |
| 6. Сахарнымъ заводамъ по линіи К.-Х.-Азовской .    | 800,000 "       |
| 7. Газовому заводу г. Харькова . . . . .           | 230,000 "       |
| 8. Металлическимъ заводамъ . . . . .               | 465,000 "       |
| 9. Промышл. и обществ. заведеніямъ по К.-Х.-Аз. д. | 250,000 "       |
| 10. " " " " " М.-Курской                           | 1.300,000 "     |
| 11. Частное потребленіе по Курско-Хар.-Азовской .  | 2.800,000 "     |
| 12. " " " " " Московско-Курской . .                | 1.700,000 "     |
|                                                    | <hr/>           |
|                                                    | 17.945,000 пуд. |

А всего по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ:

|                           |                 |
|---------------------------|-----------------|
| <i>на югъ</i> . . . . .   | 12.890,000 "    |
| <i>на стѣрь</i> . . . . . | 42.950,000 "    |
|                           | <hr/>           |
|                           | 55,840,000 пуд. |

**4. По дорогѣ Енатерининской.**

|                                                                             |                |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1. Собственно для дороги . . . . .                                          | 2.800,000 пуд. |
| 2. Для дороги Харьковско-Николаевской . . . . .                             | 1.400,000 "    |
| 3. " " Фастовской . . . . .                                                 | 1.000,000 "    |
| 4. " " Юго-Западныхъ . . . . .                                              | 6.000,000 "    |
| 5. " " Лозово-Севастопольской . . . . .                                     | 2.000,000 "    |
| 6. Сахарнымъ заводамъ Фастовскаго района . . .                              | 3.600,000 "    |
| 7. Управленію Черноморскихъ портовъ . . . . .                               | 400,000 "      |
| 8. Днѣпровскому пароходству въ Енатеринославѣ и<br>Александровскѣ . . . . . | 2.000,000 "    |



|     |                                                  |                 |
|-----|--------------------------------------------------|-----------------|
| 9.  | Промышленнымъ и общественнымъ заведеніямъ:       |                 |
|     | по Екатерининской . . . . .                      | 3.100,000 пуд.  |
| 10. | „ Лозово-Севастопольской . . . . .               | 400,000 „       |
| 11. | „ Харьково-Николаевской и за нею . . . . .       | 700,000 „       |
| 12. | Частное потребленіе: по Екатерининской . . . . . | 400,000 „       |
| 13. | „ Лозово-Севастопольск. . . . .                  | 2.000,000 „     |
| 14. | „ Хар.-Никол. и за нею . . . . .                 | 1.700,000 „     |
|     |                                                  | 27.500,000 пуд. |
|     | Всего . . . . .                                  | 94.536,000 пуд. |

Изъ 55.840,000 пудовъ минеральнаго топлива, опредѣляемаго къ перевозкѣ въ 1887 г. по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, назначается:

*А. Въ сѣверномъ направленіи.*

|    |                                                      |                 |
|----|------------------------------------------------------|-----------------|
| 1. | Для желѣзныхъ дорогъ: Курско-Хар.-Азовской . . . . . | 4.000,000 пуд.  |
|    | Харьково-Николаевск. . . . .                         | 2.600,000 „     |
|    | Лозово-Севастопольск. . . . .                        | 1.000,000 „     |
|    | Либаво-Роменской . . . . .                           | 150,000 „       |
|    | Курско-Кіевской . . . . .                            | 55,000 „        |
|    | Московско-Курской . . . . .                          | 5.000,000 „     |
|    | Московско-Брестской . . . . .                        | 1.200,000 „     |
|    | Рязанско-Козловской . . . . .                        | 200,000 „       |
|    | Московско-Рязанской . . . . .                        | 2.000,000 „     |
|    |                                                      | 16.205,000 пуд. |
| 2. | Сахарнымъ заводамъ по линіи: Кур.-Хар.Азов. . . . .  | 1.800,000 „     |
|    | Сумскаго участка . . . . .                           | 7.200,000 „     |
| 3. | Газовымъ заводамъ г. Харькова и Кіева . . . . .      | 430,000 „       |
| 4. | Пароходствамъ въ Кременчугѣ . . . . .                | 500,000 „       |
| 5. | Металлическимъ заводамъ . . . . .                    | 465,000 „       |
| 6. | Промышленнымъ и общественнымъ заведеніямъ . . . . .  | 6.450,000 „     |
| 7. | Для частнаго потребленія . . . . .                   | 9.900,000 „     |
|    |                                                      | 42.950,000 пуд. |

*Б. Перевозка въ южномъ направленіи,*

какъ показано выше . . . . . 12.890,000 „

---

55.840,000 пуд.

Изъ 32.296,000 пудовъ минеральнаго топлива, опредѣляемаго къ перевозкѣ въ 1887 году по Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ, назначается:

|                                                                     | Угля.<br>Пуды. | Антрацита.<br>Пуды. |
|---------------------------------------------------------------------|----------------|---------------------|
| 1. Для желѣзныхъ дорогъ:                                            |                |                     |
| Козлово-Воронежско-Ростовской . . . . .                             | 700,000        | 5.000,000           |
| Орловско-Грязской . . . . .                                         | 500,000        | 1.500,000           |
| Ростово-Владикавказской . . . . .                                   | —              | 1.000,000           |
| Тамбово-Саратовской . . . . .                                       | 1.200,000      | —                   |
| Грязе-Царицынской . . . . .                                         | 200,000        | —                   |
| Рязанско-Козловской . . . . .                                       | 100,000        | —                   |
| Тамбово-Козловской . . . . .                                        | 100,000        | —                   |
| Рязско-Вяземской . . . . .                                          | 400,000        | —                   |
| Моршанско-Сызранской . . . . .                                      | 40,000         | —                   |
| Рязско-Моршанской . . . . .                                         | 6,000          | —                   |
| 2. Сахарнымъ заводамъ . . . . .                                     | 200,000        | 400,000             |
| 3. Газовому заводу г. Ростова . . . . .                             | 150,000        | —                   |
| 4. Управленію Черноморскихъ портовъ . . . . .                       | —              | 3.200,000           |
| 5. Пароходствамъ по Дону, Азовскому и Чер-<br>ному морямъ . . . . . | —              | 3.500,000           |
| 6. Металлическимъ заводамъ . . . . .                                | —              | 50,000              |
| 7. Промышленнымъ и обществен. заведеніямъ:                          |                |                     |
| а) съ дороги Донецкой . . . . .                                     | 150,000        | —                   |
| б) „ „ Козлово-Воронеж.-Ростов.                                     | —              | 7.750,000           |
| 8. Для частнаго потребленія:                                        |                |                     |
| а) съ дороги Донецкой . . . . .                                     | 1.550,000      | —                   |
| б) „ „ Козлово-Воронеж.-Ростов.                                     | —              | 4.600,000           |
| Итого . . . . .                                                     | 5.296,000      | 27,000,000          |

А всего угля и антрацита . . . . . 32.296,000 пуд.

Предсѣдатель Комиссіи выборныхъ *А. Мевіусъ*.

Докладъ этотъ XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ утвержденъ, что видно изъ протокола 3-го засѣданія 22-го октября и 10-го засѣданія 31-го октября.

За секретаря *П. Пестеревъ*.

## СТАТИСТИЧЕСКІЯ СВѢДѢНІЯ

объ углепромышленности въ восточной части Донецкаго бассейна, за время съ 1 октября 1885 года по 1 октября 1886 года.

| Владѣльцы копей.                                     | Годовая добывная способность. | Наличность добытаго антрацита. |                | Предполагаемая производительность въ 1887 году. |
|------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------|-------------------------------------------------|
|                                                      |                               | При рудникахъ.                 | При станціяхъ. |                                                 |
| <b>Грушевскій рудникъ:</b>                           |                               |                                |                |                                                 |
| 1) Русское Общество пароходства и торговли . . . . . | 4.000,000                     | 300,000                        | —              | 4.000,000                                       |
| 2) Азовская угольная К <sup>о</sup> . . . . .        | 2.000,000                     | 400,000                        | 100,000        | 2.000,000                                       |
| 3) Кошкина . . . . .                                 | 5.000,000                     | 200,000                        | —              | 5.000,000                                       |
| 4) Максимова . . . . .                               | 3.000,000                     | 2.000,000                      | 100,000        | 3.000,000                                       |
| 5) Вожковской . . . . .                              | 1.000,000                     | 700,000                        | 50,000         | 1.000,000                                       |
| 6) Устинова . . . . .                                | 800,000                       | 200,000                        | 50,000         | 800,000                                         |
| 7) Фрумсона . . . . .                                | 300,000                       | 50,000                         | —              | 300,000                                         |
| 8) Шалошикова . . . . .                              | 600,000                       | 200,000                        | —              | 600,000                                         |
| 9) Фоль-Дикена . . . . .                             | 600,000                       | 200,000                        | —              | 600,000                                         |
| 10) Чахировой . . . . .                              | 1.200,000                     | 300,000                        | —              | 1.000,000                                       |
| 11) Еттеровичъ . . . . .                             | 200,000                       | —                              | —              | 200,000                                         |
| 12) Отто . . . . .                                   | 1.200,000                     | 300,000                        | 100,000        | 1.200,000                                       |
| 13) Шпкъ . . . . .                                   | в ы р а б о т а л с я.        |                                |                |                                                 |
| 14) Азовское пароходство . . . . .                   | 1.500,000                     | 200,000                        | 100,000        | 1.500,000                                       |
| 15) Южно-Русское общество . . . . .                  | 1.000,000                     | —                              | —              | 1.000,000                                       |
| 16) Панченко . . . . .                               | 600,000                       | 100,000                        | 50,000         | 600,000                                         |
| 17) Попова . . . . .                                 | 600,000                       | 100,000                        | 50,000         | 600,000                                         |
| 18) Мороховца . . . . .                              | 600,000                       | 200,000                        | 100,000        | 600,000                                         |
| 19) Гегенбёшеръ . . . . .                            | 600,000                       | 100,000                        | —              | 600,000                                         |

| Владѣльцы копей.                             | Годовая добычная способность. | Наличность добытаго антрацита. |                | Предполагаемая производительность въ 1887 году. |
|----------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------|-------------------------------------------------|
|                                              |                               | При рудникахъ.                 | При станціяхъ. |                                                 |
| 20) Корнѣева . . . . .                       | 600,000                       | —                              | —              | 600,000                                         |
| 21) Емельянова . . . . .                     | 600,000                       | 100,000                        | 100,000        | 600,000                                         |
| 22) Мельникова . . . . .                     | 600,000                       | 300,000                        | —              | 600,000                                         |
| 23) Кукса . . . . .                          | 2.000,000                     | 100,000                        | —              | 2.000,000                                       |
| 24) Глушченкова . . . . .                    | 400,000                       | 50,000                         | —              | 400,000                                         |
| 25) Зазыбина . . . . .                       | 500,000                       | 50,000                         | —              | 500,000                                         |
| 26) Мелкіе углепромышленники . .             | 2.000,000                     | 200,000                        | 100,000        | 2.000,000                                       |
| <b>Власовскій рудникъ:</b>                   |                               |                                |                |                                                 |
| 27) Товарищество Зазыбина и К <sup>о</sup> . | 1.000,000                     | —                              | —              | 200,000                                         |
| 28) Веермана . . . . .                       | 1.200,000                     | —                              | —              | 1.200,000                                       |
| 29) Старкова . . . . .                       | 1.000,000                     | —                              | —              | 800,000                                         |
| <b>Сулиновскій рудникъ:</b>                  |                               |                                |                |                                                 |
| 30) Пастухова . . . . .                      | 500,000                       | —                              | —              | 500,000                                         |
| Итого . . . . .                              | 35.200,000                    | 6.350,000                      | 900,000        | 34.000,000                                      |

Такимъ образомъ, производительность копей восточнаго бассейна уменьшилась, сравнительно съ прошлымъ годомъ, что главнѣйше зависѣло отъ уменьшенія работъ на рудникѣ Русскаго Общества пароходства и торговли.

Въ послѣдній отчетный годъ было добыто до 32 мил. пуд. антрацита, которые были отправлены по слѣдующимъ мѣстамъ и направленіямъ:

- 1) Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. . . . . 5.000,000
  - 2) Орлово-Грязской ж. д. . . . . 1.500,000
  - 3) Ростово-Владикавказской ж. д. . . . . 1.000,000
- 
- 7.500,000

|                                                                                     |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4) Для портовъ Чернаго и Азовскаго морей                                            | 3.200,000  |
| 5) Русскому Обществу пароход. и торговли                                            | 2.000,000  |
| 6) Для фабрикъ и заводовъ г. Ростова . . .                                          | 7.000,000  |
| 7) Для г. Таганрога . . . . .                                                       | 1.000,000  |
| 8) Для сахарныхъ заводовъ . . . . .                                                 | 400,000    |
| 9) Для промышлен. заведеній г. Москвы . .                                           | 500,000    |
| 10) На Волгу въ Царицынъ и Саратовъ . .                                             | 250,000    |
| 11) Для г. Новочеркаска . . . . .                                                   | 2.200,000  |
| 12) Для пароходства по Дону . . . . .                                               | 1.500,000  |
| 13) Для частныхъ потребителей г. Воронежа<br>и по линіи Воронежско-Ростовской ж. д. | 1.000,000  |
| 14) Для Луганскаго завода . . . . .                                                 | 50,000     |
| 15) Мелкимъ потребителямъ по разнымъ ли-<br>ніямъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .        | 400,000    |
| 16) Продано на подводы для домашняго ото-<br>пленія въ окрестностяхъ . . . . .      | 2.000,000  |
| Итого . . . . .                                                                     | 29.000,000 |

Изъ означеннаго количества одна треть направлялась на сѣверъ и двѣ трети на югъ по линіи Воронежско-Ростовской жел. дороги. Что касается до количества перевезеннаго угольнаго груза по Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дорогѣ, съ 1-го октября 1885 г. по 1-е октября 1886 г.,—то оно выражается слѣдующими цифрами:

|                                                                                          |               |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| перевезено по линіи Козлово-Воронежско-Ро-<br>стовской ж. д. съ мѣстныхъ копей . . . . . | до 27.000,000 |
| съ Донецкой дороги . . . . .                                                             | до 2.200,000  |
| съ Азовской дороги . . . . .                                                             | до 1.500,000  |
| Всего . . . . .                                                                          | 30.700,000    |

Не имѣя причинъ предполагать значительныхъ измѣненій въ вышепоказанныхъ цифрахъ въ будущемъ отчетномъ году,—я предлагаю считать ихъ нормальными и въ 1887 году.

Выборный отъ Донскихъ угленпро-  
мышленниковъ *Отто*.

Харьковъ,  
24 октября 1886 г

# ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

## по пересмотру правилъ о перевозкѣ минеральнаго топлива Донецкаго бассейна.

Въ занятіяхъ комиссіи принимали участіе: гг. А. Мевіусъ, А. Глѣбовъ, Н. Авдаковъ, Д. Иловайскій, К. Мсциховскій, И. Балкашинъ, В. Степановъ, Д. Нероновъ, И. Азбукинъ, А. Петеровъ, Ф. Галицинскій, П. Борисовъ, М. Кривошеинъ, В. Отто, С. Ивановъ, К. Гейнцельманъ, И. Уманскій и Г. Десперадовичъ.

---

Въ комиссію, организованную Съездомъ для пересмотра правилъ о перевозкѣ минеральнаго топлива, переданы были для разсмотрѣнія и нѣкоторые другіе вопросы, хотя и не относящіеся прямо до пересмотра означенныхъ правилъ, но по существу ихъ имѣющіе тѣсную связь съ перевозкою угля по желѣзнымъ дорогамъ; а потому эти вопросы и были настоящею комиссіею разобраны совмѣстно съ правилами перевозки и, частію, послужили поводомъ къ нѣкоторому измѣненію этихъ правилъ, частію же вызвали отдѣльныя постановленія комиссіи, которыя и вошли въ настоящій нашъ докладъ въ видѣ особыхъ постановленій, представляемыхъ на разсмотрѣніе и утвержденіе Съезда. Но какъ главною цѣлію работъ комиссіи былъ пересмотръ и новая редакція правилъ перевозки, то мы имѣемъ честь предложить Съезду прежде всего эту новую редакцію правилъ, въ томъ измѣненномъ противу прежняго видѣ, въ какомъ эти правила были выработаны въ настоящей комиссіи.

---

# П РА В И Л А

о перевозкѣ минеральнаго топлива съ копей, расположенныхъ по Курско-Харьково-Азовской, Донецкой и Екатерининской желѣзнымъ дорогамъ, при участіи избираемыхъ съѣздами уполномоченныхъ и выборныхъ отъ углепромышленниковъ.

## а) Правила общія.

Избираемые углепромышленными съѣздами выборные допускаются къ распредѣленію подвижнаго состава, предоставляемаго Курско-Харьково-Азовской, Донецкой и Екатерининской желѣзными дорогами подъ перевозку минеральнаго топлива, на слѣдующихъ основаніяхъ:

§ 1. Къ 18-му числу каждаго мѣсяца предсѣдатель Комиссіи выборныхъ получаетъ отъ всѣхъ отправителей и главнѣйшихъ потребителей минеральнаго топлива свѣдѣнія о желательной отправкѣ или доставкѣ минеральнаго топлива въ теченіи предстоящаго мѣсяца, съ указаніемъ пунктовъ полученія и самаго направленія.—Изъ этихъ заявленій составляется на предстоящій мѣсяць общій планъ перевозокъ (форма № 1 \*), который и вносится на обсужденіе общаго совѣщанія представителей желѣзныхъ дорогъ и выборныхъ, собираемаго въ Харьковѣ.

*Примѣчаніе 1-е.* Сношенія съ управленіемъ Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, по перевозкѣ угля съ копей Азовской и Донецкой желѣзныхъ дорогъ, возлагаются на ближайшаго къ Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дорогѣ выборнаго отъ копей, расположенныхъ по Донецкой дорогѣ.

*2-е.* Если заявленіе копей или складовъ о размѣрѣ желательной перевозки разнится отъ заявленія потребителей минеральнаго топлива, относительно требованія на перевозку,

---

\*) Формы № 1-й и 2-й оставлены нынѣ существующія, а потому образца ихъ не прилагается.

то предсѣдатель выборныхъ вносить въ планъ перевозки меньшую изъ этихъ двухъ цифръ; если же заявленіе на перевозку поступило отъ склада или копи, а отъ потребителя не поступало, или обратно, то въ планъ перевозки вносится лишь то заявленіе, которое поступило.

§ 2. Къ 20-му числу каждаго мѣсяца или ко дню, определенному на предыдущемъ совѣщаніи, представители дорогъ: Донецкой, Екатерининской, Курско-Харьково-Азовской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Лозово-Севастопольской, Харьковско-Николаевской и Московско-Курской—собираются въ г. Харьковѣ, для совѣщанія по перевозкѣ минеральнаго топлива съ копей, расположенныхъ на дорогахъ: Курско-Харьково-Азовской, Донецкой и Екатерининской.

Совѣщаніе, по выборѣ изъ своей среды предсѣдателя, рассматриваетъ, совмѣстно съ выборными отъ углепромышленниковъ, планъ и окончательно устанавливаетъ размѣръ и направленіе перевозокъ въ теченіе слѣдующаго мѣсяца: заключеніе совѣщанія передается къ руководству Коммиссіи выборныхъ. Принятія на совѣщаніяхъ цифры перевозки минеральнаго топлива по отдѣльнымъ дорогамъ обязательны для этихъ дорогъ, хотя бы послѣ того имъ предъявлены были другіе, болѣе цѣнные грузы. Дороги, не приславшія на совѣщаніе своихъ представителей, считаются согласившимися съ постановленіями совѣщаній.

Независимо отъ установленія размѣра и направленія перевозки, эти совѣщанія обсуждаютъ, съ участіемъ уполномоченныхъ отъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ, всѣ вопросы, имѣющіе отношеніе къ передвиженію по желѣзнымъ дорогамъ каменноугольныхъ грузовъ.

Трудамъ совѣщаній ведется протоколъ, который представляется предсѣдателемъ на разсмотрѣніе Департамента желѣзныхъ дорогъ.

Чины правительственной инспекціи желѣзныхъ дорогъ, перевозящихъ донецкое минеральное топливо, принимаютъ, буде признаютъ полезнымъ, участіе въ упомянутыхъ совѣщаніяхъ.

§ 3. Потребныя, согласно заключенію совѣщанія въ Харьковѣ, перевозочныя средства раздѣляются Коммиссіею выборныхъ по дорогамъ, станціямъ, направленіямъ и по роду потребителей. Копія общаго плана перевозки (фор. № 1), со сдѣланными въ немъ исправленіями, согласно заключенію совѣщанія, сообщается инспекціямъ и управленіямъ дорогъ, участвующимъ въ перевозкѣ ми-



нерального топлива, не позже какъ за три дня до введенія въ дѣйствіе.

При распредѣленіи перевозочныхъ средствъ, Коммиссія выборныхъ руководствуется слѣдующими основаніями:

а) копямъ и складамъ, поставляющимъ минеральное топливо потребителямъ, подлежащимъ обязательному удовлетворенію, назначаются сполна такія перевозочныя средства, которыми возможно обезпечить: а) желѣзнымъ дорогамъ — установленныя для нихъ нормы зимняго и лѣтняго запасовъ топлива; б) остальнымъ привилегированнымъ потребителямъ — безостановочное дѣйствіе ихъ производствъ, по особымъ отъ нихъ заявленіямъ, доставляемымъ своевременно Коммиссіи выборныхъ;

б) копямъ и складамъ, запродавшимъ минеральное топливо прочимъ потребителямъ, назначаются остальные перевозочныя средства, каковыя, вмѣстѣ съ первыми (пункт. а), не должны превосходить общихъ перевозокъ минеральнаго топлива, опредѣленныхъ для Курско-Харьково-Азовской и Екатерининской и частныхъ перевозокъ того же топлива, отдѣленныхъ Козлово-Воронежско-Ростовскою дорогою на удовлетвореніе донецкихъ грузовъ;

в) при распредѣленіи перевозныхъ средствъ, упомянутыхъ въ пунктѣ б, принимается во вниманіе состояніе запродажъ и запасовъ на станціяхъ и копяхъ, производительность копей и наблюдается, чтобы отправители, снабжающіе привилегированныхъ потребителей, удовлетворялись по остальнымъ своимъ частнымъ отправкамъ тогда, когда всѣ остальные отправители получаютъ соотвѣтствующее первымъ отправителямъ число вагоновъ \*).

§ 4. Составленное Коммиссіей распредѣленіе перевозочныхъ средствъ служитъ для выборныхъ руководствомъ при изготовленіи ими списковъ очередной отправки станцій (форма № 2). Выборные доставляютъ очередные списки: управленію Донецкой дороги не позже какъ за 4 дня до 1 числа наступающаго мѣсяца, а въ управленія Курско-Харьково-Азовской и Екатерининской—за два дня до 1 числа; копии же этихъ списковъ препровождаютъ, сверхъ того, инспекторамъ подлежащихъ дорогъ.

\*) Лица, купившія минеральное топливо на копияхъ, пользуются правомъ отправки, согласно пунктамъ а, б и в § 3, при чемъ подаваемые ими вагоны зачисляются въ очередь тѣхъ копей, на коихъ уголь ими купленъ; но такія лица доставляютъ въ Коммиссію выборныхъ: а) удостовѣренія Окружнаго Инженера о существованіи копи и о размѣрѣ ея производительности; б) отъ управленія желѣзной дороги — о наймѣ на станціи склада, и в) письменное доказательство о покупкѣ угля съ извѣстной копи.

§ 5. Управленія дорогъ грузящихъ неуклонно исполняютъ при подачѣ вагоновъ указанные въ спискѣ очереди, при чемъ причина всякаго отъ нихъ уклоненія должна быть объяснена надлежащею отмѣткою въ книгѣ отправленія.

§ 6. Очередь каждаго отправителя, не нагрузившаго вагоновъ въ назначенный срокъ, по сношенію выборнаго съ управленіемъ дороги, передается: а) отъ отправителя привилегированнаго къ другому такому же отправителю, въ пополненіе недочета по его отправкѣ, если таковой окажется, или частному отправителю первой очереди; б) отъ частнаго отправителя—другому частному лицу по очереди той же станціи отправленія или другой, находящейся на той же вѣтви (по Донецкой ж. д.).

§ 7. Если отправители и получатели приняли на себя нагрузку и выгрузку минеральнаго топлива, то управленіе дороги освобождается отъ исполненія этой обязанности, впредь до особаго съ нимъ по этому предмету соглашенія.

§ 8. Начальники станцій непосредственной отправки или другіе назначенные для того агенты посылаютъ выборному суточное увѣдомленіе о размѣрѣ отправки со станціи, съ объясненіемъ причинъ происшедшихъ перемѣнъ; о тѣхъ же уклоненіяхъ въ погрузкѣ или подачѣ вагоновъ, которыя могутъ повлечь затрудненія въ общемъ исполненіи плана перевозокъ, управленіе немедленно сообщаетъ выборному своего района и предсѣдателю Коммиссіи выборныхъ.

§ 9. Свѣдѣнія, собираемыя выборными, по заявленіямъ отправителей, сдѣланнымъ назначеніямъ и исполненнымъ отправкамъ, вносятся ими въ особую книгу, которая предъявляется углепромышленникамъ и инспекціи, по ихъ требованію.

§ 10. Выборные отъ углепромышленниковъ ежемѣсячно сообщаютъ чинамъ инспекціи о результатахъ по операціямъ отправки минеральнаго топлива.

§ 11. Заявленія о неправильныхъ дѣйствіяхъ выборныхъ обращаются въ Коммиссію выборныхъ, которая обсуждаетъ оныя неотлагательно, а если дѣло не имѣетъ характера экстреннаго, то въ первое очередное засѣданіе.

§ 12. Недоразумѣнія между управленіями желѣзныхъ дорогъ и выборными отъ углепромышленниковъ, по примѣненію настоящихъ правилъ и по затрудненіямъ, какія могутъ встрѣтиться при передачѣ минеральнаго топлива съ одной дороги на другую, пред-

варительно поступленія въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, разбираются на мѣстѣ узловыми комиссіями \*), съ участіемъ въ нихъ выборныхъ и уполномоченныхъ. Сверхъ того, въ случаѣ внезапно возникающихъ затрудненій по перевозкѣ минеральнаго топлива на одной изъ дорогъ-отправительницъ,— выборные просятъ инспектора о созывѣ экстреннаго совѣщанія, съ участіемъ инспектора подлежащей дороги, представителя ея, выборныхъ и уполномоченныхъ отъ Сѣзда.

§ 13. Выборные отъ углепромышленниковъ подчиняются распоряженіямъ Министерства путей сообщенія объ отмѣнѣ, измѣненіи и дополненіи настоящихъ правилъ и по прекращенію дѣятельности Комиссіи отдѣльныхъ выборныхъ.

б) Правила, относящіяся до отправокъ съ Донецкой каменно-угольной дороги.

§ 14. Отказы отъ нагрузки вагоновъ, назначенныхъ какъ по мѣсячному, такъ и по дополнительному списку выборныхъ, сообщаются своевременно (§ 16) отправителемъ начальнику станціи, а этимъ послѣднимъ, по телеграфу, управленію дороги и въ копіи выборному (тою же телеграммою). О перемѣнѣ направленія отправки, перемѣнѣ станціи нагрузки и о требованіи новыхъ вагоновъ—отправитель непосредственно заявляетъ, письменно или телеграммою, выборному, который сноситъ съ управленіемъ дороги по предмету необходимыхъ на эти случаи распоряженій.

§ 15. Отказы отъ нагрузки дѣлаются за двое сутокъ до дня, назначеннаго для исполненія этой операціи по мѣсячному или дополнительному списку выборныхъ.

§ 16. Первые 12 часовъ (деннаго времени, считая отъ 9 часовъ утра до 9 часовъ вечера), со времени поступленія отказа отправителя отъ нагрузки (см. § 16), управленіе Донецкой дороги ожидаетъ отъ выборныхъ замѣщенія этого отказа; по истеченіи же срока, т. е. по прошествіи полнаго дня или 12-ти-часоваго дневнаго времени (за исключеніемъ ночи), управленіе дороги вступаетъ въ распоряженіе вагонами, отъ нагрузки коихъ послѣдовали отказы и обращаетъ таковыя вагоны, по своему усмотрѣнію, подъ всякіе грузы, не исключая и минеральнаго топлива.

\*) См. циркуляръ техническо-инспекторскаго комитета отъ 3 ноября 1877 года № 10,713.

§ 17. Несоблюдение отправителями минерального топлива срока отказа отъ нагрузки, определеннаго § 15, какъ равно и неподача управленіемъ Донецкой дороги назначеннаго по спискамъ выборныхъ числа вагоновъ подъ нагрузку, подвергаетъ обѣ стороны штрафу въ три рубля съ вагона.

§ 18. Своевременнымъ отказомъ отъ нагрузки считается отказъ, который поступилъ на имя начальника станціи отправленія— въ видѣ письма или телеграммы— до 9 час. утра указаннаго въ § 15 дня.

§ 19. Если вагоны, назначенные по распределенію выборныхъ, поданы подъ нагрузку въ указанный этимъ распределеніемъ день не позже 9 час. утра, то они должны быть нагружены къ вечеру (къ закату солнца) того же дня. Если же будутъ поданы позже, то для нагрузки ихъ предоставляется углеотправителямъ 18 часовъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда назначенный въ данный день вагонъ управленіемъ Донецкой дороги не будетъ поданъ вовсе или предоставленный въ распоряженіе углеотправителя вагонъ не будетъ нагруженъ въ определенный выше срокъ, то въ первомъ случаѣ— управленіе дороги, а во второмъ— углеотправитель подвергаются уплатѣ штрафа въ три рубля за каждый вагонъ, согласно § 17.

§ 20. Всякій случай уплаты штрафа, предвидѣнный §§ 17, 18 и 19, отправителемъ управленію дороги, или обратно, констатируется составляемымъ на станціи актомъ за надлежащими подписями обѣихъ сторонъ, съ удостовѣреніями, подобными тѣмъ, которыя требуются вообще при неправильностяхъ по отправкамъ, предвидѣнныхъ конвенціею дорогъ. Расчеты между управленіемъ Донецкой дороги и отдѣльными углепромышленниками производятся въ теченіи того мѣсяца, къ которому эти штрафы относятся. Если бы которая-либо изъ сторонъ, обязанныхъ уплатою штрафа, не уплатила причитающихся съ нея суммъ, то сторона, не получившая уплаты, вноситъ черезъ Коммиссію выборныхъ свое требованіе на обсужденіе ближайшаго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

§ 21. При остановкѣ товарнаго движенія какъ на Донецкой дорогѣ, такъ и на дорогахъ слѣдованія (того угля, подъ который вагоны имѣютъ быть поданы), управленіе Донецкой дороги освобождается отъ 3-хъ рублей штрафа, съ момента выставленнаго имъ на станціяхъ оповѣщенія управленія подлежащей дороги.

§ 22. Неимѣніе конвенціонныхъ вагоновъ освобождаетъ управленіе Донецкой дороги отъ уплаты штрафа, но не отъ подачи, въ предѣлахъ опредѣленнаго обмѣна минеральнаго топлива, угольнаго вагона для нагрузки его въ другомъ направленіи. При этомъ, углеотправитель можетъ отказаться отъ такого вагона, безъ уплаты за то какого-либо штрафа.

§ 23. Проливные дожди, ураганы и сильныя мятели должны быть принимаемы Управленіемъ Донецкой дороги во вниманіе при опредѣленіи сроковъ нахождения поданныхъ подъ нагрузку вагоновъ въ распоряженіи углеотправителей. Обстоятельства эти должны быть удостовѣрены соответствующими актами. Въ тѣхъ же случаяхъ и управленіе Донецкой дороги освобождается отъ отвѣтственности за несвоевременную подачу вагоновъ, согласно существующаго на сей предметъ министерскаго распоряженія.

Эти выработанныя Коммиссіею правила о перевозкѣ минеральнаго топлива были доложены XI Съѣзду горнопромышленниковъ въ 16-е засѣданіе 7-го ноября. Собраніемъ эти правила одобрены, за исключеніемъ послѣднихъ словъ въ § 3 пунктъ а; эти слова: „по особымъ отъ нихъ заявленіямъ, доставляемымъ своевременно Коммиссіи выборныхъ“ — Собраніемъ отвергнуты. Выработанный проектъ правилъ о перевозкѣ минеральнаго топлива XI Съѣздъ, въ 16 засѣданіи 7 ноября, постановилъ:—препроводить къ г. Министру путей сообщенія съ просьбою объ утвержденіи такового въ желѣзнодорожномъ Совѣтѣ, на основаніи § 51 пункта а) Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

Въ возмѣщеніе расходовъ, производимыхъ Донецкою дорогою по составленію и доставкѣ суточныхъ увѣдомленій и другихъ свѣдѣній, Коммиссія, по соглашенію съ представителями Донецкой дороги, предлагаетъ Съѣзду ассигновать и внести въ смѣту рас-

ходовъ 900 рублей и препровождаютъ ихъ помѣсячно въ Управленіе Донецкой дороги.

Это предложеніе Коммиссіи XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ утверждено.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

За симъ, Коммиссія обратилась къ разсмотрѣнію тѣхъ невыяснившихся вопросовъ, которые переданы были Съѣздомъ на ея специальное разрѣшеніе, помимо конечно тѣхъ, рѣшеніе которыхъ всецѣло вошло въ проектъ правилъ перевозки минеральнаго топлива.

1) По вопросу о болѣе своевременномъ и правильномъ поступленіи поцудныхъ взносовъ на содержаніе учреждений Съѣзда съ дорогъ Донецкой и Екатерининской, представители этихъ дорогъ объяснили, что нѣкоторое замѣшательство, а слѣдовательно и замедленіе въ поступленіи этихъ взносовъ, произошло единственно лишь потому, что нѣкоторое время дорогамъ приходилось производить очень сложные и затруднительные расчеты съ дорогами получательницами, на которыя платежи эти были переводимы; но что въ настоящее время, когда относительно этого сбора мы обратились къ порядку, прежде практиковавшемуся,—сборы эти будутъ поступать болѣе правильно и своевременно, т. е. примѣрно мѣсяца черезъ полтора,—по той причинѣ, что правленіе дороги Донецкой находится въ Москвѣ, а на Екатерининской дорогѣ существуетъ правительственный контроль, безъ предварительной провѣрки котораго выдачи этихъ суммъ не возможны.

Это сообщеніе XI Съѣздомъ принято къ свѣдѣнію.

2) По вопросу о необходимости болѣе тщательной разверстки вагоновъ между отдѣльными отправителями, въ случаѣ ограниченія дорогами перевозочныхъ средствъ, изъ объясненій, представленныхъ выборными, оказалось, что хотя правильная и уравнивательная разверстка вагоновъ не только между отправителями, но даже и между отдѣльными дорогами, дѣйствительно необходима, но она, во всякомъ случаѣ, практикуется и въ настоящее время въ такой степени, въ какой представляется это возможнымъ, въ виду спѣшно всегда производимаго распредѣленія, при чемъ всѣ

случающіяся сокращенія падали и падаютъ, главнымъ образомъ, на долю частнаго потребленія.

Это сообщеніе XI Съѣздомъ принято къ свѣдѣнію.

3) Ревизіонная Коммиссія, въ докладѣ своемъ Съѣзду, рекомендуетъ Коммиссіи выборныхъ, чтобы она, распредѣляя вагоны отправителямъ, сообразовалась при этомъ съ производительностію копей. Наша Коммиссія признала такой способъ недостаточно убѣдительнымъ и мало обезпечивающимъ правильность производимаго выборными распредѣленія, такъ какъ у нѣкоторыхъ копей производительная способность подвержена довольно быстрымъ и значительнымъ колебаніямъ.—Вслѣдствіе этого мы признаемъ, съ своей стороны, полезнымъ рекомендовать гг. выборнымъ, въ случаяхъ оказывающагося стѣсненія въ перевозочныхъ средствахъ желѣзныхъ дорогъ, особенно внимательно относиться не только къ требованію вагоновъ лицами, не имѣющими своихъ или арендованныхъ копей, но и къ тому еще, чтобы распредѣленіе перевозочныхъ средствъ между самыми дорогами производилось съ возможною уравнивательностію по районамъ отправки, въ основаніе которой должно быть положено возможно полное удовлетвореніе потребителей привилегированныхъ.

Это предложеніе XI Съѣздомъ одобрено.

4) Въ виду наиболѣе удобнаго и быстрого разрѣшенія случайныхъ затрудненій, встрѣчающихся при перевозкѣ минеральнаго топлива со стороны дорогъ-отправительницъ, Коммиссія постановила, чтобы Съѣздъ особенно рекомендовалъ нашимъ выборнымъ—чаще пользоваться въ подходящихъ случаяхъ правомъ, предоставленнымъ имъ, обращаться къ содѣйствію узловыхъ коммиссій, участіе которыхъ признается весьма желательнымъ и благотворнымъ.

Это предложеніе XI Съѣздомъ одобрено.

5) Наконецъ, Коммиссія, пользуясь присутствіемъ въ средѣ ея г. управляющаго Курско-Харьково-Азовской дорогой и принимая во вниманіе возникавшіе неоднократно на Съѣздѣ запросы о провозоспособности Азовской дороги, черезъ которую слѣдуютъ наибольшія массы угольныхъ грузовъ,—обращалась за разъясненіемъ этого вопроса къ г. управляющему Курско-Харьково-Азовской дорогой, который заявилъ: что управленіе дороги всегда охотно идетъ

на встрѣчу возрастающимъ годъ отъ году потребностямъ угольныхъ перевозокъ и оказываетъ имъ съ своей стороны всякое возможное содѣйствіе; что подвижной составъ дороги, въ 5000 вагоновъ, для такой цѣли онъ считаетъ болѣе чѣмъ достаточнымъ; что въ настоящую пору укладывается второй путь между Лозовой и Мерехой и въ полбрѣ мѣсяцѣ будетъ открытъ для движенія, чѣмъ и будетъ значительно облегчено безпрепятственное движеніе грузовъ, и что, наконецъ, не далѣе, какъ въ будущемъ году, такой же двойной путь будетъ, вѣроятно, уложенъ между станціями Барвенково и Гавриловкой, что еще болѣе увеличитъ пропускную способность дороги. Что же касается временныхъ затрудненій, случающихся на линіи отъ заносовъ и непредвидѣннаго скопленія грузовъ, причиняемыхъ сосѣдними дорогами, то затрудненія эти, какъ совершенно случайныя и отъ дороги независимыя, устранить вполнѣ невозможно, но есть средство нѣсколько ослабить ихъ—именно тѣмъ, чтобы требованія на перевозку минеральнаго топлива, предъявляемыя отправителями, были по возможности равномерны и не подвергались изъ мѣсяца въ мѣсяцъ слишкомъ сильнымъ колебаніямъ.

Это сообщеніе, XI Съѣздомъ принято къ свѣдѣнію.

Въ заключеніе, Коммиссія проситъ Съѣздъ, по разсмотрѣніи и утвержденіи представляемаго при семъ проекта правилъ о перевозкахъ минеральнаго топлива,—препроводить его къ г. Министру путей сообщенія, съ просьбою представить таковой на утвержденіе желѣзнодорожнаго Совѣта, на основаніи § 51 пункта а, Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Предсѣдатель Коммиссіи *А. Мезіусъ*.

---



# ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

по вопросу о мѣрахъ къ расширенію сбыта донецкаго  
минеральнаго топлива.

Въ трудахъ комиссіи принимали участіе: представители желѣзныхъ дорогъ: Донецкой—гг. Балкашинъ и Кривошеинъ, Екатерининской—г. Степановъ, Козлово-Воронежско-Ростовской—г. Петеро-въ; представители: Брянскаго общества—г. Кузнецовъ, Новороссійскаго общества—г. Рейнгартенъ, Варшавскаго общества Рау—г. Жуковский; окружной горный инженеръ юго-западнаго округа г. Долинскій; гг. углепромышленники и представители углепромышленныхъ обществъ: Авдаковъ, Иловайскій, Медиховскій, Алчевскій, Золотаревъ, Даниловъ, Карповъ, Прохоровъ, Ивановъ, Глѣбовъ, Древицкій, Рыковской, Цихоцкій, Шейрманъ, Фронцкевичъ, Войновичъ, Отто, Мевіусъ, Гейнцельманъ, Уманскій и Успенскій.

---

Приступивъ къ изученію вопроса о мѣрахъ, кои могутъ оказать пользу Донецкой каменноугольной промышленности по увеличенію сбыта минеральнаго топлива, комиссіа выдѣлила нижеслѣдующія мѣры, вытекающія изъ современнаго состоянія промышленности: 1) о тарифахъ, 2) о пошлинахъ на иностранный каменный уголь, 3) о желѣзныхъ дорогахъ, 4) о пристаняхъ и портахъ, 5) о подъѣздныхъ путяхъ къ рынкамъ сбыта, 6) объ отводѣ мѣстъ подъ склады угля въ мѣстахъ назначенія, 7) объ обязательномъ отопленіи общественныхъ зданій и желѣзныхъ дорогъ минеральнымъ топливомъ—тамъ, гдѣ по цѣнѣ обоихъ родовъ топлива, это возможно, и 8) вмѣстѣ съ симъ, комиссіа нашла необходимымъ обсудить значеніе проектируемаго построенія нефтепровода для Донецкой каменноугольной промышленности.

## I. О тарифахъ на перевозку донецкаго минеральнаго топлива.

При обсужденіи современнаго положенія тарифнаго вопроса выяснилось, что во многихъ случаяхъ тарифы устанавливаются и приводятся въ дѣйствіе безъ предварительнаго предупрежденія горнопромышленниковъ, а равно и отмѣняются безъ указанія срока, на который они вводятся. Такъ напримѣръ, введенныя съ 1-го августа таблицы провозныхъ платъ со станцій Донецкой дороги къ Юго-западному краю дѣйствуютъ неопредѣленно—впредь до отмѣненія, и не представляютъ промышленникамъ полной гарантіи въ томъ, что онѣ не будутъ отмѣнены или измѣнены. Далѣе, весьма недавно общество Козлово-Воронежско-Ростовской дороги опубликовало пониженный тарифъ на Москву—впредь до отмѣны и отмѣнило его черезъ двѣ недѣли и т. д.

При такихъ условіяхъ положеніе промышленности не можетъ быть названо прочнымъ и опредѣленнымъ и нельзя дѣлать правильныхъ коммерческихъ сдѣлокъ. Тарифъ долженъ быть устойчивъ и устанавливаться на опредѣленные сроки; тарифы должны вырабатываться при участіи представителей горной промышленности.

Въ виду изложеннаго, Коммиссія имѣетъ честь просить Съѣздъ ходатайствовать передъ Правительствомъ:

1. Чтобы всѣ тарифы на перевозку минеральнаго топлива и другихъ горнозаводскихъ продуктовъ вводились не иначе, какъ по предварительномъ и заблаговременномъ извѣщеніи о срокахъ, на каковыя они введены.

Эта статья XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ утверждена большинствомъ голосовъ противъ 4, что видно изъ протокола 13-го засѣданія 4-го ноября.

2. Чтобы тарифы прямаго сообщенія вводились не иначе, какъ съ утвержденія Правительства.

По поводу этой статьи была произведена баллотировка открытою подачею голосовъ, при чемъ за принятіе этой статьи подано 16 голосовъ, а за исключеніе ея—7 голосовъ; это видно изъ протокола 14-го засѣданія 5-го ноября.

3. Чтобы разработка означенныхъ тарифовъ производилась при участіи представителей отъ горнопромышленниковъ, на что уже было выражено согласіе г. Министра Путей Сообщенія въ особой телеграммѣ IX Съѣзду.

Эта статья XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ утверждена большинствомъ головъ противъ 4, что видно изъ протокола 14-го засѣданія 5-го ноября.

Переходя къ обсужденію нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ, Комиссія нашла необходимымъ разсмотрѣть всѣ тарифы и пришла къ заключенію, что пониженіе тарифовъ въ нѣкоторыхъ направленіяхъ можетъ открыть донецкому углю новый сбытъ и распространить минеральное топливо.

4. Со станцій Донецкой дороги на Москву, по желѣзнымъ дорогамъ III группы, Правленіемъ Общества Московско-Курской дороги установленъ пониженный тарифъ на Москву со станцій Азовской дороги, въ силу чего копи, расположенныя въ районѣ Донецкой дороги, коихъ грузы перевозятся по  $\frac{1}{55}$  коп., поставлены въ невозможность сбывать уголь вслѣдствіе дорогой провозной платы. а сама Донецкая дорога черезъ это не можетъ усилить перевозки грузовъ въ этомъ направленіи. Вопросъ этотъ уже подробно обсуждался на прошломъ Съѣздѣ и было представлено, куда слѣдуетъ, ходатайство. Нынѣ комиссія проситъ Съѣздъ вновь подтвердить ходатайство о томъ, чтобы Общество Донецкой дороги приняло участіе въ пониженіи тарифа на Москву со всѣхъ станцій Донецкой дороги.

Эта статья доклада Собраніемъ одобрена, только представители Донецкой дороги были противъ этого предложенія, утверждая, что пониженіе тарифа на Донецкой желѣзной дорогѣ при настоящихъ условіяхъ невозможно.

5. Такъ какъ тарифъ на Москву установленъ лишь по 1-ею июля 1887 года, то, вмѣстѣ съ тѣмъ, проситъ Общество Курско-Харьково-Азовской дороги продолжить дѣйствіе этого тарифа на болѣе долгій срокъ.

Это предложеніе Собраніемъ утверждено съ добавленіемъ словъ «и Московско-Курской».

Въ теченіи истекшаго года выяснилась возможность пониженія тарифа по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ не только до Москвы, но и до всѣхъ станцій Курско-Кіевской и Московско-Курской дорогъ, за Курскомъ лежащихъ. Для Курско-Харьково-Азовской дороги положительно безразлично, будетъ ли уголь доставляться въ Москву или же на всѣ промежуточные станціи, между Москвою и Курскомъ лежащія, такъ какъ главный интересъ дороги, чтобы грузъ совершилъ наибольшій пробѣгъ, остается неизмѣннымъ. Общество Курско-Харьково-Азовской дороги уже выразило согласіе понизить тарифъ до Тулы, если въ этомъ пониженіи приметъ участіе и дорога Московско-Курская, каковая отказалась. Но, по мнѣнію комиссіи, Курско-Харьково-Азовская дорога могла бы установить пониженный тарифъ и независимо отъ Московско-Курской дороги, въ виду того, что пробѣгъ грузовъ по Азовской дорогѣ останется безъ измѣненія. Въ виду изложеннаго, комиссія проситъ Сѣздъ ходатайствовать въ Правленіи Курско-Харьково-Азовской дороги о пониженіи тарифа въ прямомъ сообщеніи за Курскъ для всѣхъ станцій, куда бы грузъ ни шель.

Это предложеніе Собраніемъ единогласно утверждено.

6. Разсмотрѣвъ нынѣ дѣйствующіе тарифы по направленію къ свеклосахарнымъ районамъ — Сумскому и Курско-Кіевскому, сбытъ угля значительно увеличился бы, если бы были понижены тарифы со станцій Курско-Харьково-Азовской дороги и Донецкой дороги, въ прямомъ сообщеніи, на станціи Курско-Кіевской и Сумскаго участка Харьковско-Николаевской дороги, о чемъ комиссія находитъ вполне возможнымъ просить Сѣздъ ходатайствовать.

Эта статья Собраніемъ одобрена; но представители Донецкой желѣзной дороги были противъ этого предложенія, насколько это касается Донецкой дороги.

7. Разсмотрѣвъ положеніе тарифнаго вопроса въ направленіи на сѣверо-востокъ по Донецкой дорогѣ, при перевозкахъ каменнаго угля и антрацита по дорогамъ II группы, въ комиссіи выяснилось, что общество Донецкой дороги уже выразило согласіе понизить у себя тарифъ въ направленіи на станцію Звѣрево, въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже ниже  $\frac{1}{70}$ , если только Козлово-Воронежско-Ростовская дорзга понизитъ у себя тарифъ до ст. Грязи и за

Грязи, до Козлова и за Козловъ. Съ другой стороны уже сроки, хотя и кратковременнаго введенія тарифа на Москву въ  $\frac{1}{80}$ , доказываютъ полную возможность Обществу Козлово-Воронежско-Ростовской дороги возить минеральное топливо по  $\frac{1}{80}$  коп. Принимая во вниманіе, что пробѣгъ грузовъ по этой дорогѣ будетъ громадный и что тарифъ въ  $\frac{1}{80}$  существуетъ и на дорогѣ Азовской, при меньшемъ пробѣгѣ, нельзя не прийти къ заключенію о полной возможности Обществу Козлово-Воронежско-Ростовской дороги понизить тарифъ на сѣверъ до  $\frac{1}{80}$ . Въ докладной запискѣ гг. уполномоченныхъ X Съѣзда этотъ вопросъ вполне ясно формулированъ и мотивированъ, и посему комиссія считаетъ необходимымъ подтвердить ходатайство уполномоченныхъ X Съѣзда, обращенное въ Правленіе Общества Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, объ установленіи пониженнаго тарифа въ  $\frac{1}{80}$  к., а если можно и ниже, по Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ отъ станціи Звѣрево и отъ станціи Грушевки, Шахтная и Атюкта до Козлова и за Козловъ, какъ пунктъ, за которымъ находится густо населенный фабричный и прорѣзанный сѣтью дорогъ районъ.

Эта статья XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ единогласно утверждена.

8. Уполномоченный Донскихъ углепромышленниковъ вновь просилъ комиссію подтвердить ходатайство объ установленіи однообразнаго тарифа въ  $\frac{1}{50}$  коп. отъ всѣхъ трехъ станцій — Шахтной, Грушевки и Атюкты до Ростова. Такъ какъ это заявленіе поддержано было и всѣми предыдущими Съѣздами и основательность его въ интересахъ развитія антрацитнаго дѣла давно выяснена, то комиссія проситъ Съѣздъ подтвердить ходатайство объ установленіи означеннаго тарифа.

Эта статья XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ единогласно утверждена.

9. Равнымъ образомъ, комиссія находитъ необходимымъ подтвердить ходатайство X Съѣзда о пониженіи до  $\frac{1}{60}$  коп. тарифа со станцій Донецкой желѣзной дороги на югъ къ Таганрогу.

Эту статью Собраніе постановило редактировать слѣдующимъ образомъ: „подтвердить ходатайство X Съѣзда о пониженіи до  $\frac{1}{60}$  к. тарифа со станцій Донецкой желѣзной дороги

на югъ черезъ Звѣрево, Никитовку и Краматоровку къ Таганрогу, Ростову и за Ростовъ“. Представители Донецкой дороги изъявили согласіе просить Правленіе о назначеніи тарифа въ  $\frac{1}{60}$  коп. только черезъ Звѣрево, но на пониженіе тарифа черезъ Никитовку и Краматоровку были несогласны.

10. За симъ комиссія сочла необходимымъ пересмотрѣть таблицы провозныхъ платъ, вновь установленныхъ со станцій Донецкой дороги.

Выражая благодарность Временному Управленію казенныхъ дорогъ за установленіе пониженныхъ тарифовъ со всѣхъ станцій Донецкой дороги на станціи дорогъ—Екатеринославской, Харьковско-Николаевской, Фастовской и Юго-западныхъ,—комиссія не могла не обратить вниманія на нѣкоторыя стороны этого тарифа, что въ таблицахъ провозныхъ платъ, основанныхъ на соблюденіи разницы разстояній, вкравлись нѣкоторыя отступленія, въ силу коихъ для нѣкоторыхъ станцій, отстоящихъ отъ рынковъ сбыта далѣе, провозныя платы сдѣланы дешевле, чѣмъ отъ станцій, ближе къ рынкамъ лежащихъ. Такъ напримѣръ, для станціи Петровской, отстоящей отъ станціи Ясиноватой въ 35-ти верстахъ, разница въ провозной платѣ между этими станціями ко всѣмъ рынкамъ сбыта, за станціею Синельниково лежащимъ, установлена въ 0,04 коп. за пудъ, или для станціи Рудничной, въ 10 верстахъ лежащей отъ Юзово—0,18, отъ станціи Мандрыкино—въ 14 верстахъ—0,23.

Далѣе, разница въ провозной платѣ между станціями Никитовкой и Ясиноватой установлена въ 0,50 коп. за пудъ, провозная же плата между станціями Желѣзной и Ясиноватой—0,47 коп., т. е. эти станціи почти уравнены, между тѣмъ, какъ Желѣзная станція въ 25 верстахъ отъ Ясиноватой, а Никитовка въ 64.

Станція Гришино находится ближе къ рынкамъ сбыта, на западъ по Екатеринославской дорогѣ, на 61 версту, противъ станцій Юзово и Ясиноватой, что и вызвало гг. гришинскихъ углепромышленниковъ приступить здѣсь къ разработкѣ угля, кои имѣли въ виду, что хотя уголь этой группы по качеству и ниже углей спекающихся, но приближеніе ихъ къ западнымъ рынкамъ на 61 версту дастъ и имъ возможность работать, а между тѣмъ, по новымъ провознымъ платамъ, станція Гришино уравнена ко всѣмъ

рынкамъ сбыта на западъ со станціями Юзово и Ясиноватою. Однимъ словомъ, при соблюденіи во всѣхъ случаяхъ географическаго положенія копей и разницы разстояній для всѣхъ копей, въ выше-означенныхъ случаяхъ сдѣланы отступленія и провозныя платы установлены въ обратномъ отношеніи къ разстояніямъ или уравненіи. Такія отступленія не согласуются съ общимъ основаніемъ, принятымъ на X Съѣздѣ.

На основаніи всего изложеннаго, коммиссія считаетъ справедливымъ и необходимымъ просить Временное Управление сдѣлать исправленія въ таблицахъ провозныхъ платъ съ указанныхъ двухъ станцій: Никитовки и Петровской въ томъ смыслѣ, чтобы поднять провозныя платы въ зависимости отъ разстояній.

Статья эта, въ томъ видѣ, какъ она предложена Коммиссіей, при баллотировкѣ открытою подачею голосовъ въ 14 засѣданіи 5 ноября, XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ отвергнута большинствомъ 15 голосовъ противъ 7. Редакція статьи 10-й принята Собраніемъ большинствомъ голосовъ противъ 6 въ такомъ видѣ: «ходатайствовать объ урегулированіи тарифовъ со станцій Петровской и Никитовки черезъ Ясиноватую».

11. За симъ Коммиссія считаетъ необходимымъ просить Съѣздъ ходатайствовать о пониженіи тарифа со всѣхъ станцій Донецкой дороги въ Александровскѣ и на Днѣпровскія пристани, съ тѣмъ, чтобы, при общемъ пониженіи, разница въ провозной платѣ до этихъ пунктовъ между станціями главной линіи и Лисичанской и станціями между Ясиноватою и Юзово—была 0,90 коп. съ пуда.

Статья эта принята XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ въ такой редакціи: «ходатайствовать о пониженіи тарифа со всѣхъ станцій Донецкой желѣзной дороги въ Александровскѣ, на Днѣпровскія пристани и до всѣхъ станцій Лозово-Севастопольской желѣзной дороги съ тѣмъ, чтобы при общемъ пониженіи разница въ провозной платѣ между стан-

ціями главной линіи Донецкой дороги съ Лисичанской вѣтвью и между станціями Ясиноватой и Юзово составляла не болѣе 0,9 коп. съ пуда, что видно изъ протокола 15 засѣданія 6 ноября.

12. Далѣе въ таблицахъ провозныхъ платъ не введены станціи назначенія Юго-Западныхъ дорогъ отъ Бирзулы къ Жмеринкѣ и далѣе, отъ Раздѣльной къ Кишиневу и далѣе, между тѣмъ, какъ въ этихъ районахъ наиболѣе сосредоточены сахарные заводы. Въ виду этого, коммиссія имѣетъ честь просить Съѣздъ ходатайствовать, чтобы таблицы провозныхъ платъ были дополнены включеніемъ станцій назначенія донецкаго угля между Бирзулою, Казатиномъ и Волочискомъ—съ одной стороны и на Кишиневской и Бендеро-Галацкой дорогахъ—съ другой, съ такимъ же расчетомъ провозныхъ платъ, какія установлены до Одессы.

Эта статья XI Съездомъ горнопромышленниковъ принята съ добавленіемъ словъ: «а также и на Фастовской ж. дорогѣ со станціи Райгородъ».

13. Хотя на станціи Фастовской желѣзной дороги сдѣлано общее пониженіе тарифа для всѣхъ копей, но въ общемъ оно весьма незначительно и составляетъ 0,29 коп. на пудъ. Такое незначительное пониженіе не можетъ особенно повліять на расширение сбыта угля въ этомъ районѣ. Такъ какъ сахарные заводы, находящіеся въ болѣе или менѣе отдаленномъ разстояніи отъ Фастовской желѣзной дороги, все еще находятъ болѣе выгоднымъ потребленіе дровъ, то для большаго увеличенія сбыта угля въ этомъ районѣ желательнo достигнуть еще нѣкотораго пониженія. Изъ таблицъ провозныхъ платъ видно, что въ пониженіи тарифа приняли участіе всѣ дороги, кромѣ Фастовской. Коммиссія находитъ желательнымъ просить Съѣздъ ходатайствовать, чтобы Фастовская дорога понизила тарифъ, на сколько возможно.

Эта статья XI Съездомъ горнопромышленниковъ принята въ такой редакціи: «ходатайствовать передъ Правительствомъ и просить Правленіе Фастовской ж. дороги, чтобы на этой дорогѣ былъ пониженъ тарифъ на сколько возможно».



Въ комиссію по тарифному вопросу поступили два заявленія: одно отъ углепромышленника, арендатора Лисичанскаго рудника С. Н. Иванова, другое, черезъ И. Л. Уманскаго, отъ одесскихъ углеторговцевъ.

14. При обсужденіи перваго заявленія, выяснилось, что желаніе С. Н. Иванова могло бы бѣть достигнуто путемъ частнаго ходатайства его въ Правленіи Донецкой дороги объ уменьшеніи ему провозной платы по Донецкой дорогѣ черезъ ст. Ясиноватую, насколько возможно, въ чемъ обѣщано ему и содѣйствіе Управляющаго Донецкой дорогой. Но такъ какъ г. Ивановъ проситъ комиссію, чтобы въ достиженіи этого ему оказалъ содѣйствіе и Съѣздъ черезъ своихъ уполномоченныхъ, то къ этому комиссія препятствія не имѣетъ. Кромѣ того С. Н. Ивановъ проситъ комиссію ходатайствовать о продленіи срока дѣйствія существующаго пониженнаго тарифа отъ Лисичанска до Краматоровки, о чемъ комиссія проситъ Съѣздъ ходатайствовать.

Эта статья XI Съѣздомъ принята въ такой редакціи: «ходатайствовать въ Правленіи Донецкой желѣзной дороги объ уменьшеніи, на сколько возможно, провозной платы по Донецкой желѣзной дорогѣ, отъ станціи Лисичанска до Ясиноватой, и о продленіи срока дѣйствія нынѣ существующаго пониженнаго тарифа отъ Лисичанска до Краматоровки».

15. Второе заявленіе поступило черезъ г. И. Л. Уманскаго отъ Одесскихъ углеторговцевъ о включеніи въ таблицы провозныхъ платъ станціи Одесса-портъ, каковая нынѣ почему-то пропущена. Вслѣдствіе этого, за передачу угля со станціи Одесса-главная и товарная на станцію Одесса-портъ по вѣткѣ взимается плата 6 руб. 60 коп. за пробѣгъ 2—3 версты, что ложится 1,1 коп. на пудъ и удорожаетъ значительно донецкій уголь, мѣшая ему конкурировать съ углемъ иностраннымъ. Въ виду этого комиссія проситъ Съѣздъ ходатайствовать, гдѣ слѣдуетъ, о включеніи въ таблицы провозныхъ платъ станціи Одесса-портъ.

Членъ комиссіи, представитель Юго-Западныхъ дорогъ, г. Вилинскій заявилъ, что удовлетвореніе этого желанія вполне возможно, рассчитывая провозъ по вѣткѣ по пудо-верстной ставкѣ

общаго тарифа за дѣйствительное протяженіе вѣтви отъ Одессы-главной до Одессы-портъ по спеціальному тарифу, объявленному на стр. 78, сборника группы 112, пунктъ б.

Эта статья XI Съѣздомъ единогласно утверждена.

16. Въ заключеніе, при обсужденіи тарифнаго вопроса, комиссія не можетъ не обратить вниманія на два факта, касающихся пониженія тарифа для перевозки иностраннаго угля внутрь страны,—именно на установленіе пониженныхъ тарифовъ обществами Ивангородъ-Домбровской дороги и Привислянской для ввоза Силезскаго угля на станціи Юго-Западныхъ дорогъ. Этимъ пониженіемъ парализуется значеніе установленной по сухопутной границѣ таможенной пошлины на иностранный уголь и ввозъ Силезскаго угля угрожаетъ конкуренціею углю донецкому въ томъ районѣ. Кромѣ того, изъ отчета уполномоченныхъ X Съѣзда видно, что Правленіе Общества Рыбинско-Бологовской дороги вошло съ ходатайствомъ къ Правительству о разрѣшеніи понизить тарифъ для англійскаго угля изъ Петербурга въ Рыбинскъ и изъ Рыбинска на Волгу. Хотя въ отзывѣ гг. уполномоченныхъ X Съѣзда, представленномъ этому Съѣзду,—уже выражено ходатайство о недопущеніи введенія означеннаго тарифа, но комиссія все-таки находитъ необходимымъ подтвердить общее ходатайство о недопущеніи пониженія тарифа на перевозку иностраннаго угля внутрь страны. вмѣстѣ съ тѣмъ, подтвердить ходатайство IX-го Съѣзда о повышеніи тарифа по Николаевской дорогѣ.

Эта статья XI Съѣздомъ единогласно утверждена.

17. При обсужденіи тарифныхъ вопросовъ, было обращено вниманіе на дороговизну провозныхъ платъ для известняка, извести, песчаника, огнеупорныхъ и другихъ глинъ, огнеупорнаго кирпича. Комиссія находитъ необходимымъ, въ интересахъ развитія горно-заводскаго дѣла, приравнять эти продукты къ тарифамъ на соль, каменный уголь и друг., о чемъ комиссія и проситъ ходатайствовать.

Это предложеніе XI Съѣздомъ утверждено.

Далѣе комиссія ходатайствуетъ о пониженіи платы за передачу по соединительнымъ вѣтвямъ въ Москвѣ. По Орловско-

Витебской дорогѣ взимается безпримѣрно высокая плата за перевозку минеральнаго топлива въ  $\frac{1}{36}$  к. Коммиссія просить Съѣздъ ходатайствовать о пониженіи тарифа на этой дорогѣ.

Это предложеніе XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ принято съ добавленіемъ словъ: «и объ устраниеніи перегрузки въ Орлѣ и Протопоповѣ».

Генераль-маіоръ Золотаревъ и другіе представители Донецкой углепромышленности заявили, что по тарифному вопросу ими будутъ представлены особыя мнѣнія.

## II. О пошлинахъ на иностранный каменный уголь.

Вопросъ о пошлинахъ на иностранный каменный уголь на столько подробно разработанъ предыдущими Съѣздами, а равно въ брошюрѣ г. Авдакова „О пошлинахъ на иностранный уголь“, что коммиссія сочла излишнимъ вновь излагать подробно это дѣло, ограничившись по отношенію къ Балтійскимъ портамъ просьбой къ Съѣзду вновь обратиться къ Правительству съ настоятельнымъ и энергическимъ ходатайствомъ о возвышеніи пошлины на иностранный каменный уголь въ портахъ Балтійскаго моря и просить, чтобы эта пошлина была повышена въ теченіе зимы этого года. Ходатайство это должно быть гг. уполномоченными подробно изложено, на основаніи вышеупомянутыхъ данныхъ.

По отношенію къ пошлинамъ въ портахъ Чернаго моря коммиссія считаетъ необходимымъ высказать нижеслѣдующія мнѣнія.

Нельзя не быть благодарнымъ и признательнымъ Правительству за возвышеніе пошлинъ въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей—съ 2 до 3 коп. золотомъ съ пуда. Это возвышеніе, хотя уменьшено на половину противъ размѣра, просимаго X-мъ Съѣздомъ, все таки составляетъ болѣе прочную охрану для донецкаго угля отъ ввоза иностраннаго. Но факты показали, что и новый размѣръ пошлинъ все-таки не даетъ возможности прочно укрѣпиться донецкому углю въ портахъ Чернаго моря.

Извѣстно, что до установленія пошлины на уголь въ 1884 году, цѣны англійскаго угля въ Одессѣ колебались въ предѣлахъ отъ  $17\frac{1}{2}$  до  $18\frac{1}{2}$  коп. за пудъ, смотря по сортамъ (цѣны на базарѣ). Послѣ установленія пошлины въ 2 коп. золотомъ, цѣны англійскаго угля упали до  $16\frac{1}{2}$ — $15\frac{1}{2}$  коп. и съ того времени

стояли въ этихъ размѣрахъ до введенія новой пошлины, съ іюля этого года. Съ повышеніемъ пошлины до 3 коп. метал. или 5 коп. кредитн., цѣны, правда, поднялись, но до предѣла, какой стоялъ до введенія пошлины вообще, а именно—цѣны на базарѣ были въ этомъ году, послѣ повышенія пошлины:

въ іюль—Кардифъ—19 коп.

Ньюкастль 1-й сортъ—18½ к.

» 2-й сортъ—17½ к.

Въ началѣ сентября прибылъ въ Одессу пароходъ съ 1600 тоннъ угля, каковой былъ проданъ съ берега по 17 коп. За симъ, въ сентябрѣ и октябрѣ разные сорта англійскаго угля проданы отъ 17½ до 19½ коп. съ барки.

Въ то же время донецкій уголь, при доставкѣ внутрь страны, не можетъ продаваться на берегу ниже 17½ коп., а доставленный по желѣзнымъ дорогамъ не ниже 18½ коп. При конкуренціи въ Одессѣ, гдѣ только предполагалось продать уголь донецкій, тамъ цѣны на англійскій уголь понижались до тѣхъ предѣловъ, кои невозможны для угля донецкаго.

Для приданія торговлѣ донецкимъ углемъ въ Одессѣ условій, болѣе или менѣе равныхъ съ условіями торговли углемъ англійскимъ, все-таки было бы желательно установить окончательно такіе размѣры пошлинъ, кои устранили бы неустойчивость положенія торговли донецкимъ углемъ въ портахъ Чернаго моря,—о чемъ комиссія и считаетъ необходимымъ просить Съѣздъ довести до свѣдѣнія Правительства.

Это предложеніе комиссіи XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ единогласно одобрено, что видно изъ протокола 15-го засѣданія 6-го ноября.

III. Приступая къ обсужденію другихъ мѣръ, могущихъ служить средствомъ для расширенія сбыта донецкаго угля, комиссія признала необходимымъ просить Съѣздъ подтвердить нижеслѣдующія ходатайства предыдущихъ Съѣздовъ.

1) Объ устройствѣ питательныхъ путей въ районѣ свекло-сахарныхъ заводовъ и особенно отъ Шполы, изъ Умани и далѣе, до центра наибольшаго сосредоточенія сахарныхъ заводовъ, съ выходомъ на одну изъ станцій Юго-Западныхъ дорогъ.

Это предложеніе XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ принято съ добавленіемъ словъ:

«а также отъ Жмеринки черезъ Ямполь или Могилевъ до станціи Новоселица». Это и послѣдующія постановленія состоялись въ 15 засѣданіи 6 ноября.

2) Объ отводѣ мѣстъ для склада угля въ мѣстахъ его полученія. Настоятельно необходимымъ является увеличеніе и отводъ мѣстъ на всѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ въ Москвѣ, въ портахъ Чернаго моря, въ Харьковѣ,—о чемъ поручить ходатайствовать гг. уполномоченнымъ, гдѣ слѣдуетъ.

Это предложеніе XI Съѣздомъ одобрено.

3) Объ утвержденіи проекта положенія о складахъ угля на станціяхъ отправленія, каковой уже выработанъ предыдущимъ Съѣздомъ и представленъ въ Министерство путей сообщенія. При этомъ въ комиссіи выяснилось, что на многихъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ имѣется мало мѣста для склада угля, не имѣется приспособленій для погрузки угля (подпорныхъ стѣнокъ) и взимается дорогая плата, какъ напр. на Азовской дорогѣ—50 к. за квадр. сажень, на другихъ дорогахъ—отъ 10 до 25 коп.

Комиссія находитъ необходимымъ просить, чтобы эти платы вездѣ были установлены отъ 10 до 15 к. за квадр. сажень. Въ частности, комиссія находитъ необходимымъ просить Съѣздъ ходатайствовать о расширеніи станціи Варварополье, гдѣ углеотправители положительно стѣснены.

Это предложеніе XI Съѣздомъ принято въ слѣдующей редакціи: «ходатайствовать объ утвержденіи проекта положенія о складахъ угля на станціяхъ отправленія, чтобы плата за пользованіе складами была установлена отъ 10 до 15 коп. за квадр. сажень въ годъ, съ устройствомъ приспособленій для облегченія нагрузки угля (подпорныя стѣнки)».

4) Объ отопленіи казенныхъ и общественныхъ зданій. Несмотря на требованія разныхъ Министерствъ, чтобы подвѣдомственные имъ казенныя и общественныя зданія отапливались минеральнымъ топливомъ тамъ, гдѣ таковое можно имѣть по болѣе дешевой цѣнѣ, чѣмъ дрова, или по цѣнѣ равной,—все-таки эти распоряженія не исполняются. Такъ напр., въ Екатеринославѣ дрова

стоять 25—26 руб., а уголь 12 коп., а между тѣмъ дрова предпочитаются углю.

5) О необходимости изданія законовъ, ограждающихъ лѣса отъ истребленія.

4-й и 5-й пункты XI Съѣздомъ одобрены.

IV. Однимъ изъ членовъ комиссiи было внесено на обсужденіе его мнѣніе: „О значеніи закавказскаго нефтепровода для донецкой каменноугольной промышленности“.

По выясненіи этого мнѣнія, комиссiя постановила: если на постройку нефтепровода будутъ даны казенныя средства, то крайне желательно обратить вниманіе Правительства на то, чтобы нефтепроводъ служилъ дѣйствительно цѣлямъ, для коихъ онъ будетъ сооружаться.

По этому поводу XI Съѣздъ горнопромышленниковъ постановилъ ходатайствовать, чтобы постройка нефтепровода отнюдь не производилась на казенный счетъ или съ гарантіей Правительства.

V. О подъѣздныхъ и питательныхъ рельсовыхъ путяхъ, объ обязательномъ отчужденіи земель подъ постройку подъѣздныхъ путей и объ урегулированіи отношеній между существующими подъѣздными рельсовыми путями и магистральными линиями желѣзныхъ дорогъ въ Донецкомъ бассейнѣ.

Первостепенное и важное значеніе подъѣздныхъ и питательныхъ рельсовыхъ путей отъ рудниковъ и заводовъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и признаніе права обязательнаго отчужденія за такими—не только остается въ полной силѣ, какъ одна изъ насущныхъ нуждъ горной промышленности, но съ развитіемъ таковой чувствуется сильнѣе и настоятельнѣе. Хотя изъ официальнаго извѣщенія Горнаго Денартамента, на имя г. Предсѣдателя XI Съѣзда, отъ 15 октября с. г., за № 831, видно, что этотъ вопросъ поступилъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта, но комиссiя все-таки, въ виду важности этого вопроса, просить Съѣздъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о скорѣйшемъ изданіи общаго положенія о подъѣздныхъ и питательныхъ рельсовыхъ путяхъ и о признаніи за такими права обязательнаго отчужденія.

Это предложеніе XI Съѣздомъ одобрено.

Гг. Рыковскій и Уманскій заявили, что, такъ какъ Кальміусско-Богодуховскіе углепромышленники рѣшили строить на свой счетъ Богодуховскую вѣтвь, то они просятъ Съѣздъ ходатайствовать объ обязательномъ отчужденіи подъ эту вѣтвь,—о чемъ комиссія проситъ Съѣздъ ходатайствовать.

Вопросъ этотъ былъ поставленъ на баллотировку открытою подачею голосовъ, при чемъ согласныхъ поддержать ходатайство оказалось 21, несогласныхъ—3.

Г. Войневичъ заявилъ, чтобы предоставить право отчужденія для вѣтви Завадскаго и Лемешевскаго, построенной на арендованной землѣ, о чемъ комиссія проситъ Съѣздъ ходатайствовать.

Предложеніе это Собраніемъ принято съ добавленіемъ словъ: «а также для строящихся вѣтвей Каменской и Орловской.»

Переходя къ обсужденію отношеній существующихъ подъѣздныхъ рельсовыхъ путей къ магистральнымъ линиямъ желѣзныхъ дорогъ, комиссія обратила, съ одной стороны, вниманіе на отсутствіе постоянныхъ утвержденныхъ Правительствомъ опредѣленныхъ на этотъ счетъ правилъ, а съ другой стороны—на нѣкоторыя весьма важныя неясности, имѣющіяся между временными правилами о постройкѣ и эксплуатаціи подъѣздныхъ рельсовыхъ путей,—вслѣдствіе чего желѣзныя дороги сами диктуютъ таковыя правила, часто для владѣльцевъ путей обременительныя. Для урегулированія отношеній существующихъ подъѣздныхъ путей къ магистральнымъ линиямъ, съ одной стороны, существуютъ временныя правила о постройкѣ и эксплуатаціи таковыхъ, а съ другой—не имѣется никакихъ указаній по этому предмету въ уставѣ О-ва Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, кромѣ примѣчанія къ § 50—о приемѣ грузовъ съ частныхъ вѣтвей.

Въ виду необходимости урегулированія отношеній существующихъ подъѣздныхъ путей къ магистральнымъ линиямъ, комиссія находитъ необходимымъ просить Съѣздъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о выработкѣ общихъ основаній и нормальнаго договора для частныхъ подъѣздныхъ путей. Для ускоренія рѣшенія этого вопроса комиссія находитъ желательнымъ просить Министерство путей сообщенія учредить при Министерствѣ особую

коммиссію изъ владѣльцевъ всѣхъ частныхъ подъѣздныхъ путей и представителей заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Это предложеніе XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ одобрено.

Въ XI Съѣздъ было передано заявленіе „о достройкѣ Екатеринбургской жел. дороги“. Заявленіе это поступило отъ гг. А. Н. Жуковского, какъ представителя Варшавскаго сталелитейнаго Общества Рау, Н. М. Кузнецова, какъ представителя Брянскаго Общества въ Екатеринославѣ, отъ г. Рейнгартена, какъ представителя Новороссійскаго Общества Юза и Л. П. Долнскаго, какъ начальника Юго-западнаго горнаго округа.

Въ комиссіи означенныя лица объяснили: при проведеніи Екатеринбургской дороги у рудныхъ мѣсторожденій Криваго Рога было упущено то важное обстоятельство, что магистральная линія прошла не черезъ самыя мѣсторожденія рудъ, но совсѣмъ въ сторону, минуя ихъ, бросивъ лишь вѣтку на Саксагань къ тѣмъ залежамъ, кои нынѣ разрабатываются Обществомъ разработки рудъ Криваго Рога. Между тѣмъ, вполнѣдствіи заарендованные и купленные другими и вышепоименованнымъ Обществомъ участки земли съ рудами остались внѣ этой вѣтки и нынѣ вынуждены подвозить свои руды на подводахъ къ станціямъ дороги Екатеринбургской, черезъ что продуктъ удорожается и это, въ свою очередь, ляжетъ болѣе дорогой цѣной на выплавленный чугуны. Исправленіе этого ошибочнаго направленія, необходимое для послѣдующихъ предпринимателей разработки рудъ, возможно только проведеніемъ рельсоваго пути, длиною въ 30 верстъ, отъ станціи Пичугино по означеннымъ выше мѣсторожденіямъ. По ихъ мнѣнію, этотъ рельсовый путь не долженъ причисляться къ питательнымъ или подъѣзднымъ путямъ, а есть ни больше, ни меньше, какъ исправленіе нынѣ существующей магистральнаго линіи Екатеринбургской дороги, которой было дано неправильное направленіе, коимъ обойдены всѣ главныя залежи желѣзныхъ рудъ, а посему просимая ими дорога должна строиться на казенный счетъ, какъ промежуточный участокъ между двумя станціями той же дороги.

При обсужденіи въ комиссіи этого заявленія, лицами, его внесшими и нѣкоторыми членами комиссіи было высказано, что просьба о постройкѣ ея на казенный счетъ имѣетъ свое основаніе, такъ какъ эта вѣтка послужитъ къ усиленію разработки рудныхъ мѣсторожденій, обезпечить появленіе столь желательныхъ для ка-



менноугольной промышленности желѣзныхъ заводовъ, что, въ свою очередь, усилить потребление минеральнаго топлива. По ихъ мнѣнiю, постройка на казенный счетъ этой вѣтви или, какъ они называютъ, „погрузочнаго пути“ или „вторымъ путемъ“ магистральной линiи, не должна быть смѣшиваема съ постройкою питательныхъ путей въ Донецкомъ бассейнѣ на казенный счетъ, какъ напр., вѣтви Богодуховской, на томъ основанiи, что послѣднiй типъ путей является средствомъ для усиленiя дѣятельности каменноугольныхъ копей, прибавляя продуктъ на рынокъ, но не открывая новыхъ рынковъ сбыта; тогда какъ проектируемая желѣзнодорожная вѣтвь является средствомъ для усиленiя сбыта донецкаго минеральнаго топлива, ибо вѣтвь эта, удешевивъ подвозъ руды къ станцiи желѣзной дороги, дастъ возможность въ болѣе широкихъ размѣрахъ эксплуатировать мѣсторожденiя Криворожскихъ рудъ и усилить заводскую дѣятельность—крупнаго потребителя минеральнаго топлива. По ихъ мнѣнiю, казна тѣмъ болѣе должна принять ея постройку на свой счетъ, что таковая вѣтвь будетъ служить лишь исправленiемъ ошибки, состоящей въ томъ, что магистральная линiя Екатерининской дороги проведена не по руднымъ мѣсторожденiямъ, какъ о томъ просили при постройкѣ этой дороги, а мимо этихъ послѣднихъ. Наконецъ, если бы эта вѣтвь была построена на частныя средства, то она представила бы неудобства, какъ участокъ съ наибольшимъ движенiемъ, примыкающiй къ казенной дорогѣ.

Съ вышеизложенными доводами другая часть членовъ коммиссiи не согласилась. Прежде всего послѣднiе не согласны называть проектируемый рельсовый путь ни исправленiемъ магистральной линiи, ни „вторымъ путемъ“, а просто—подъѣзднымъ или питательнымъ рельсовымъ путемъ. По мнѣнiю послѣднихъ, XI Съѣздъ, поддерживая ходатайство постройки вѣтви на казенный счетъ, пошелъ бы въ разрѣзъ съ мнѣнiемъ X-го Съѣзда, коимъ было высказано, по поводу постройки Богодуховской вѣтви, что если Правительство будетъ строить эту вѣтвь на казенный счетъ, то чтобы этотъ способъ постройки былъ примѣненъ и ко всѣмъ другимъ возникающимъ и существующимъ подъѣзднымъ путямъ. Тотъ же принципъ долженъ быть примѣненъ и къ постройкѣ желѣзно-рудной вѣтви Криваго Рога. Съ тѣмъ, что проектируемая вѣтвь должна служить лишь поправкою ошибки, сдѣланной при постройкѣ магистральной линiи Екатерининской дороги, тоже

нельзя согласиться, иначе и въ Донецкомъ бассейнѣ пришлось бы строить немало питательныхъ путей на казенный счетъ, такъ какъ магистральная линия Донецкой дороги тоже обошла не мало серьезныхъ и солидныхъ каменноугольныхъ мѣсторожденій, кои также нуждаются въ вѣтвяхъ.

Далѣе, послѣ отказа Правительства строить на казенный счетъ Богодуховскую вѣтвь, владѣльцы копей, въ ней заинтересованные, какъ ни скромны ихъ денежные средства, рѣшили строить ее на свой счетъ, прося лишь помощи Правительства по отчужденію земель,—о чемъ они и просятъ ходатайствовать. Тѣмъ болѣе проектируемая вѣтвь въ Кривомъ Рогѣ должна и можетъ быть построена на частныя средства просителей, во-первыхъ, потому, что всѣ поименованныя выше Общества обладаютъ солидными денежными средствами и, будучи стали-рельсовыми заводчиками, могутъ дать и свой мѣстный матеріалъ рельсовъ. Въ отчужденіи земли они также препятствія не встрѣтятъ, ибо всѣ крестьяне и сельскія общества, по землѣ коихъ должна быть проведена вѣтвь, тоже просятъ объ ея постройкѣ, въ ней заинтересованы и могутъ дать земли по обоюдному соглашенію. Находи постройку этой вѣтви полезной и крайне желательной, противники постройки ея на казенный счетъ находятъ возможнымъ лишь просить Съѣздъ оказать содѣйствіе путемъ лишь предоставленія какихъ-либо льготъ, какъ напр., кредита и отчужденія земель, но при условіи, чтобы это же было предоставлено и всѣмъ прочимъ подѣзднымъ путямъ, имѣющимъ возникнуть и существующимъ, но отнюдь не строить ее на казенный счетъ.

Что же касается довода, что желѣзнодорожная вѣтвь будетъ служить средствомъ для расширенія сбыта донецкаго угля, такъ какъ она вызоветъ дѣятельность заводовъ—потребителей топлива, то нѣкоторые члены комиссіи высказали, что это было бы вѣрно въ томъ случаѣ, если бы предприниматели по постройкѣ заводовъ не имѣли своихъ каменноугольныхъ рудниковъ, а получали топливо изъ нынѣ существующихъ копей, чего въ дѣйствительности нѣтъ, ибо Общества, приступившія къ разработкѣ рудъ Криваго Рога и постройкѣ заводовъ, заводятъ и свои собственныя копи,—такъ что увеличеніе сбыта угля является лишь для ихъ собственныхъ копей. Посему, допуская постройку вѣтви на казенный счетъ, они это обуславливаютъ тѣмъ, чтобы желѣзодѣлательныя Общества не имѣли своихъ копей.

Далѣе, весьма возможно, что въ будущемъ откроется еще не мало мѣсторожденій—и тогда пришлось бы строить и другія вѣтви на казенный счетъ, если бы было признано необходимымъ строить и проектируемую вѣтвь.

На постройку этой вѣтви въ 20 верстъ, считая по 20 тыс. за версту, потребовалось бы около 400 тыс., а съ мостомъ до 600 т. рублей изъ казенныхъ средствъ—въ то время, когда Правительство затрудняется постройкою существенныхъ и важныхъ для каменноугольной промышленности Миллеровской и Восточно-Донецкой дорогъ.—Отсутствіе этихъ путей задерживаетъ правильное развитіе каменноугольной промышленности, тогда какъ отсутствіе желѣзнодорожной вѣтви не окажетъ столь гибельнаго вліянія на развитіе желѣзнаго дѣла на югѣ Россіи—тѣмъ болѣе, что эта вѣтвь, какъ выше замѣчено, можетъ быть построена и на частныя средства.

По выслушаніи всѣхъ мнѣній, комиссія не могла прийти къ единогласному заключенію; часть членовъ категорически высказалась противъ постройки вѣтви на казенный счетъ, допуская постройку ея на средства казны лишь при томъ условіи, чтобы тотъ же принципъ былъ примѣненъ и ко всѣмъ имѣющимъ возникнуть подъѣзднымъ путямъ и существующимъ. Другая часть членовъ высказалась за постройку ея на казенный счетъ.

Два члена комиссіи нашли возможнымъ допустить постройку этой вѣтви на казенныя средства—лишь при условіи, чтобы всѣ общества, коимъ эта вѣтвь должна служить и кои имѣютъ или будутъ имѣть заводъ, въ то же время не имѣли своихъ каменноугольныхъ копей.

Представитель Екатерининской дороги отъ подачи мнѣнія уклонился.

Предсѣдатель Комиссіи

Горный Инженеръ *Авдаковъ*.

Вопросъ—въ какомъ видѣ должно быть выражено ходатайство XI Съѣзда о сооруженіи Саксаганской вѣтки, былъ рѣшенъ при помощи баллотировки, открытою подачею голосовъ; при чемъ за ходатайство о сооруженіи средствами казны желѣзно-дорожной ли-

ніи отъ станціи Саксагань до станціи Пичугино Екатеринбургской дороги подано 21 голосъ, противъ ходатайства въ означенномъ смыслѣ—4 голоса. Вопросъ этотъ разсматривался XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ въ 15-мъ засѣданіи 6-го ноября.

За Секретаря *П. Пестеревъ.*

---

Въ Комиссію XI Съезда горнопромышленниковъ въ г. Харьковѣ.

*Угледпромышленника Семена Николаевича Иванова*

### ЗАЯВЛЕНІЕ.

По спеціальному тарифу Екатерининской желѣзной дороги не вошла, какъ передаточная станція, Синельниково, черезъ которую сокращается путь со станціи Лисичанскъ Донецкой желѣзной дороги. Могу указать на слѣдующіе факты: по спеціальному тарифу изъ Лисичанска черезъ Ясиноватую до Синельниково тарифъ съ вагона—34 руб. 88 к., а черезъ передаточную станцію Краматоровка и Лозовая до Синельниково—30 р. 52 к.

На основаніи этого, я покорнѣйше прошу комиссію Съезда постановить ходатайствовать, черезъ гг. уполномоченныхъ, въ подлежащихъ мѣстахъ, о включеніи въ спеціальныи тарифъ передаточной станціи Синельниково и объ уравненіи тарифа съ означенной станціи до Долинской, наравнѣ какъ съ Ясиноватой, и о включеніи пропущенной по тарифу станціи въ городѣ Одессѣ — Карантинъ.

Угледпромышленникъ *С. Н. Ивановъ.*

---

## ЗАПИСКА ГОРНАГО ИНЖЕНЕРА АВДАКОВА

### о значеніи Закавказскаго нефтепровода для Донецкой каменноугольной промышленности.

Вопросъ о постройкѣ нефтепровода изъ Баку въ Батумъ, къ берегамъ Чернаго моря, не можетъ быть чуждъ для донецкой каменноугольной промышленности. Въ настоящее время избытокъ нефти и нефтяныхъ остатковъ направляется на Волгу для отопленія паровыхъ котловъ, гдѣ въ этомъ топливѣ видятъ серьезнаго конкуррента донецкому углю. Специалисты по нефтяному дѣлу однако же признаютъ, что сжиганіе нефти въ топкахъ паровыхъ котловъ есть явленіе ненормальное, потому что изъ этого матеріала слѣдуетъ извлекать цѣнные продукты, къ каковой цѣли и должна быть направлена нефтяная промышленность. Кромѣ того, опасаются истощенія нефтяныхъ запасовъ въ недрахъ земли, что должно удерживать нефтепромышленность отъ растратъ нефти. По мнѣнію авторитетовъ нефтянаго дѣла, р. Волга должна снабжаться для отопленія паровыхъ котловъ донецкимъ каменнымъ углемъ. Въ нефтепроводѣ видятъ, съ одной стороны, средство для урегулированія нефтяной промышленности—въ томъ смыслѣ, что это сооруженіе, направивъ нефть къ берегамъ Чернаго моря, вызоветъ здѣсь постройку передѣлочныхъ заводовъ для переработки нефти въ цѣнные продукты. Тогда на Волгѣ нефть, какъ топливо, исчезнетъ и донецкому минеральному топливу откроется въ этомъ районѣ обширный сбытъ.

Но чтобы достигнуть этихъ двухъ благоразумныхъ цѣлей, необходимо:

1) быть твердо увѣреннымъ, что, вслѣдъ за постройкой нефтепровода, начнется переработка нефти въ цѣнные продукты и послѣднихъ будетъ извлекаться такой процентъ, что остающіеся нефтяные остатки не получаютъ въ Черномъ морѣ такого же примѣненія въ видѣ топлива, какое они получили на Волгѣ,

и 2) принять мѣры, чтобы съ отвлеченіемъ нефтянаго топлива съ Волги, предоставить туда свободный сбытъ донецкому углю, для чего требуется сооруженіе Восточно-Донецкой дороги, постройка которой ожидается ежегодно и независимо отъ нефтепровода и нефтяной промышленности.

Если же постройка нефтепровода не вызоветъ возникновенія передѣлочныхъ заводовъ и не будутъ для этого приняты надлежащія мѣры, то можетъ произойти слѣдующее:

1) Въмѣсто переработки нефти въ цѣнные продукты, или при полученіи послѣднихъ въ незначительномъ процентѣ, нефть и нефтяные остатки, при дешевомъ и обильномъ ихъ полученіи по нефтепроводу, получаютъ обширное примѣненіе въ Черномъ морѣ, какъ топливо, и закроютъ сбытъ сюда донецкому углю, для успѣшнаго распространенія котораго наложена пошлина на иностранный уголь, строится портъ въ Маріуполѣ и существующія гарантированныя правительствомъ желѣзныя дороги, въ ожиданіи перевозки каменноугольныхъ грузовъ въ Азовское и Черное моря, и 2) при отсутствіи Восточно-Донецкой дороги и при отвлеченіи нефти къ Черному морю съ района рѣки Волги, топливо здѣсь сильно вздорожаетъ, донецкій уголь не будетъ имѣть доступа на Волгу, и нефтепромышленники, при высокой цѣнѣ нефти, найдутъ выгоднымъ усилить ея добычу, дабы и Волгу снабжать этимъ топливомъ.

Донецкая каменноугольная промышленность будетъ стѣснена въ сбытъ своего угля и на Волгу, и въ Черное море.

Теперь нефть свободно течетъ въ Каспійское море; съ постройкой нефтепровода и безъ принятія надлежащихъ мѣръ, она будетъ свободно вливаться въ море Черное. А извѣстно, что нефтяное топливо, хотя и временно, но можетъ нанести существенный вредъ топливу каменноугольному.

Въ результатъ можетъ получиться, что развитіе одной отрасли горной промышленности, т. е. нефтяной, совершится на счетъ стѣсненія другой, т. е. каменноугольной, съ нанесеніемъ вреда и всѣмъ тѣмъ сооруженіямъ, кои созданы для развитія послѣдней.

Намъ неизвѣстно, обращено ли вниманіе на разсматриваемую нами сторону дѣла въ сферахъ официальныхъ, но въ печати до сихъ поръ объ этомъ не говорилось.

---

## Въ XI Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

### З А Я В Л Е Н І Е.

Общества: «Новороссійское», «Брянскаго рельсопрокатнаго завода» и «Варшавскаго сталелитейнаго завода», въ лицѣ ихъ представителей, горныхъ инженеровъ П. А. Ренгартена, Н. И. Кузнецова, А. Н. Жуковскаго и Л. Л. Козловскаго, и окружной инженеръ юго-западнаго горнаго округа А. П. Долинскій вносятъ слѣдующее предложеніе.

Въ виду минованія Екатерининскою казенною желѣзною дорогою залежей Криворожскихъ желѣзныхъ рудъ, для эксплуатаціи коихъ дорога выстроена, и въ виду того, что разработка этихъ рудъ нынѣ уже началась различными Обществами,—мы считаемъ своевременнымъ осуществленіе первоначальныхъ предположеній—соединить рельсовымъ путемъ всѣ главнѣйшія залежи рудъ, имѣющія протяженіе по одной прямой линіи, т. е. соединить станцію Саксагань Екатерининской желѣзной дороги со ст. Пичугино той же дороги.

При существованіи Саксаганской вѣтви на рудники Общества Криворожскихъ желѣзныхъ рудъ, проектируемая линія не нарушитъ ничьихъ интересовъ, но получитъ общественное горнопромышленное значеніе въ самомъ широкомъ смыслѣ слова, почему и предлагается ходатайствовать передъ Правительствомъ о такой достройкѣ казенной Екатерининской желѣзной дороги проведеніемъ указанной линіи, принадлежащей по существу къ ея внутреннему хозяйству и вызываемой огромнымъ увеличеніемъ по ней грузовъ, около полутора ста вагоновъ въ сутки. Такое увеличеніе грузовъ и вызываетъ постройку этого втораго пути, но лежащаго не параллельно первому, проведенному, вопреки указаніямъ геологическихъ изысканій, мимо рудъ, но по самому простиранію послѣднихъ.

Окружный Инженеръ Юго-Зап.

горнаго Округа *Долинскій.*

Горный Инженеръ *П. Ренгартень.*

Горный Инженеръ *Н. Кузнецовъ.*

*Жуковский.*

Представитель Акціонернаго

Общества Варшавскаго ста-

лелитейнаго завода *Л. Козловскій.*



# ДОКЛАДЪ

горнаго инженера Ц. Н. Фронцкевича

по вопросу о постройкѣ желѣзно-дорожной вѣтви между станціями Екатерининской дороги Саксагань и Пичугино.

*Милостивые Государы!*

Не находя возможности согласиться съ тою частью доклада комиссіи по расширенію сбыта минеральнаго топлива, въ которой докладъ касается просимой представителями желѣзной и стальной промышленности и поддержанной г. окружнымъ инженеромъ юго-западнаго края, Пичугинско-Саксаганской желѣзнодорожной вѣтви, позволяю себѣ обратить вниманіе Ваше на слѣдующее.

Двѣнадцать лѣтъ тому назадъ пригласилъ меня извѣстный нашъ горный инженеръ Н. Ф. Мещеринъ помочь ему составить пластовую карту Криворожскаго мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ; это обстоятельство дало мнѣ возможность подробно изучить это колоссальное и замѣчательное мѣсторожденіе. Результатомъ нашей совмѣстной работы явилось глубокое убѣжденіе, что Криворожское мѣсторожденіе представляетъ собою осадокъ первозданнаго моря и имѣеть вполнѣ пластовый характеръ, а не штокообразный, какъ утверждалъ приглашенный въ то время арендаторомъ Криворожскаго мѣсторожденія нѣмецкій геологъ г. Штрипельманъ.

Разъ было признано Криворожское мѣсторожденіе осадкомъ первозданнаго моря, которое несомнѣнно должно было быть обширнымъ и не могло ограничиться предѣлами за-

арендованной г. Полемя Криворожской дачи, явилось у меня предположеніе полной возможности проявленія этихъ замѣчательно богатыхъ желѣзныхъ рудъ и въ другихъ мѣстностяхъ. Предположеніе это было изложено въ особой запискѣ, поданной мною въ Горный Ученый Комитетъ; здѣсь оно было поддержано академикомъ Гельмерсеномъ, по инициативѣ котораго и состоялась, по Высочайшему повелѣнію, командировка меня, съ двумя товарищами, для геологическаго осмотра мѣстности между Днѣпромъ и Ингуломъ, ограниченной съ сѣвера и съ юга параллелями Верхнеднѣпровска и Александровска.

На мою долю пришлось изслѣдованіе всей рудной полосы по рѣчкамъ Ингульцу, Саксагани и Желтой.

Предположеніе мое дѣйствительно оправдалось: свита рудныхъ пластовъ Криворожской котловины была прослѣжена мною въ многочисленныхъ обнаженіяхъ по рѣчкѣ Ингульцу и по впадающимъ въ нее балкамъ, болѣе чѣмъ на 30 верстъ отъ Криваго Рога, по направленію на юго-западъ и на столько же верстъ по направленію на сѣверо-востокъ, по рѣчкамъ Саксагани, Желтой и впадающимъ въ нихъ балкамъ. Послѣ этого не могло быть и рѣчи о локализациі руднаго мѣсторожденія въ предѣлахъ Криворожской дачи, тѣмъ болѣе, что выходы толщи желѣзнаго блеска были найдены мною и на лѣвомъ берегу рѣчки Желтой, между Весело-Ивановкою и Нетесовкою, съ паденіемъ пластовъ, обратнымъ пластамъ Криворожской котловины, что несомнѣнно указывало на существованіе перелома пластовъ или складки (мульды) ихъ на водораздѣлѣ между рѣчками Саксаганью и Желтою; и ежели Криворожская котловина съ ея рудными пластами не проявилась здѣсь въ такихъ грандіозныхъ обнаженіяхъ, какъ по Ингульцу и Саксагани, то лишь потому, что здѣсь наносы значительны и, слѣдовательно, образованія первозданной почвы прикрыты здѣсь болѣе новыми образованіями.

Хотя на правомъ берегу рѣчки Саксагани и было найдено немало выходовъ весьма благонадежныхъ пластовъ, чи-

стыхъ и богатыхъ по содержанію металла желѣзныхъ рудъ, и хотя многіе изъ нихъ, а также и обнаженіе желѣзнаго блеска по рѣчкѣ Желтой, почти на 30 верстъ ближе къ Екатеринославу, чѣмъ Кривой Рогъ, — тѣмъ не менѣе еще тогда было мною указано, что Криворожское мѣсторожденіе самое колоссальное изъ всѣхъ обследованныхъ и имѣетъ самыя благоприятныя для разработки условія залеганія и что оно, вслѣдствіе этого, если только упомянутыя мѣсторожденія по правому берегу Саксагани и по Желтой будутъ обойдены проектируемою Криворожскою желѣзною дорогою, несомнѣнно создастъ монополию торговли рудами Криваго Рога.

Вслѣдствіе этого, для охраненія будущей металлической промышленности на югѣ Россіи отъ возможной монополіи Криваго Рога, въ своемъ докладѣ господину Министру государственныхъ имуществъ и въ поданномъ мною отчетѣ въ Горный Департаментъ, я указалъ на единственное правильное и естественное направленіе будущей дороги — вести ее отъ Верхнеднѣпровска правымъ берегомъ Саксагани, почти по простиранію рудныхъ пластовъ, а не лѣвымъ берегомъ Саксагани, какъ предполагалось по изысканіямъ инженера Соболевскаго. Последнее направленіе, какъ соединяющее кратчайшимъ путемъ Кривой Рогъ съ Екатеринославомъ и оставляющее въ то же время вдали отъ дороги богатѣйшія мѣсторожденія праваго берега Саксагани, находящіяся по географическому положенію ближе къ Екатеринославу, могло быть полезнымъ лишь арендатору Криворожскаго мѣсторожденія, а не всему району рудныхъ мѣсторожденій. Сверхъ того, для ближайшаго выхода при посредствѣ Криворожской дороги донецкому каменному углю въ районъ фастовскихъ сахарныхъ заводовъ, предположено было отъ варианта по правому берегу Саксагани дать вѣтвь черезъ Александрію на Знаменку, которая отъ того направленія выходила на 30 верстъ короче, чѣмъ отъ направленія инженера Соболевскаго; такимъ образомъ, хотя направленіе по лѣвому берегу Саксагани на 11 верстъ сокра-

щало расстояние между Екатеринославомъ и Кривымъ Рогомъ, противъ направленія по правому берегу Саксагани, но такъ какъ отъ послѣдняго варианта Знаменская вѣтвь была на 30 верстъ короче, чѣмъ отъ перваго, то предлагаемое мною направленіе по правому берегу Саксагани все-таки въ общемъ сокращало на 19 верстъ государственную сѣть желѣзныхъ дорогъ.

Не смотря на все это, Криворожская дорога проведена не только по варианту инженера Соболевскаго, но еще съ большимъ уклономъ на югъ, такъ что даже миновала самый Кривой Рогъ, а вслѣдствіе этого пришлось переименовать и самую дорогу; и провести на казенный счетъ подъѣздной путь, въ  $7\frac{1}{2}$  верстъ, къ руднику Общества Криворожскихъ желѣзныхъ рудъ.

Итакъ, опасенія мои сбылись: Екатерининская дорога, вмѣсто того, чтобы служить общимъ интересамъ края, способствуетъ главнымъ образомъ монополіи Общества Криворожскихъ рудъ, ибо нѣтъ никакой возможности рудникамъ праваго берега Саксагани, доставляя свой продуктъ на 10, 15, 20 и болѣе верстъ гужемъ, конкурировать и безъ того съ самымъ лучшимъ по условіямъ залеганія мѣсторожденіемъ Криваго Рога, находящимся на рельсовомъ пути, построенномъ самимъ Правительствомъ.

Результатъ такого ненормальнаго направленія Екатерининской дороги уже обнаружился: не успѣли еще построиться новые металлическіе заводы, какъ мы слышимъ отъ представителей, что они уже чувствуютъ давленіе Общества Криворожскихъ рудъ и, желая оградить свое развитіе отъ угрожающей опасности, они обращаются къ намъ, какъ къ людямъ непосредственно и самымъ положительнымъ образомъ заинтересованнымъ въ широкомъ развитіи желѣзнаго и стальнаго дѣла на нашемъ югѣ, помочь имъ выйти изъ этого положенія; съ другой стороны, мѣстное населеніе, въ лицѣ Верхнедѣпровскаго земства, единогласно постановивъ ходатайство-

вать передъ Правительствомъ о соединеніи рудныхъ мѣсто-рожденій праваго берега Саксагани и лѣваго берега Желтой съ Екатерининскою дорогою, и о присоединеніи вѣтви на Знаменку для прямого выхода нашего угля на юго-западный рынокъ, тоже обращается къ Съѣзду нашему о поддержкѣ ихъ ходатайства. Послѣ этого позволяю себѣ спросить Васъ, милостивые государи, въ правѣ ли мы отказать въ просимой поддержкѣ послѣ того, какъ созданная ненормальнымъ на-правленіемъ Екатерининской желѣзной дороги, на казенныя деньги, монополія Общества Криворожскихъ рудъ кладетъ уже свое veto на правильное и широкое развитіе новой промыш-ленности, долженствующей открыть широкій сбытъ нашему углю и коксу?—Думаю, не въ нашихъ интересахъ быть въ данномъ случаѣ равнодушными зрителями борьбы новой, весьма интересной для насъ промышленности, съ угрожающею для ней опасностью; напротивъ, мы должны, мы обязаны от-нестись къ ихъ заявленію, подтверждаемому и окружнымъ инженеромъ, и Верхнеднѣпровскимъ земствомъ, съ полнымъ и живымъ сочувствіемъ и, съ своей стороны, ходатайствовать пе-редъ Правительствомъ о скорѣйшемъ сооруженіи просимой ими желѣзной дороги.

Мы не должны при этомъ смущаться, что Правительство отказалось строить Богодуховскую вѣтвь на свой счетъ; это нисколько не доказываетъ, что Правительство откажется стро-ить просимую желѣзную дорогу. Между Богодуховскою и этою желѣзною дорогою существуетъ громадная разница: Богоду-ховская вѣтвь есть дорога частнаго интереса—извѣстной груп-пы копей; притомъ, она сильно задѣваетъ интересы частныхъ лицъ, затратившихъ уже значительный капиталъ на отчуж-деніе земли и сооруженіе своей вѣтви; между тѣмъ, просимая представителями металлической промышленности желѣзная до-рога, способствующая правильному и широкому развитію ме-таллической у насъ промышленности и такому же сбыту во-обще донецкаго угля и кокса, есть дорога не частнаго, а го-

сударственнаго интереса. Притомъ, въ данномъ случаѣ частная компанія, не затративъ здѣсь ни одной копѣйки, получила отъ Правительства подъѣздной путь въ  $7\frac{1}{2}$  верстъ; почему же, послѣ этого, должны быть лишены такого же блага другія мѣстороженія? Мнѣ кажется, разъ Правительство въ данномъ мѣстѣ построило уже подъѣздной путь къ одному частному руднику, справедливость требуетъ строить такіе же пути и къ другимъ, заслуживающимъ того по своему богатству рудникамъ.

На основаніи вышеизложеннаго имѣю честь покорнѣйше просить Васъ, милостивые государи, оказать полную поддержку, какъ заявленію представителей металлической промышленности, такъ и Верхнеднѣпровскаго земства, и поручить нашимъ уполномоченнымъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о скорѣйшей постройкѣ, средствами казны, просимой ими желѣзной дороги, съ вѣтвью на Знаменку, какъ необходимыхъ для развитія этой важной для государства и для насъ промышленности и такъ тѣсно съ нею связанной нашей каменноугольной промышленности.

Представитель Орловскаго рудника  
горный инженеръ *П. Фронцкевичъ.*

Харьковъ.

6 ноября 1886 г.

Докладъ этотъ былъ выслушанъ XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ въ 15-мъ засѣданіи 6-го ноября.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

---

## Въ Харьковскій Съѣздъ гг. горнопромышленниковъ.

*Помощника Верхнеднѣпровскаго уѣзда  
Ивана Дмитриевича Яковлева*

### З А Я В Л Е Н І Е.

Въ виду развитія горнопромышленной дѣятельности нашего уѣзда, а также общественныхъ интересовъ всего нашего края, въ минувшее уѣздное наше земское собраніе, 21-го октября сего года, представленъ мною проектъ о необходимости желѣзнодорожнаго пути отъ ст. Верхнеднѣпровскъ черезъ с. Новенькое, Водяное, Надежное, между Коммиссаровой и Писаревкой (с. Саксагань), мимо Красно-Ивановки, с. Желтенькаго до р. Желтой и оттуда съ двумя развѣтвленіями, изъ которыхъ одно пойдетъ къ Фастовской линіи черезъ г. Александрію, для ближайшей доставки каменнаго угля Донецкаго бассейна въ Кіевскую губернію, а другое на югъ, по всѣмъ минеральнымъ богатствамъ р. Желтой и праваго берега рѣки Саксаганы.

Означенный проектъ единогласно одобренъ и принятъ нашимъ уѣзднымъ земскимъ собраніемъ.

Но для большей силы и значенія его, при ходатайствѣ въ высшихъ правительственныхъ сферахъ о скорѣйшемъ разрѣшеніи его, полезно было бы заручиться сочувственнымъ отзывомъ Съѣзда гг. горнопромышленниковъ нашего юга Россіи.

При этомъ имѣю честь присовокупить, что въ томъ же проектѣ моемъ изложено ходатайство о сбавкѣ тарифа при перевозкѣ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ нашихъ ископаемыхъ богатствъ, безъ чего какъ углепромышленники, такъ и рудопромышленники терпятъ большой ущербъ, а подчасъ и совершенную невозможность пользоваться своимъ подземнымъ богатствомъ.

Если Съездъ г. горнопромышленниковъ найдетъ предложеніе мое соотвѣтствующимъ ихъ цѣлямъ и одобритъ его, то я имѣю честь покорнѣйше просить сообщить о томъ г. Екатеринославскому губернатору, для предложенія губернскому земскому собранію предстоящей сессіи, въ декабрѣ мѣсяцѣ, и меня почтить увѣдомленіемъ въ г. Верхнеднѣпровскъ.

Помѣщикъ *И. Д. Яковлевъ.*

28-го октября  
1886 года.

Это заявленіе было доложено XI Съезду горнопромышленниковъ въ 12-мъ засѣданіи 3-го ноября.

За Секретаря Съезда *П. Пестеревъ.*

---



## Г. Предсѣдателю XI Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

### З А Я В Л Е Н І Е.

Группа копей, расположенныхъ на землѣхъ Уразовыхъ, Нестеровыхъ, а также копи на Богодуховой и Кальміусѣ встрѣчаютъ большія затрудненія въ подвозкѣ угля къ ст. Юзово.

Грунтовая дорога, по которой вывозится отъ этихъ копей теперь болѣе 8 мил. пудовъ угля на станцію Юзово, при подъемѣ отъ Кальміуса на возвышенность, идетъ параллельно бокъ-о-бокъ съ Донецкою желѣзной дорогой не менѣе 4 или 5 верстѣ до самой станціи Юзово. Сокращеніе въ этомъ пунктѣ на 4 или 5 верстѣ гужевой подвозки составило бы благодѣяніе для названныхъ копей, весьма часто уплачивающихъ за подвозку угля къ станціи отъ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> до 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. съ пуда или 120,000 руб. въ годъ. Кроме того, отсутствіе какихъ бы то ни было искусственныхъ или благоустроенныхъ путей дѣлаетъ самую подвозку угля во время распутицы совершенно невозможной.

А потому нижеподписавшіеся предлагаемъ Съѣзду:

1) Ходатайствовать въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а буде окажется нужнымъ, и у Министра путей сообщенія—объ устройствѣ погрузочнаго пункта Екатерининской дороги или станціи между станціями Юзово и Рудничной, а если бы въ достиженіи этого встрѣтились какія-либо затрудненія для казенной Екатерининской дороги, то ходатайствовать объ устройствѣ для тѣхъ копей погрузочнаго пункта между Юзово и Рудничной, на Донецкой каменноугольной дорогѣ.

2) Ходатайствовать передъ Бахмутскимъ уѣзднымъ земскимъ собраніемъ, а если окажется нужнымъ, то и передъ

начальникомъ Екатеринославской губерніи—о разрѣшеніи построить отъ деревни Евдокіевки къ погрузочному пункту, на счетъ владѣльцевъ копей, шоссированную или выложенную камнемъ дорогу для общаго пользованія.

Угледпромышленники: Полковникъ *П. Рыковский.*  
*Иванъ Древицкій.*  
*Игнатій Прохоровъ.*  
*Михаиль Тарасенковъ.*  
*И. Даниловъ.*  
*А. Алчевскій.*  
*Л. Успенскій.*  
*И. Уманскій.*

XI Съѣздъ горнопромышленниковъ, въ 16-мъ засѣданіи 7-го ноября, выслушавъ это заявленіе, постановилъ: поддержать изложенное въ семь заявленіи ходатайство.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

---

## Господину Предсѣдателю XI Съезда горнопромышленниковъ юга Россіи.

*Леопольда Леопольдовича Цихоцкаго,*

### ЗАЯВЛЕНІЕ.

#### Къ тарифному вопросу.

Честь имѣю покорнѣйше просить Васъ, милостивый государь, настоящее мое заявленіе внести на обсужденіе настоящаго Съезда.

Въ виду того, что въ данное время Съездомъ обсуждается тарифный вопросъ, относящійся къ пониженію ставокъ въ разныхъ направленіяхъ на перевозку минеральнаго топлива, и что подобныя ходатайства Съезда принимаютъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ благопріятный результатъ—считаю умѣстнымъ заявить XI Съезду, что если не всѣ углепромышленники, то, во всякомъ случаѣ, большинство таковыхъ не знаютъ своевременно о подобнаго рода измѣненіяхъ, по неимѣнію опредѣленнаго мѣста, откуда такія свѣдѣнія можно было бы получать.

Полагаю, что для каждаго углепромышленника незнаніе тарифныхъ ставокъ, будутъ ли онѣ нормальныя или спеціальныя, и неимѣніе подъ рукою постанціонныхъ долевыхъ таблицъ стоимости провоза минеральнаго топлива на рынки сбыта, по разнымъ направленіямъ, ставитъ его въ невозможность точнаго опредѣленія цѣны своего товара, въ которомъ десятая доля копѣйки играютъ важную роль. Послѣдствіемъ такого незнанія тарифа случается необходимость отказа предлагаемой продажи, или продажа въ ущербъ не только своихъ интересовъ, но и всей углепромышленности, какъ ведущая за собою аномальное пониженіе цѣнъ.

Мнѣ кажется, что горнопромышленному Съѣзду, имѣющему свое специальное учрежденіе въ лицѣ Коммисіи выборныхъ, которая имѣетъ возможность непосредственнаго сношенія съ Министерствомъ путей сообщенія и Управленіями желѣзныхъ дорогъ, слѣдовало бы рекомендовать этому учрежденію находиться постоянно въ курсѣ, какъ существующихъ, такъ и вновь вводимыхъ тарифныхъ ставокъ, съ точнымъ обозначеніемъ долей каждой дороги, участвующей въ перевозкѣ минеральнаго топлива по извѣстному направленію, и такимъ образомъ дать возможность каждому получать необходимыя для него свѣдѣнія, играющія несомнѣнно важную роль въ торговлѣ.

Не беру на себя смѣлости опредѣлить, какимъ путемъ можно было бы достигнуть такой компетентности тарифнаго дѣла, о чемъ, вѣроятно, выяснится на Съѣздѣ посредствомъ преній, но полагаю, что Съѣздъ горнопромышленниковъ, обладающій значительнымъ запаснымъ фондомъ (если не ошибаюсь, въ 20 съ лишнимъ тысячъ рублей серебромъ), не можетъ не отнестись сочувственно къ настоящему вопросу и не долженъ постѣсняться въ средствахъ для достиженія полезнаго во всѣхъ отношеніяхъ дѣла.

Съ своей стороны—только скажу, что установленіе Съѣздомъ при Коммисіи выборныхъ тарифнаго стола, приглашеніе участвовать на первое время въ трудахъ по составленію таблицъ спеціалиста изъ мѣстнаго Управленія Азовской дороги и, наконецъ, выписывать Листокъ желѣзно-дорожныхъ объявленій—можетъ въ скоромъ времени благоприятно повліять къ достиженію необходимой цѣли.

*Л. Цихоцкий.*

Харьковъ.

6-го ноября 1886 г.

Это заявленіе было доложено XI Съѣзду горнопромышленниковъ въ 15-мъ засѣданіи 6-го ноября, при чемъ временно исполняющій обязанности Секретаря сообщилъ, что по

этому предмету уже состоялось 3-го ноября постановленіе Съѣзда въ утвердительномъ смыслѣ. По поводу этого заявленія было внесено добавленіе, чтобы всѣ свѣдѣнія о существующихъ тарифахъ Коммиссія выборныхъ печатала и чтобы эти таблицы провозныхъ платъ разсылались по рудникамъ; это предложеніе Собраніемъ принято.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

---

**Г. Предсѣдателю XI Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.**

*Угледпромышленника Горнаго Инженера  
Алексыя Николаевича Житовскаго*

**З А Я В Л Е Н І Е.**

Въ Сборникѣ специальныхъ тарифовъ на минеральное топливо во всѣхъ разновидностяхъ его, изданномъ Временнымъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и вошедшемъ въ силу съ 1-го августа текущаго года, установлена провозная плата отъ ст. Гришино Екатерининской дороги къ главнымъ по сбыту и конечнымъ пунктамъ Харьковско-Николаевской, Фастовской, Юго-западныхъ дорогъ, а также и во внутреннемъ сообщеніи (въ предѣлахъ Екатерининской дороги) одинаковая, какъ и со станціи Юзово-Ясиноватая, хотя разница между вышеназванными станціями отправленія составляетъ 62 версты.

Кромѣ того, при болѣе детальномъ разсмотрѣніи вновь установленнаго тарифа относительно ст. Гришино, оказывается, что оны не подчиняется ни опредѣленнымъ ставкамъ, ни существующимъ разстояніямъ, а имѣетъ видъ специально повышеннаго произвольно чуть не для каждой станціи, какъ во внутреннемъ, такъ и во внѣшнемъ сообщеніи, и нагляднымъ тому примѣромъ могутъ служить нижеслѣдующія станціи, въ одномъ направленіи расположенныя:

| Разстоян. | С Т А Н Ц І И.       | Повагонный сборъ. | Разница.        |
|-----------|----------------------|-------------------|-----------------|
|           | Письменная . . .     | 14 р. — к.        | — р. — к.       |
| 17 вер. = | Раздоры . . .        | 15 » 80 »         | 1 » 80 »        |
| 16 » =    | Синельниково . . .   | 21 » — »          | 5 » 20 »        |
| 40 . » =  | Екатеринославъ . . . | 21 » 20 »         | — » 20 »        |
|           | Сукачевка . . .      | 21 » 20 »         | — » — » и т. д. |

Этотъ тарифъ отразится тѣмъ пагубнѣе на только что возродившемся каменноугольномъ промыслѣ въ окрестностяхъ ст.

Гришино, что техническія условія эксплуатаціи въ бассейнѣ, о которыхъ идетъ рѣчь, несравненно худшія противъ рудниковъ, расположенныхъ на линіи Донецкой и Азовской дорогъ.

Въ виду очевидной неравномѣрности установленной провозной платы, вполне игнорирующей географическое положеніе, комиссія по расширенію сбыта, образованная при только что закрывшемся XI Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи, нашла справедливымъ возбудить ходатайство объ установленіи тарифныхъ ставокъ отъ ст. Гришино, одинаковыхъ со ст. Ясиноватой, но въ прямомъ отношеніи къ дѣйствительному поперстному разстоянію.

Этотъ вопросъ, возбуждившій немало пререканій и поставленный на открытую баллотировку, въ которой не участвовала почти половина присутствовавшихъ членовъ Съѣзда, былъ рѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ.

Съ формальной точки зрѣнія состоявшееся заключеніе Съѣзда по возбужденному вопросу не можетъ быть признано законнымъ, такъ какъ было обнаружено, что въ рубрикѣ большинства фигурируетъ подпись одного члена, какъ за себя, такъ и за отсутствовавшаго, что безусловно не допускается при баллотировкѣ вопросовъ (§ 12 Пол. о Съѣзд.).

Обращаясь затѣмъ къ существу возбужденнаго мною ходатайства, слѣдуетъ сказать, что Съѣздъ, обсуждая докладъ комиссіи о расширеніи сбыта минеральнаго топлива и постановивъ рѣшенія весьма благоприятныя для другихъ группъ существующихъ рудниковъ, какъ на Донецкой, такъ и на Азовской дорогахъ, нашелъ нужнымъ отстаивать ту ненормальную и тяжелую обстановку, въ которой находится каменноугольный промыселъ близъ ст. Гришино (Екатери́нинской дороги).

Это постановленіе Съѣзда вполне естественно и не можетъ поражать своею оригинальною пристрастностью, такъ какъ гришинскій вопросъ, возбужденный мною, какъ единственнымъ представителемъ углепромышленности въ названной мѣстности, обсуждался въ средѣ, сплоченной общими интере-

сами и зорко ограждавшей существующіе рынки отъ новыхъ предложеній.

Кромѣ того, XI Съѣздъ въ данномъ случаѣ поступилъ вопреки предшествовавшимъ постановленіямъ своимъ, въ силу которыхъ было признано абсолютно несправедливымъ и вреднымъ примѣненіе уравнительныхъ тарифовъ, какъ создающемъ искусственное положеніе дѣлъ вообще.

Вся эта обстановка Гришинскаго бассейна, конечно, повліяетъ крайне пагубно и не только она будетъ способствовать къ развитію, но, наоборотъ, приведетъ только что возродившійся промыселъ къ упадку, что, въ свою очередь, повлечетъ за собою весьма печальныя послѣдствія для мѣстнаго населенія, которое, при постоянныхъ неурожаяхъ и эпизоотіяхъ, будетъ лишено заработковъ, составлявшихъ единственный источникъ для своего поддержанія.

Въ виду всего вышеизложеннаго, я поставленъ въ необходимость просить Васъ, г. Предсѣдатель, представить на благоусмотрѣніе Его Высокопревосходительства г. Министра государственныхъ имуществъ мое настоящее заявленіе—съ ходатайствомъ объ измѣненіи тарифовъ, согласно съ заключеніемъ комиссіи по расширенію сбыта минеральнаго топлива XI Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, т. е. примѣненія ставокъ отъ ст. Ясиноватой по расчету съ дѣйствительнымъ поверстнымъ разстояніемъ.

Ко всему вышеизложенному я считаю нужнымъ, съ своей стороны, присовокупить, что гришинскій вопросъ указалъ на тѣ практическія неудобства, которыя вытекаютъ изъ установившейся организаціи Съѣздовъ вообще, допускающей—въ случаѣ разногласія (§ 12)—рѣшеніе возникающихъ вопросовъ, иногда совершенно частнаго характера, большинствомъ голосовъ,—что, при существованіи фракцій, взаимно конкурирующихъ между собою, можетъ привести къ нарушенію равноправности въ выясненіи дѣйствительныхъ нуждъ передъ Правительствомъ.



Съ проложениемъ въ послѣднее время Екатерининской дороги, положеніе дѣлъ въ Донецкомъ бассейнѣ совершенно измѣнилось, поставивъ однѣ группы рудниковъ, сравнительно съ другими, въ болѣе благоприятныя условія относительно западныхъ и юго-западныхъ рынковъ, что послужило причиною къ разногласію, изъ года въ годъ возрастающему въ тарифномъ вопросѣ, который утратилъ свое значеніе общаго характера и, раздробившись въ удовлетвореніи отдѣльныхъ группъ рудниковъ, расположенныхъ въ одинаковыхъ условіяхъ, вступилъ въ фазу частнаго свойства, вслѣдствіе чего рѣшеніе его случайно сложившимся большинствомъ голосовъ какой-либо группы, взаимно конкурирующей, можетъ ввести Правительство въ заблужденіе относительно истиннаго положенія дѣла въ краѣ.

Во избѣжаніе могущихъ возникнуть недоразумѣній, слѣдовало бы всѣ ходатайства, касающіяся тарифа, представлять Правительству, въ рукахъ котораго должно быть сосредоточено руководство въ этомъ отношеніи, при чемъ гг. уполномоченные Съѣзда должны представлять нужныя разъясненія.

Горный инженеръ *А. Жуковский.*

15-го ноября  
1886 года.

---

## ОСОБОЕ МНѢНІЕ

о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива съ копей Донецкой группы.

Цѣны угля Донецкой группы копей понизились въ теченіе 24-хъ лѣтъ болѣе нежели на . . . . . 20<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

Отношенія ея отправокъ къ общему вывозу изъ западной части края уменьшились съ 48<sup>0</sup>/<sub>100</sub> до 35,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

Явленіе это произошло отъ несоразмѣрной разности желѣзнодорожныхъ провозныхъ платъ за доставку грузовъ этой группы сравнительно съ другими, напримѣръ:

Отъ Москвы до Харцызска 1079 вер., за провозъ вагона угля . . . . . 80 р. 93 к.

Отъ Москвы до Рудничной 1081 вер., за провозъ вагона угля . . . . . 85 р. 60 к.

Отъ Москвы до Варварополя 1083 вер., за провозъ вагона угля . . . . . 88 р. 80 к.

Отъ Коломны до Никитовки (via Курскъ-Москва) 1135 вер., за провозъ вагона угля 89 р. 60 к.

Отъ Коломны до Варварополя (via Звѣрево-Козловъ) 1129 вер., за провозъ вагона угля . 109 р. 57 к.

При незыблемости тарифа Донецкой дороги, каждое уменьшеніе провозныхъ платъ на сосѣднихъ группахъ ухудшитъ положеніе Донецкой группы, возвышая разность стоимости провоза съ грузовъ, противъ цѣны доставки угля другихъ группъ. Такъ, напримѣръ, до примѣненія нынѣ дѣйствующаго тарифа на Курско-Харьково-Азовской и Московско-Курской дорогахъ, разность цѣнъ провоза вагона угля, идущаго отъ Харцызска, противъ Варварополя, была 2 руб. 16 коп.; нынѣ та же разность выражается 7 р. 87 к.

Изданный тарифъ Временнымъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ для перевозокъ угля на западъ по Екатерининской линіи долженъ былъ быть основанъ на разности цѣнъ

провозовъ отъ Ясиноватой и сѣверныхъ станцій Донецкой дороги, не превышающей 0,9 коп. на пудъ. Это условіе не соблюдено въ отношеніи станцій: Марьевка, Варварополье, Голубовка, Изюмъ, Крестная, Лисичанскъ и Камышеваха, управляющихъ 28 т. вагоновъ изъ общаго количества вывоза группы—43,332 ваг.

Сказанная разность для этихъ станцій противъ Ясиноватой опредѣлена отъ 1,03 к. до 1,88 коп. на пудъ.

Единственный исходъ изъ настоящаго положенія для Донецкой группы копей:

а) Примѣненіе ко всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, заинтересованнымъ въ угольныхъ перевозкахъ, дифференціального тарифа съ повышенными ставками для ближнихъ разстояній и пониженными для дальнихъ въ предѣлахъ, указанныхъ Горнымъ Департаментомъ, по ходатайствамъ IX Съѣзда.

б) Окончаніе линіи Донецкой дороги по направленію къ Миллерово и Волгѣ. При недоконченности этой линіи, финансовое положеніе казенной дороги не можетъ исправиться, что не дозволяетъ пониженія ея провозныхъ платъ до надлежащихъ размѣровъ, вовлекая казну въ убытки, вслѣдствіе уплаты гарантій и необходимости пополнять дефициты эксплуатаціи. Сумма этихъ убытковъ, уже понесенныхъ казною и имѣющихъ произойти несомнѣнно, если настоящія условія дороги не измѣнятся, въ короткое относительно время превыситъ сумму, потребную для указываемыхъ сооружений.

Желательно, вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы при урегулированіи ставокъ просимаго дифференціального тарифа за основу былъ бы принятъ, въ каждой группѣ копей, какой-либо общій, приблизительно центральный пунктъ.

Независимо рѣшенія настоящаго Собранія по поднятымъ вопросамъ, мы, нижеподписавшіеся, просимъ г. Предсѣдателя XI Съѣзда—указать въ своемъ рапортѣ объ окончаніи трудовъ послѣдняго на тяжелое, истинно бѣдственное положеніе Донецкой группы. Шахтовладѣльцы ея уже не наканунѣ ра-

зореія, но положительно разоряются, продавая продукты свои по цѣнѣ, возмѣщающей ихъ расходы, дозволяющей платить проценты по займамъ, но не допускающей погашенія затраченныхъ капиталовъ. Спасти ихъ можетъ лишь скорое примѣненіе указанныхъ выше мѣръ, признанныхъ г. Министромъ государственныхъ имуществъ раціональными и полезными.

Владѣлецъ Барваропольскаго рудника *М. Золотаревъ*,  
за себя и А. К. Рейсса, представитель  
Петро-Марьевскаго Общества.

*Четчиковъ.*

*Ц. Фронцевичъ.*

Представитель Лисичанскихъ углепро-  
мышленниковъ *П. Ивановъ.*

Представитель П. І. Губонина *А. Климъ.*

*К. Гейнцельманъ.*

*Крамаревъ.*

*Воробейчикъ.*

---

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВЪ.

ОСОБЕННАЯ КАНЦЕЛЯРІЯ

ПО КРЕДИТНОЙ ЧАСТИ.

4-е Отдѣленіе.

17-го ноября 1886 года.

№ 12999.

Г. Предсѣдателю Създа горнопромышленниковъ юга Россіи горному инженеру Таскину.

По докладѣ г. Министру финансовъ Вашей телеграммы, отъ 9-го сего ноября, Особенная Канцелярiя по кредитной части, по порученію Его Высокопревосходительства, считаетъ долгомъ сообщить Вамъ, что хотя г. Министръ финансовъ и признаетъ весьма важнымъ скорѣйшее осуществленіе Восточно-Донецкой и Миллеровской желѣзныхъ дорогъ и отдаетъ имъ предпочтеніе передъ Пензо-Лозовскою желѣзною дорогою, тѣмъ не менѣе, въ виду необходимости назначенія, по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ Министерства путей сообщенія на 1887 годъ, значительныхъ суммъ на продолженіе работъ по постройкѣ уже начатыхъ желѣзныхъ дорогъ, не предвидится возможности, при настоящемъ положеніи средствъ Государственнаго Казначейства, назначить по этой смѣтѣ сумму на приступъ къ сооруженію какихъ-либо новыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ томъ числѣ Восточно-Донецкой и Миллеровской. Но, если бы при исполненіи означенной смѣты, отъ кредита, который по ней будетъ ассигнованъ Государственнымъ Совѣтомъ, оказались какіе-либо остатки, вслѣдствіе отмѣны или отсрочки нѣкоторыхъ работъ, то г. Министръ финансовъ не встрѣтилъ бы препятствія къ тому, чтобы означенные остатки были обращены на работы по постройкѣ Восточно-Донецкой или Миллеровской дорогъ, предпочтительно передъ какими-либо другими сооруженіями.

Директоръ *В. Верховскій.*

Начальникъ Отдѣленія *П. Романовъ.*

---

## ОСОБОЕ МНѢНІЕ

ПО ВОПРОСУ О ПОСТРОЙКѢ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

управляющаго горною и соляною частями въ Донецкой области и выборнаго отъ Донецкихъ углепромышленниковъ.

Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, какъ учрежденіе коллегіальное для всего юга, не долженъ былъ становить этотъ вопросъ на баллотировку, потому что постоянное, изъ году въ годъ, собраніе Съѣзда въ г. Харьковѣ лишаетъ возможности углепромышленниковъ восточнаго бассейна, въ виду своей отдаленности, въ большомъ числѣ пріѣзжать на Съѣздъ, почему всегда является неравенство обѣихъ сторонъ, по численности членовъ двухъ группъ, и перевѣсъ остается на сторонѣ западныхъ углепромышленниковъ, центромъ торговой дѣятельности которыхъ служитъ г. Харьковъ.

Углепромышленники восточной части Донецкаго бассейна присылаютъ ежегодно на Съѣздъ своихъ представителей, представляя имъ право выражать и защищать свои интересы, равносильные по своимъ оборотамъ одной третей части всѣхъ торговыхъ оборотовъ по каменноугольной промышленности юга Россіи. Очевидно, что при такомъ численномъ составѣ Съѣзда и при баллотировкѣ подобнаго вопроса, какъ вопросъ о постройкѣ двухъ взаимно конкурирующихъ желѣзныхъ дорогъ, восточные углепромышленники всегда останутся въ меньшинствѣ,—и Правительство можетъ быть введено въ заблужденіе предположеніемъ, что постановленіе Съѣзда есть выраженіе желаній всего юга Россіи.

Если бы Съѣздъ былъ созванъ въ Новочеркасскѣ или въ Ростовѣ на Дону, вообще въ мѣстности вблизи района восточнаго бассейна, то при баллотировкѣ подобнаго вопроса результаты получились бы діаметрально противоположные.

Независимо отъ сего, такое постановленіе Съѣзда, выдвигающее необходимость Миллеровской дороги въ ущербъ

Восточно-Донецкой, по своимъ послѣдствіямъ, дискредитируетъ и труды самаго Съѣзда въ правительственныхъ сферахъ, такъ какъ восточные углепромышленники, въ силу своей естественной самозащиты, должны будутъ вновь ходатайствовать, какъ черезъ войсковаго Наказнаго Атамана, такъ и черезъ своихъ уполномоченныхъ, о невозможности такого преимущества—и тѣмъ самымъ опять затормазится вопросъ объ одновременномъ сооруженіи обѣихъ желѣзныхъ дорогъ. Поэтому полагаемъ, что нашимъ требованіямъ, въ этомъ остромъ вопросѣ, можетъ отвѣчать только безпристрастное постановленіе IX Съѣзда, редакцію котораго очень желательно было бы видѣть и на настоящемъ Съѣздѣ.

Но разъ осуществилось невыгодное для восточныхъ углепромышленниковъ рѣшеніе, мы считаемъ долгомъ здѣсь привести то парализирующее значеніе, которое будетъ имѣть сооруженіе вѣтви на Миллерово для восточнаго бассейна. Антрацитовая промышленность съ каждымъ годомъ испытываетъ все большія и большія невзгоды, какъ по причинѣ конкуренціи съ каменнымъ углемъ, такъ и въ силу большой затруднительности по эксплуатаціи, требующей затраты значительныхъ капиталовъ на сравнительно незначительную производительность рудниковъ. Цѣна антрацита, по добычѣ, ниже 6 к. за пудъ доведена быть не можетъ, между тѣмъ какъ таковая же цѣна на каменный уголь можетъ быть много ниже.

Если къ этому прибавимъ еще измѣненіе географическихъ условій, приближающихъ каменноугольныя копи къ сѣверу, то будетъ совершенно очевидно, что уголь будетъ по цѣнѣ стоять ниже антрацита и весь сѣверный рынокъ будетъ для антрацитовой группы отрѣзанъ. Нельзя было бы считать себя правымъ такъ говорить противъ естественнаго теченія конкуренціи между углемъ и антрацитомъ, если бы тѣ и другіе углепромышленники находились бы въ равносильныхъ условіяхъ; но разница, существующая между нами, настолько существенна, что сравненій быть не можетъ: нами уже за-

трачены миллионные капиталы на развитие антрацитового промысла, а углепромышленники, находящиеся на Дебальцево-Миллеровской вѣтви; только будутъ имѣть возможность приступить къ устройству своихъ рудниковъ по сооруженіи означенной дороги.

Полагаемъ, что не лишнее будетъ упомянуть, что Миллеровская дорога нисколько не приблизитъ центръ каменноугольной промышленности къ Москвѣ: отъ Дебальцево до Москвы черезъ Миллерово 1061 верста, а отъ Дебальцево черезъ Краматоровку 1120 верстъ; разница въ разстояніяхъ настолько незначительна, что не можетъ оказать существеннаго вліянія на пониженіе цѣнъ на московскомъ угольномъ рынкѣ.

Въ заключеніе, считаемъ нужнымъ присовокупить, что, по нашему мнѣнію, сравнительнаго значенія между обѣими дорогами быть не можетъ; въ то время, какъ дорога на Миллерово есть незначительный подъѣздной путь для одной только части Донецкаго угольнаго бассейна, — дорога на Волгу есть дорога государственнаго значенія, помогающая всѣмъ отраслямъ народнаго хозяйства и промышленности и сокращающая путь между двумя жизненными артеріями Россіи болѣе чѣмъ на 700 верстъ.

Управляющій горною и соляною  
частями области Войска Донскаго *Вагнеръ*.

Выборный отъ Донскихъ  
углепромышленниковъ *Вл. Отто*.

Харьковъ.

27 Октября 1886 г.

---



# О С О Б О Е М Н Ъ Н І Е

ГЕНЕРАЛЪ-МАІОРА М. А. ЗОЛОТАРЕВА

относительно ходатайства о сооруженіи Миллеровской вѣтви и Восточно-Донецкой желѣзной дороги.

Постановленіе большинства Собранія, въ силу котораго отдается нѣкоторое преимущество, въ данномъ случаѣ, постройки къ Миллеровской вѣтви противу сооруженія Восточно-Донецкой линіи, не согласуется съ дѣйствительнымъ положеніемъ нашей отрасли промышленности и не соображено съ ея будущностью.

Восточно-Донецкая дорога безспорно необходима для антрацитной или Донской группы копей. Послѣдняя—на небольшомъ лишь протяженіи мѣстности, занятой залежами минеральнаго топлива, прорѣзана Козлово-Воронежско-Ростовскою рельсовою линіей; между тѣмъ, мѣстности, гдѣ расположены другія группы копей, охвачены цѣлою сѣтью подобныхъ путей. Нельзя и несправедливо обращать вниманіе Правительства, отъ имени всего Съѣзда, пользуясь его случайно-составившимся большинствомъ, на частности дѣла, могущія удовлетворить интересъ какой-либо группы или части ея, обходя преслѣдованіе общей пользы.

Восточно-Донецкая дорога открываетъ путь на Волгу всѣмъ группамъ нашихъ копей, гдѣ, вслѣдствіе обилія и разнообразія требованій, найдется мѣсто для всѣхъ суррогатовъ топлива. Миллеровская вѣтвь весьма мало сближаетъ западную часть Донецкаго края со сказанною рѣкою, и оставляя совершенно въ сторонѣ восточную часть бассейна и соединяя кратчайшею линіей первую съ мѣстностями, пересѣченными Воронежскою и прилегающими къ ней дорогами, убьетъ здѣсь всякую конкуренцію антрацита съ углемъ. Можно смѣло сказать, что въ первомъ случаѣ, т. е. при осуществленіи Восточно-Донецкой линіи, сбытъ всякаго рода минеральнаго топлива

увеличится на нѣсколько десятковъ милліоновъ пудовъ, а при постройкѣ Миллеровской вѣтви—этотъ сбытъ усилится на нѣсколько единицъ милліоновъ пудовъ исключительно угля, вытѣсняющихъ на мѣстныхъ рынкахъ антрацитъ. Спрашивается, въ интересахъ ли общаго дѣла подобное ходатайство?

Конкуренціи минеральнаго топлива съ нефтью опасаться на Волгѣ не слѣдуетъ—по слѣдующимъ причинамъ:

1) нефти и ея остатковъ не такъ много, чтобы удовлетворять всѣмъ потребностямъ;

2) съ каждымъ днемъ эти продукты получаютъ болѣе выгодное примѣненіе;

3) борьба нефти съ минеральнымъ топливомъ на Волгѣ возможна лишь при настоящихъ цѣнахъ провоза послѣдняго; убѣдиться въ томъ легко, припомнивъ, что стоимость доставки пуда угля въ Царицынъ свыше 20 коп., а при осуществленіи Восточно-Донецкой дороги, какъ могущей имѣть грузы въ обѣ стороны, эта цѣна можетъ быть понижена до 6 или 5 коп. и даже ниже.

Обращаясь, затѣмъ, къ настоящему положенію заинтересованныхъ въ вопросѣ желѣзнодорожныхъ обществъ, нельзя не замѣтить, что глубоко несочувствуя многимъ дѣйствіямъ Правленія Донецкой дороги, какъ идущимъ въ разрѣзъ съ цѣлью ея сооруженія—оживить углепромышленность въ районѣ ея дѣятельности, должно сознать, что причина подобнаго образа дѣйствій вызывается наиболѣе дѣйствительно тяжелымъ финансовымъ положеніемъ этого Общества, происходящимъ отъ незаконченности сооруженія его линіи. При постройкѣ Миллеровской вѣтви, безъ продолженія Дебальцево-Звѣревскаго участка къ Волгѣ, главное—угольное движеніе здѣсь совершенно прекратится и усиленіе дѣятельности Дебальцево-Луганскаго участка не въ состояніи вознаградить происходящихъ при этомъ очевидныхъ потерь, потому что капиталъ, употребленный на сооруженіе бездѣйствующаго участка и расходъ на его содержаніе лягутъ тяжелымъ бременемъ на дѣла Общества.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Воронежская линія, при осуществленіи одной Миллеровской вѣтви, лишится угольныхъ грузовъ на протяженіи 100 верстъ, а равно и антрацитныхъ, нынѣ по ней идущихъ къ сѣверу.

При подобномъ заданіи, нѣтъ возможности рассчитывать на столь необходимое для насъ пониженіе тарифовъ на линіяхъ этихъ обществъ; напротивъ, слѣдуетъ ожидать, что послѣднія будутъ ходатайствовать о повышеніи провозныхъ платъ, опираясь на вѣскія данныя.

Сооруженіе Восточно-Донецкой дороги, служащей продолженіемъ Дебальцево-Звѣревскаго участка, дастъ иной выводъ. Полезный пробѣгъ грузовъ на Донецкой и Воронежской линіяхъ, несомнѣнно, увеличится и пониженіе провозныхъ платъ явится логическимъ тому послѣдствіемъ.

Мѣстные дѣятели не могутъ игнорировать этихъ истинъ безъ опасенія получить упрекъ въ томъ, что, замыкаясь въ тѣсную сферу личныхъ интересовъ, они не хотятъ вникнуть и изучить детали вопросовъ, отъ рѣшенія которыхъ зависятъ мѣропріятія, клонящіяся къ общей пользѣ.

Обращаясь, затѣмъ, къ вопросу относительно Пензо-Харьковской линіи, которою предлагаютъ замѣнить Восточно-Донецкую дорогу, должно сказать, что только незнаніе экономическихъ, дѣйствительныхъ условій страны могло допустить когда-нибудь параллель между этими путями.

Пензо-Харьковская линія, при проектируемомъ направленіи въ 400 верст. сѣвернѣе Восточно-Донецкой, не могущая имѣть какого бы то ни было вліянія на Донецкій каменноугольный крайъ, самую силою мѣстныхъ условій дѣлится рѣзко на двѣ части. Первая изъ нихъ — соединеніе Харькова съ Воронежскою дорогою; вторая — часть линіи, идущей отъ одного изъ пунктовъ послѣдней къ Пензѣ, пересѣкая линіи Грязе-Царицынскую, Тамбово-Саратовскую и примыкая къ Моршанско-Сызранской въ Пензѣ.

Признавая очевидную пользу въ экономическомъ отноше-  
ніи первой части проекта, хотя она и не можетъ имѣть влия-  
нія на углепромышленность, принимая въ соображеніе, что  
огромный многоугольникъ, обрамленный Курско-Харьково-Азов-  
ской, Московско-Курской, Орловско-Грязской, Воронежской и  
Донецкой дорогами, лишень въ настоящее время рельсовыхъ  
и всякихъ правильныхъ сообщеній; но признавая пользу этой  
части проекта, нельзя сказать того же объ остальной, гдѣ но-  
вый путь является ничѣмъ инымъ, какъ собраніемъ въ одно  
цѣлое, съ приданіемъ характера магистральной линіи, подь-  
ѣздныхъ путей пересѣкаемыхъ имъ дорогъ. Въ западной Европѣ  
уже признана истина, что безспорно необходимые подьѣздные  
пути, дѣйствительно, цѣлесообразны лишь при условіи де-  
шевизны ихъ постройки и эксплуатаціи, т. е. условіи, невы-  
полнимомъ въ данномъ случаѣ, вслѣдствіе приданія проекти-  
руемой линіи характера магистральной.

При осуществленіи этой части проекта, огромный, заглох-  
пій отъ недостатка сообщенія, богатый край между Царицы-  
номъ и Воронежскою дорогою останется въ настоящемъ своемъ  
положеніи.

Если Пензу или другой какой-либо пунктъ Моршанско-  
Сызранской дороги дѣйствительно необходимо соединить съ  
южными портами кратчайшею рельсовою линіей, то ее слѣдо-  
вало бы направить отъ избраннаго пункта къ ст. Сосновка  
Саратовской линіи, откуда, воспользовавшись вѣтвью къ Бе-  
кову, продолжить послѣднюю до вѣтви Грязе-Царицынской  
дороги къ Урюпинской станицѣ, которую соединить со стан-  
ціей Миллерово, гдѣ она сольется съ будущею Миллеровскою  
вѣтвью. При осуществленіи этого проекта является дѣйстви-  
тельно магистральная линія между Пензою и вновь сооружеае-  
мымъ Мариупольскимъ портомъ.

Выводы изъ вышеизложеннаго:

Съѣзду слѣдуетъ поручить уполномоченнымъ настоятель-  
но ходатайствовать передъ Правительствомъ объ одновремен-

номъ сооруженіи Восточно-Донецкой дороги и Миллеровской вѣтви, какъ крайне необходимыхъ для нашей отрасли промышленности и могущихъ благотворно повліять во всѣхъ отношеніяхъ на край, прорѣзываемый этими линіями; при этомъ указать:

а) на финансовое положеніе Обществъ Донецкой и Воронежской дорогъ, не позволяющее имъ понизить свои провозныя платы и усилить перевозочную способность, безъ отягощенія казны займами, обращающимися, какъ то доказываетъ опытъ, въ неоплатные долги;

б) на могущее произойти видоизмѣненіе характера приволжской торговли. Пароходство Волги нынѣ прекращаетъ свою дѣятельность въ сентябрѣ—по направленію къ сѣверу, изъ опасенія зимовки пароходовъ въ затонахъ, расположенныхъ по большей части между Симбирскомъ и Царицыномъ. При этомъ заданіи, естественно, большая часть ежегоднаго урожая зимуетъ въ краѣ или на рѣчныхъ пристаняхъ. При осуществленіи же Восточно-Донецкой линіи является возможность для Волжскаго пароходства перевозить хлѣбные грузы къ югу по теченію рѣки до ноября, черезъ что сказанный урожай можетъ попасть въ южные порты въ текущемъ же году, при относительно дешевой цѣнѣ провоза.

Генераль-маіоръ *М. А. Золотаревъ.*

24-го октября  
1886 года.

---

# ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

объ улучшеніи каботажнаго флота въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ и о водяныхъ путяхъ сообщенія.

Въ трудахъ комиссіи пожелали принять участіе: гг. Авдаковъ, Алчевскій, Боголюбовъ, Вагнеръ, Глѣбовъ, Гамперъ, Галицынскій, Долинскій, Даниловъ, Иловайскій, Карповъ, Отто, Рыковскій, Мсциховскій и Жуковскій.

---

Въ числѣ другихъ вопросовъ, подлежащихъ обсужденію настоящаго Съѣзда, стоятъ и вопросы:

1) объ улучшеніи каботажнаго флота въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ, и

2) о водяныхъ путяхъ сообщенія, могущихъ содѣйствовать перевозкѣ минеральнаго топлива и вообще горнозаводскихъ продуктовъ юга Россіи; какковыя вопросы и переданы Съѣздомъ на предварительное разсмотрѣніе комиссіи.

Приступая къ своимъ работамъ, комиссія считала необходимымъ ознакомиться съ письменными докладами, представленными на Съѣздъ гг. Глѣбовымъ, Бѣлопольскимъ, Боголюбовымъ, Айвазовымъ и Пчельниковымъ.

Г. Глѣбовъ, въ своемъ докладѣ, указывая, что дороговизна и непостоянство фрахта являются однимъ изъ главныхъ и, при настоящемъ положеніи судоходства, непреодолимымъ препятствіемъ движенію русскихъ углей по Черному морю, и что рынокъ его побережья до сихъ поръ къ району дѣйствія русскихъ углей почти не принадлежитъ,—для устраненія сего рекомендуетъ: а) возвышеніе пошлины на иностранный уголь

въ такомъ размѣрѣ, который могъ бы поставить прочно сбытъ русскихъ углей въ Одессѣ и прочихъ портахъ, и б) созданіе каботажна съ постоянными и достаточно дешевыми фрахтами.

Г. Бѣлопольскій въ своемъ докладѣ сообщаетъ свѣдѣніе, что русскій частный каботажъ состоитъ приблизительно изъ 1400—1500 парусныхъ судовъ разной величины и емкости, въ общемъ отъ 12—18 милл. пудовъ, опредѣляетъ его общую стоимость въ 4—5 милл. руб., и что въ этомъ составѣ каботажъ перевозитъ отъ 75—90 милл. пудовъ груза, совершая отъ 5—6 рейсовъ въ навигацію; не смотря на такой составъ каботажна, онъ все таки остается непродуцирующимъ и парусныя суда постепенно уничтожаются, какъ отъ частыхъ крушеній, такъ и отъ недостатковъ, порождаемыхъ отсутствіемъ доходности и, главнымъ образомъ, отсутствіемъ взаимной помощи, почему, какъ выходъ изъ такого положенія, г. Бѣлопольскій рекомендуетъ учредить Взаимное Общество Русскаго торговаго каботажна, при чемъ излагаетъ и проектъ такого Общества акціонеровъ, съ капиталомъ въ 8 милл. рублей и съ назначеніемъ субсидіи по пяти коп. съ пуда перевозимаго груза.

Г. Боголюбовъ, въ своей статьѣ «Нашъ парусный каботажный флотъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ», знакомитъ насъ, что Черноморскій каботажъ сосредоточивается по преимуществу по городамъ и мѣстечкамъ, расположеннымъ въ низовьяхъ Днѣпра, именно: въ Херсонѣ, Голой Пристані, Алешкахъ, Бериславлѣ, Никополѣ, Сбуровкѣ, Прогноѣ и Станиславовѣ; всего числится до 400 судовъ разныхъ величинъ, начиная съ корветовъ, поднимающихъ до 20 тыс. пудовъ груза (2), бриговъ—отъ 10—12 тыс. пудовъ (31), шкунтъ (69), требакъ (193), поднимающихъ отъ 5—6 тыс. пудовъ и наконецъ, дубовъ палубныхъ (100), поднимающихъ отъ 2—3 тыс. пудовъ. Средняя цифра лицъ, занимающихся морскимъ промысломъ на парусныхъ судахъ, доходитъ до 2 тыс. чело-

вѣткѣ. Затѣмъ, далѣе, въ статьѣ г. Боголюбова приведены его бесѣды съ судохозяевами, изъ которыхъ видно, что парусный каботажъ вытѣсняется паровымъ и буксирными баржами, что парусный каботажъ, въ виду конкуренціи съ паровымъ, дѣлается невыгоднымъ и что много вредитъ русскому парусному каботажу злоупотребленіе иностранцевъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ.—Въ Азовскомъ морѣ каботажъ составляютъ 444 судна всѣхъ величинъ; въ томъ числѣ на Ростовъ и Таганрогъ приходится по 120 судовъ. Пароходовъ и паровыхъ баржъ считается 66 и при нихъ 39 грузовыхъ баржъ.

Г. Айвазовъ, въ своей запискѣ, излагаетъ свою переписку съ Директоромъ-распорядителемъ Общества Черноморско-Дунайскаго пароходства, изъ которой видно, что Общество испытало поставленный г. Айвазовымъ уголь на пробу, въ количествѣ 150 пудовъ, не нашло его для себя выгоднымъ и предпочитаетъ употреблять англійскій уголь кардифъ; почему г. Айвазовъ, указывая на этотъ фактъ, находитъ существующую пошлину на иностранный уголь еще недостаточною для вытѣсненія иностраннаго угля съ русскихъ рынковъ.

Г. Пчельниковъ, въ своемъ докладѣ, указывая, что въ настоящее время самымъ дешевымъ путемъ доставки донецкаго угля на Одесскій рынокъ является отправка угля черезъ Александровскъ (стан. Лозово-Севастопольской дороги) и оттуда р. Днѣпромъ и моремъ въ Одессу, сообщаетъ нѣкоторыя мѣстные неудобства, препятствующія этому безостановочному движенію, для устраненія которыхъ рекомендуетъ: 1) разгрузочные пути на вѣткѣ Лозово-Севастопольской дороги отъ ст. Александровскъ къ р. Днѣпру, въ самомъ ея концѣ затапливаемые весеннимъ половодьемъ р. Днѣпра, поднять выше горизонта воды 1845 года, согласно требованіямъ Техн. Инсп. Комитета желѣзн. дор., выраженнымъ при сооруженіи означенной вѣтви; 2) расчистить русло рѣки Нижне-Кривой до 20 сажень, дабы тѣмъ удлинить протяженіе береговой линіи вдоль рельсовъ желѣзной дороги, которое въ настоящее время



по берегу р. Днѣпра не превышаетъ 75 саженой, при исполненіи чего суда будутъ имѣть возможность укрываться отъ ледохода; 3) для удешевленія и удобства выгрузки изъ вагоновъ и нагрузки въ суда угля, отвести безвозмездно желающимъ устроить эстакады участки земли по бичевнику р. Днѣпра, обязавъ желѣзную дорогу подавать вагоны къ этимъ сооруженіямъ; 4) для сохраненія чистоты угля имѣть мѣста на пристани вдоль путей желѣзной дороги для склада угля, замощенныя деревянною настилкою; 5) для удешевленія фрахта отъ Александровска въ Одессу необходимо поддерживать перекаты р. Днѣпра отъ Александровска до Большой-Лепатиhi, глубиною не менѣе 4 футь, что достигается при работѣ 3-хъ Базеновскихъ аппаратовъ и одной землечерпательной машины. Далѣе, въ своей статьѣ г. Пчельниковъ указываетъ, какъ примѣръ, на урегулированіе р. Эльбы преимущественно для перевозки силезскихъ углей, на что было потрачено правительствомъ до 8 милл. марокъ и при этомъ правительство не наложило ни одного пфеннига на грузы и судоходство, но развило угольное дѣло такъ, что, при дешевомъ фрахтѣ, силезскій уголь вытѣснилъ въ Гамбургѣ англійскіе и вестфальскіе угли. Кромѣ сего, эта мѣра въ значительной степени способствовала развитію заводской и фабричной промышленности въ этой части Германіи. Въ заключеніе, г. Пчельниковъ находитъ, что одно обложеніе пошлиною иностранныхъ углей не достигнетъ цѣли, если одновременно не будетъ принято мѣръ къ удешевленію доставки нашихъ углей къ мѣсту потребленія; связанные съ выполненіемъ этихъ мѣръ расходы Правительство всегда имѣетъ полное право относить на счетъ пошлины съ иностраннаго угля, тѣмъ болѣе, что, вводя эту пошлину, оно не имѣло въ виду увеличивать этимъ доходы государственнаго казначейства.

Принявъ въ соображеніе всѣ вышеизложенныя доклады, комиссія перешла, предварительно, къ разсмотрѣнію вопросовъ—какой каботажъ, парусный или паровой, признавался

бы болѣе удобнымъ для перевозки угля, такъ какъ между членами Съѣзда и въ печати высказывались мнѣнія въ пользу того и другаго каботажна. Послѣ всесторонняго обсужденія этого вопроса, принявъ во вниманіе, какъ количество грузовъ, такъ и дальность разстоянія (до Одессы), при чемъ, какъ неизбежная необходимость, должна явиться и срочность таковой доставки, комиссія единогласно высказалась въ пользу содѣйствія развитію пароваго каботажна. Но такъ какъ въ настоящее время пароваго каботажна почти не существуетъ для частныхъ требованій, то, въ силу обстоятельствъ, необходимо, впредь до развитія пароваго каботажна, оказать нѣкоторую помощь и существующему парусному каботажу.

Обращаясь за симъ къ вопросу—какія мѣры могли бы способствовать развитію пароваго каботажна, Комиссія признала необходимымъ высказать слѣдующее соображеніе: въ интересахъ потребителей Правительство неохотно устанавливаетъ пошлину на иностранный уголь и до настоящаго времени оно не назначило ее въ размѣрѣ ходатайства X съѣзда. Между тѣмъ, эта умѣренность Правительства при назначеніи пошлины тормазитъ правильное развитіе, какъ русскаго угольнаго дѣла, такъ и каботажна на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, такъ какъ углепромышленники, сознавая еще невозможность полной конкуренціи съ цѣнами на иностранный уголь, затрудняются отправлять уголь въ означенные порта. Для правильной постановки угольной торговли и связаннаго съ нею каботажна необходимо, чтобы размѣръ пошлины на иностранный уголь ни при какихъ, даже случайныхъ, условіяхъ не допускалъ бы возможности конкурировать иностранному углю съ цѣнами русскихъ углей; тогда само собою устранится и то случайное повышеніе продажнихъ цѣнъ на уголь, которое замѣчается въ настоящее время на рынкахъ Одессы и виновниками которыхъ всецѣло являются существующіе запасы иностраннаго угля; высказываемыя же опасенія, что цѣны русскаго угля будутъ также соразмѣрно увеличиваться, можетъ быть были бы спра-

ведливы, если бы спросъ на уголь превышалъ предложеніе; а такъ какъ, напротивъ, предложеніе превышаетъ спросъ, то само собою разумѣется, что между продавцами русскаго угля всегда будетъ конкуренція на пониженіе цѣны угля въ интересахъ потребителей. Коммиссія смѣло утверждаетъ, что возвышеніе пошлины до 4 коп. золотомъ устранить только отчасти конкуренцію; для полного же изгнанія съ русскихъ рынковъ иностранныхъ углей пошлина эта должна бы быть еще повышена.

Только при полной увѣренности, что уголь найдетъ себѣ сбытъ въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей, каботажъ будетъ имѣть постоянную работу, при чемъ, въ интересахъ потребителей, необходимо, чтобы доставка угля была удобная, болѣе или менѣе правильная, выгодная и въ количествахъ, отвѣчающихъ съ избыткомъ требованію на этотъ грузъ.

Исходя изъ этого послѣдняго положенія, Коммиссія находитъ, что этимъ условіямъ болѣе другихъ можетъ удовлетворить паровой каботажъ, развитіе котораго въ размѣрахъ, отвѣчающихъ потребленію угля, крайне желательно. Но такъ какъ паровой каботажъ еще почти не существуетъ, введеніе его потребуетъ затраты значительной суммы и, затѣмъ, ему придется возить уголь, то есть товаръ, не выдерживающій высокаго фрахта, то Коммиссія и находила бы справедливымъ, въ видахъ способствованія скорѣйшему развитію означеннаго каботажа, опредѣлить попутную плату въ пользу паровыхъ каботеровъ, занимающихся по преимуществу перевозкой угля, отнеся эту плату на счетъ суммъ пошлиннаго сбора на иностранный уголь. Обращаясь къ опредѣленію размѣра этой платы, Коммиссія затруднилась въ настоящее время сдѣлать этотъ расчетъ; но полагала бы, что отчисленіе половины пошлины, взимаемой съ иностраннаго угля, оказало бы уже значительную поддержку возрожденію пароваго каботажа. Немалую поддержку въ этомъ случаѣ оказала бы выдача ссуды подъ устроенныя паровыя баржи, какъ это практикуется на Волгѣ, и разныя облегчительныя мѣры, покровительствующія судостроенію.

Указывая мѣры къ развитію каботажна, Коммиссія не можетъ также не обратить вниманія на упорядоченіе пристаней: въ ст. Аксайской, Ростовѣ-на-Дону, Таганрогѣ, Одессѣ и Мариуполѣ. Необходимо, чтобы на пристаняхъ мѣста подъ склады угля имѣли деревянные помосты или каменные мостовыя, дабы уголь не смѣшивался съ землею, и вообще чтобы способы на-грузки и разгрузки были вполнѣ удобны и не вызывали излишнихъ накладныхъ расходовъ. Въ частности, Коммиссія находитъ необходимымъ подтвердить ходатайство X сѣзда о принятіи мѣръ къ скорѣйшему осуществленію улучшеній въ Таганрогскомъ портѣ, по которому, какъ видно изъ увѣдомленія Министерства путей сообщенія, собираются нѣсколько лѣтъ только разныя данныя, могущія служить для разрѣшенія этого ходатайства. Относительно г. Мариуполя желательно—какъ скорѣйшее окончаніе Мариупольскаго порта, такъ и неотложное исполненіе ходатайства X сѣзда—о приспособленіи временной пристани для погрузки угля; при чемъ, согласно заявленію представителя Мариуполя, количество грунта, предположеннаго Министерствомъ путей сообщенія къ выемкѣ въ устьѣ рѣки Кальміуса, едва ли въ состояніи дать въ настоящее время глубину въ 9 футовъ при достаточной ширинѣ, а слѣдовательно и расходы, исчисленные на эту работу, будутъ гораздо больше, пополненіе которыхъ, впрочемъ, можетъ быть сдѣлано совершенно свободно изъ капитала, образующагося изъ полукопѣчнаго сбора съ вывозимаго хлѣбнаго груза. Кромѣ сего желательно было бы освобожденіе угля отъ разныхъ сборовъ въ пользу городовъ, на томъ простомъ соображеніи, что уголь составляетъ предметъ первой необходимости и невысокой цѣнности, а потому и не можетъ выдерживать разныхъ сборовъ, которые только искусственно возвышаютъ его цѣнность въ ущербъ потребителей.

Обращаясь за симъ въ частности къ мѣрамъ, рекомендуемымъ г. Пчельниковымъ относительно г. Александровска и сплава по Днѣпру, Коммиссія вполнѣ раздѣляетъ крайнюю не-

обходимость выполненія мѣръ, изложенныхъ г. Пчельниковымъ въ его докладѣ. Что же касается до существующаго паруснаго каботажа, то отмѣна разныхъ сборовъ (ластовыхъ, въ пользу городовъ) и уничтоженіе злоупотребленій (плаваніе иностранцевъ подъ русскимъ флагомъ) крайне необходимы, въ видахъ поддержки существующаго паруснаго каботажа.

На основаніи всѣхъ таковыхъ соображеній и данныхъ, Коммиссія полагала бы необходимымъ ходатайствовать въ нынѣшнемъ году:

1) о возвышеніи пошлины на иностранный уголь до 4 коп. золотомъ на пудъ;

2) объ установленіи попудной платы на уголь, перевозимый въ паровыхъ баржахъ, съ отчисленіемъ потребныхъ для сего суммъ, въ половинномъ количествѣ, изъ пошлиннаго сбора, взимаемаго съ иностраннаго угля;

3) о предоставленіи владѣльцамъ паровыхъ баржъ получать ссуды, какъ это практикуется на Волгѣ;

4) о предоставленіи гг. углепромышленникамъ и другимъ лицамъ, желающимъ приобрѣсти паровыя баржи, разныхъ облегчительныхъ мѣръ, способствующихъ развитію пароваго каботажа; при затруднительности заказа баржъ въ Россіи допустить ввозъ изъ-за границы съ разсрочкой пошлины;

5) объ освобожденіи угля отъ разныхъ сборовъ, взыскиваемыхъ въ городахъ;

6) объ упорядоченіи способа выгрузки изъ вагоновъ и нагрузки въ суда на ст. Аксайской, г. Ростовѣ-на-Дону, Таганрогѣ, Мариуполѣ и Одессѣ и объ устройствѣ удобныхъ пристаней для каботажа въ означенныхъ городахъ, съ отводомъ мѣстъ подъ склады съ устроенными деревянными или каменными помостами;

7) о сокращеніи срока постройки Мариупольскаго порта и о скорѣйшемъ приспособленіи временной пристани, согласно ходатайства X сѣзда;

8) о поднятіи вѣтки Лозово-Севастопольской желѣзной дороги отъ ст. Александровска къ рѣкѣ Днѣпру, въ самомъ ея концѣ, выше горизонта воды 1845 года, согласно требованія Техн. Инсп. Комитета жел. дор., выраженного при сооруженіи означенной вѣтки;

9) о расчисткѣ русла рѣки Нижней-Кривой до 20 саж. для удлиненія береговой линіи вдоль рельсовъ Лозово-Севастопольской желѣзной дороги;

10) о поддержкѣ перекатовъ на р. Днѣпрѣ между Александровскомъ и Большою-Лепатихою до глубины 4 футъ, и вообще подтвердить ходатайство X съѣзда — объ урегулированіи теченія р. Днѣпра въ сѣверномъ и южномъ направленіяхъ;

11) о поддержаніи существующаго паруснаго каботажа отмѣною разныхъ сборовъ въ городахъ и преслѣдованіемъ лицъ иностраннаго происхожденія, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ.

Въ заключеніе, Коммиссія находитъ необходимымъ добавить, что, рекомендуя всѣ вышеозначенныя мѣропріятія, она имѣла въ виду: во 1-хъ, дать возможность русскому углю явиться на рынкахъ въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей по наиболѣе дешевой цѣнѣ и въ скорѣйшемъ времени; во 2-хъ, вытѣсняя совершенно иностранный уголь путемъ возвышенія пошлины и удешевляя, на первое время, провозъ угля на паровыхъ баржахъ попутной доплатой, она увѣрена, что при этихъ условіяхъ, какъ угольное дѣло, такъ и паровой каботажъ будутъ поставлены въ такія благоприятныя условія, при которыхъ пройдетъ немного лѣтъ, когда вопросы о пошлинѣ на иностранный уголь и о попутной платѣ сами собою упразднятся.

Предсѣдатель Коммиссіи *В. Ваннеръ*.

Докладъ этотъ XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ въ 11 засѣданіи 1-го ноября былъ выслушанъ, одобренъ и утвержденъ.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ*.

## ДОКЛАДЪ А. Н. ГЛѢБОВА

по вопросу объ улучшеніи каботажнаго флота въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ.

Каботажное дѣло на югѣ Россіи должно считать стоящимъ въ первой фазѣ младенческаго состоянія.

Вглядываясь въ общій характеръ морскаго движенія въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей, ясно видно сильное преобладаніе отпускной и привозной торговли съ отдаленными странами западной Европы, изъ которыхъ ближайшими являются Греція и Архипелагъ.

Если исключить англійскій каменный уголь, привозившійся до сихъ поръ и нынѣ, частью въ видѣ баласта, на небольшомъ количествѣ судовъ англійскаго морскаго подвижнаго состава, приходящаго въ Черное и Азовское море,—то общій характеръ грузовъ получится слѣдующій: товаръ перевозится дорогой,—чуть ли не самымъ дешевымъ и безспорно самымъ значительнымъ грузомъ является хлѣбъ; въ привозныхъ грузахъ преобладаютъ дорогіе товары—колоніальные и другіе. Состояніе хлѣбнаго экспорта даетъ тонъ всему оркестру фрахтовъ, начиная съ мелкаго суденышка, доставляющаго грузы отъ набережной Таганрога или Ростова къ судну, стоящему на рейдѣ, и кончая довольно крупными пароходами частныхъ компаній, дѣлающими рейсы до Александріи и Марселя, которые въ минуту безработицы не брезгаютъ случайнымъ грузомъ угля отъ Таганрога на Одессу или Батумъ. Расчеты хлѣбнаго торговца въ своихъ операціяхъ основываются на своевременной покупкѣ или продажѣ, часто—быстротѣ доставки и, во всякомъ случаѣ, скорѣйшемъ обращеніи пущеннаго въ ходъ

капитала; при такомъ положеніи хлѣбнаго дѣла и также въ зависимости отъ урожайности года въ томъ или другомъ изъ хлѣбныхъ районовъ земнаго шара, конкурирующихъ съ южно-русскимъ, являются сильныя перемѣны цѣнъ хлѣба, колеблющіяся изъ года въ годъ отъ 67 коп. пудъ (1884 г.), до 1 р. 60—1 р. 70 к. пудъ пшеницы (1877 г.). Въ теченіе навигаціоннаго времени каждаго года можно наблюдать колебанія до 10—15 к. пудъ, иногда по нѣсколько разъ въ ту или другую сторону въ теченіи одного мѣсяца, и это лишь въ однихъ закупочныхъ цѣнахъ портоваго города. Высокая цѣнность перевозимыхъ товаровъ и такой характеръ хлѣбнаго дѣла отражается на фрахтахъ совершеннымъ ихъ непостоянствомъ; перегрузочныя баржи и лодки—то предлагаютъ свои услуги за 2 к. съ пуда, то едва возможно найти лодку отвезти грузъ на рейдъ за 8 коп. съ пуда; фрахты же между болѣе или менѣе отдаленными пунктами Русскаго побережья положительно не поддаются опредѣленію не только за годъ, но за мѣсяцъ или два впередъ, даже если бы желаемую точность можно было допустить въ 2—3 копѣйки съ пуда. По отношенію къ торговлѣ каменнымъ углемъ дороговизна и непостоянство фрахтовъ являются однимъ изъ главныхъ и, при настоящемъ положеніи судоходства, непреодолимымъ препятствіемъ движенію русскихъ углей по Черному морю, и рынокъ его побережья до сихъ поръ къ району дѣйствія русскихъ углей не принадлежитъ. Между тѣмъ, рѣшеніе этого вопроса, который въ послѣдніе годы возбуждалъ столь упорныя указанія со стороны всевозможныхъ органовъ общественнаго мнѣнія, надо считать нуждою настоятельной и вполне сознанный Правительствомъ, установившимъ въ 1884 году пошлину на англійскій уголь, а въ іюнѣ сего года увеличившимъ ея размѣръ. Фактомъ, подтверждающимъ естественное тяготѣніе донецкаго угля и антрацита къ портамъ Чернаго моря и главному между ними—Одессѣ, служить установившійся спросъ какъ того, такъ и другаго топлива, за послѣдніе во-



семь лѣтъ, со стороны Русскаго Общества пароходства и торговли, которое состоитъ и теперь ихъ солиднымъ потребителемъ; но въ данномъ случаѣ покупатель — фирма, обладающая самымъ разнообразнымъ морскимъ подвижнымъ составомъ, а посему имѣющая возможность распоряжаться доставкой себѣ нужнаго количества угля, вполне по мѣрѣ своей надобности и по своему усмотрѣнію; поэтому фактъ отопленія судовъ Русскаго Общества пароходства и торговли донецкими углями не можетъ быть разсматриваемъ даже какъ начало торговли углемъ въ Одессѣ и другихъ портахъ, а лишь какъ докательство существованія уже давно твердой почвы для ея зарожденія. Очередныхъ шаговъ къ этому въ настоящее время представляется два: А) повышеніе пошлины съ привознаго угля до минимума, который могъ бы поставить прочно сбытъ русскихъ углей въ Одессѣ и прочихъ портахъ, и Б) созданіе каботажна съ постоянными и достаточно дешевыми фрахтами.

Разсмотрѣвъ полезность возникновенія постояннаго каботажна, имѣющаго главною цѣлью доставлять русскіе угли на Черноморскій рынокъ, съ четырехъ главныхъ сторонъ: 1) по отношенію углепромышленности, 2) по отношенію къ потребителю, 3) по отношенію къ югу Россіи вообще и 4) по отношенію къ государству, — мы, затѣмъ, укажемъ на взаимную зависимость этихъ двухъ мѣръ.

1) По отношенію къ углепромышленности Донецкаго бассейна. За послѣдніе три года всего добывалось угля и антрацита около 110 милліоновъ пудовъ въ годъ. Одесса потребляетъ, по даннымъ 1883—1884 г., 19 мил. пуд. и другіе порты Чернаго моря — 4 мил. пуд.; всего рынокъ 23 мил. пуд.; все это количество можно примѣрно раздѣлить на 6 м. пуд., потребляемыхъ морскими судами и на 17 мил. пуд., потребляемыхъ постоянными покупателями. Приобрѣтеніе лишь 17 м. пуд. сбыта увеличитъ послѣдній болѣе чѣмъ на 16<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; принимая же во вниманіе непремѣнное развитіе въ будущемъ потребленія и возможное расширеніе района сбыта (Дунай и

Константинополь), значеніе такого пріобрѣтенія для русской углепромышленности еще усугубляется.

2) Если въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, интересъ потребителя сводится къ возможности пріобрѣсть матеріалъ наивысшаго достоинства по наименьшей цѣнѣ, то при болѣе глубокомъ взглядѣ на его интересы, вопросомъ большой важности является постоянство цѣны, по которой онъ можетъ рассчитывать получать тотъ или другой товаръ. Особенно это разсужденіе примѣнимо къ каменному углю, который, какъ топливо, является для каждаго дѣла основною необходимостью и, такъ сказать, однимъ изъ камней фундамента дѣла, — будь то механическая мастерская или парходное общество, паровая мельница или желѣзная дорога; для каждаго хозяина, солидно ведущаго или предполагающаго вести какое-либо дѣло, требующее топлива, для прочности его расчетовъ, весьма важно знать — по какой цѣнѣ онъ будетъ въ состояніи получить его и быть увѣреннымъ, что въ теченіи извѣстнаго времени цѣна его не измѣнится. Если въ отношеніи качества нѣкоторые англійскіе рудники и даютъ уголь, не уступающій хорошимъ донецкимъ углямъ, то въ отношеніи постоянства цѣны англійскій уголь не даетъ никакихъ гарантій (за послѣдніе 10—15 лѣтъ, при монополи до сего времени англійскаго угля, можно было наблюдать колебаніе цѣны на одномъ Одесскомъ рынкѣ — отъ 14-ти до 24-хъ коп. пудъ; въ обыкновенное время въ теченіе одной навигаціи цѣны мѣняются до 5-ти—6-ти коп. на пудъ; во время же военныхъ дѣйствій цѣна на уголь курной доходила до 50-ти—60-ти к. пудъ).

Непостоянство цѣны на англійскій уголь истекаетъ, главнымъ образомъ, изъ того, что а) не имѣя себѣ конкурентовъ, торговцы имъ обладаютъ полною возможностью пользоваться выгодно всѣми положеніями рынка и поднимать цѣны при усиленіи спроса, роняя до минимума при первомъ приближеніи конкуренціи; б) со стороны доставки цѣна угля зависитъ отъ постоянно колеблющихся фрахтовъ отъ Англій на Черное

море, которые, въ свою очередь, зависятъ отъ фрахтовъ на экспортный хлѣбный грузъ и многихъ другихъ причинъ.

Такимъ образомъ, каботажное дѣло явится, по отношенію потребителя, средствомъ доставить ему богатый выборъ великолѣпнаго и самаго разнообразнаго минеральнаго топлива, представляемаго донецкими углями и, что еще для потребленія важнѣе, средствомъ устанавливающимъ постоянство цѣны. Что же касается самыхъ цѣнъ на уголь, то отъ каботажа можно ожидать лишь пониженія ихъ, идущаго всецѣло также въ пользу потребленія.

3) Для юга Россіи зарожденіе постояннаго каботажнаго дѣла дастъ слѣдующіе результаты: а) содѣйствуя вытѣсненію англійскаго угля изъ портовъ русскаго побережья Чернаго моря, будетъ имѣть слѣдствіемъ удержаніе капиталовъ внутри страны.

Привозъ угля въ Одессу и Севастополь былъ:

|                         | въ 1883 г.    | въ 1884 г.    |
|-------------------------|---------------|---------------|
| Въ Одессу . . . . .     | 19.176,000 п. | 19.186,000 п. |
| » Севастополь . . . . . | 685,000 »     | 832,000 »     |
|                         | <hr/>         | <hr/>         |
|                         | 19.861,000 п. | 20.018,000    |

при этомъ, до и послѣ введенія пошрины, цѣна стояла:

| до введенія                     | послѣ введенія                 |
|---------------------------------|--------------------------------|
| Кардифъ 17—18 <sup>1/2</sup>    | Кардифъ 15—16,                 |
| Ньюкастль 15 <sup>1/2</sup> —16 | Ньюкастль 14—14 <sup>1/2</sup> |

или, принимая для 1883 г. среднюю цѣну въ 16<sup>1/2</sup> коп. и для 1884 г. 15 коп., получимъ сумму уплатъ за иностранный уголь болѣе 3 мил. рублей въ годъ.

Каждое каботажное судно, перевезя и доставивъ на рынокъ Одессы или Севастополя 400—500 т. пудовъ угля въ навигацію, тѣмъ самымъ задержитъ въ предѣлахъ Россіи отъ 60 до 70 т. рублей. б) Возникновеніе каботажа создастъ новую отрасль промышленной жизни юга, постояннаго характе-

ра, и явится источником заработка для берегового населения. в) Подобное дѣло будетъ служить прекрасной школой для шкиперовъ, а въ русскихъ опытныхъ шкиперахъ чувствуется весьма значительный недостатокъ. г) Затѣмъ, если изготовленіе первыхъ судовъ по типамъ, выработаннымъ для угольнаго морскаго каботажна въ Англии, можетъ быть и упадетъ въ руки иностранныхъ заводовъ, такъ какъ русскіе заводы не подготовлены къ тому, то съ увѣренностію можно предположить, что дальнѣйшее изготовленіе потребнаго подвижнаго состава упадетъ въ руки заводовъ отечественныхъ и дастъ имъ значительный заработокъ (для перевозки 20 мил. пудовъ потребовалось бы до 40 судовъ; принимая minimum цѣнности каждаго въ 75 т. руб., получится общая цѣнность въ 3 мил. руб.).

4) Въ государственномъ отношеніи, существованіе извѣстнаго количества готовыхъ каботеровъ должно доставить значительныя пріобрѣтенія, въ смыслѣ экономіи и удобства, какъ въ мирное время, такъ и во время войны. Въ мирное время въ составъ товарополучателей войдутъ адмиралтейства Николаева и Севастополя, и высокія цѣны, платимыя нынѣ Морскимъ Министерствомъ за русскіе угли, въ силу отсутствія прочныхъ фрагтовъ, должны значительно упасть. Если принять за норму потребность угля и антрацита для морскаго вѣдомства въ 2 мил. пудовъ и предположить экономію въ 2 коп. на пудѣ, то это составитъ 40 т. руб. годовой экономіи; въ дѣйствительности цифру эту надо считать большею. Во время войны является возможность для государства располагать извѣстнымъ составомъ частныхъ углевозныхъ судовъ, и обезпечить себя углемъ, не прибѣгая къ затратамъ въ мирное время на содержаніе дѣлага состава угольныхъ транспортовъ и подвижныхъ складовъ. Точную цифру сбереженій, которыхъ при этомъ должно ждать государство, опредѣлить трудно. Можно лишь съ увѣренностію сказать, что они будутъ весьма значительны.

По самому характеру Чернаго моря, съ открытіемъ войны, прекращается возможность полученія изъ Англїи какихъ-либо грузовъ и, между прочимъ, угля; между тѣмъ какъ транспортныя въ это именно время правительственныя суда, такъ и военныя—наиболѣе нуждаются въ топливѣ. За прошлую кампанію 78—79 г.г. потребность въ углѣ, въ связи съ отсутствіемъ средствъ по доставкѣ, выразилась поднятіемъ цѣны на уголь въ Одессѣ до 1 р. пудъ антрацита и до 60 к. пудъ курнаго угля (болѣе высокое поднятіе цѣны антрацита объясняется большимъ его спросомъ для военныхъ судовъ, какъ топлива, не дающаго дыма). Такое поднятіе цѣны (на 200<sup>0</sup>/о) отражается на военныхъ расходахъ крайне тяжело, а иногда губительно на всѣхъ прибрежныхъ производствахъ, требующихъ угля. Если принять за среднюю переплату на антрацитъ 25 к. съ пуда и на курной уголь 20 к. на пудѣ, т. е. допустить поднятіе цѣны курнаго угля лишь до 40 к. пудъ и антрацита—до 50 к. пудъ, то переплата на партію въ 100 тысячъ пудовъ будетъ для курнаго угля 20 т. руб., для антрацита—25 т. р. При расчетѣ на  $\frac{1}{3}$  ежегодной нормы потребленія угля, т. е. около 6 мил. пудовъ, считая продолжительность военныхъ дѣйствій лишь четыре мѣсяца и принявъ потребность въ антрацитѣ и углѣ на половину, при существующихъ условіяхъ должно быть переплачено:

|                                  |                |
|----------------------------------|----------------|
| на 3 мил. пуд. антрацита . .     | 750 т. рублей. |
| »   »       »   курнаго угля . . | 600 т.   »     |

---

Всего . 1.350 т. руб.

Эту цифру переплатъ, на основаніи опытовъ прошлаго и при полномъ отсутствіи каменноугольнаго каботажа, надо считать не только не преувеличенною, но скорѣе уменьшенною.

Большая часть такихъ экстренныхъ расходовъ, вызванныхъ потребностью въ углѣ, при отсутствіи средствъ доставки, падаетъ, конечно, непосредственно на счетъ Правитель-

ства; затѣмъ, остальное—на тѣ производства, коихъ характеръ требуетъ непрерывности дѣйствія.

Возникновеніе своего русскаго каботажа есть единственный путь къ устраненію этихъ неудобствъ. Каботеры, къ перевозкѣ угля приспособленные, работая въ мирное время для распространенія русскаго угля, въ военное время могутъ если не уничтожить эти переплаты, то, во всякомъ случаѣ, значительно ихъ сократить. Кромѣ того, во время войны они явятся готовыми перевозочными средствами и подвижными складами топлива въ районѣ дѣйствій Черноморскаго флота.

Съ этой стороны даже малый подвижной составъ, въ количествѣ 3-хъ каботеровъ, емкостью по 50 тыс. пудовъ, въ первое время возникновенія дѣла, можетъ доставить до 300 т. пудовъ угля въ мѣсяць въ самые отдаленные пункты Чернаго моря. Это, по отношенію военныхъ надобностей, представить довольно серьезное обезпеченіе въ смыслѣ топлива. Съ развитіемъ же дѣла число каботеровъ должно увеличиться и представить изъ себя комплектъ, какъ угольныхъ транспортовъ, такъ равно и складовъ, вполне достаточный.

Въ отношеніи вопроса о покровительствѣ отечественной углепромышленности—попытка доставить русскій уголь въ Одессу удобнѣйшимъ путемъ каботажа имѣла бы рѣшающее значеніе; ибо, если неосновательныя опасенія возможности чрезвычайнаго поднятія угольныхъ цѣнъ, какъ результатъ наложенія правительственной пошлыны, выставившіяся противниками ея въ данномъ случаѣ какъ аргументы, вполне разсѣяны опытами двухъ навигацій, то другой аргументъ—указаніе на отсутствіе перевозочныхъ средствъ—до сего времени остается не опровергнутымъ. Существованіе на водахъ Азовскаго и Чернаго морей извѣстнаго количества каботеровъ послужило бы лучшимъ указаніемъ для рѣшенія этого вопроса и, надо думать, привело бы Правительство къ принятію такихъ мѣръ, кото-

рыя совершенно оградили бы сбытъ русскихъ продуктовъ въ Россіи отъ иностранной конкуренціи.

*А. Глбовъ.*

Докладъ этотъ выслушанъ XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ въ 5-мъ засѣданіи 25-го октября. Собраніе постановило: обсудить этотъ докладъ въ комиссіи объ улучшеніи каботажнаго флота.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

---

# ДОКЛАДЪ П. А. ПЧЕЛЬНИКОВА

по вопросу о водяныхъ путяхъ сообщенія, могущихъ со-  
дѣйствовать перевозкѣ минеральнаго топлива.

Какъ извѣстно, для доставки донецкаго угля на Одесскій рынокъ самымъ дешевымъ путемъ является отправка угля черезъ Александровскъ (станція Лозово-Севастопольской ж. дороги) и оттуда рѣкою Днѣпромъ и моремъ въ Одессу. Безостановочному движенію угля этимъ путемъ препятствуютъ нѣкоторыя мѣстныя условія, устраненіе которыхъ и составляетъ предметъ настоящаго моего доклада.

1) Вѣтка Лозово-Севастопольской ж. дороги отъ ст. Александровскъ къ Днѣпру, въ самомъ ея концѣ, гдѣ расположены разгрузочные пути, затапливается весеннимъ половодьемъ р. Днѣпра и потому приходится прекращать перевозку угля въ то время, когда фрахты дешевы и уголь могъ бы идти въ Одессу безъ перегрузки, на морскихъ буксирныхъ баржахъ, которыя весною могутъ грузиться въ Александровскѣ полнымъ грузомъ.

Для устраненія этого неудобства необходимо поднять разгрузочные пути на вѣткѣ выше водъ 1845 года, согласно требованіямъ Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, выраженнымъ при сооруженіи означенной вѣтки. Такое требованіе поддерживается и Коммиссіею, назначенною весною сего года, по распоряженію Господина Министра Путей Сообщенія, для выясненія потребностей Александровской пристани.

2) Все протяженіе берега р. Днѣпра вдоль рельсовъ желѣзной дороги не превышаетъ 75 саженьей, а потому необходимо увеличить протяженіе береговой линіи вдоль рельсовъ желѣзной дороги расчисткою рѣки Нижней Кривой, которая отчасти уже расчищена, но на небольшую ширину, всего около пяти саженьей, что даетъ возможность пользоваться ею, какъ убѣжищемъ для укрытія судовъ отъ ледохода. Между тѣмъ, въ р. Нижней Кривой возможно производить нагрузку угля изъ вагоновъ въ суда, если она будетъ расчищена на ширину до 20 саженьей.



3) Отсутствие приспособлений для выгрузки угля изъ вагоновъ въ суда дѣлаетъ эту операцію крайне дорогою и медленною. Кроме того расходъ по разгрузкѣ угля изъ вагоновъ въ суда подверженъ значительнымъ колебаніямъ—въ зависимости отъ рабочей платы. Часто по недостатку рабочихъ невозможно успѣвать разгрузить все прибывающее количество вагоновъ съ углемъ. Устранить это возможно устройствомъ эстакадъ или другихъ какихъ-либо приспособлений. Для осуществленія этого, въ возможно скоромъ времени слѣдуетъ отвести желающимъ построить такия сооружения безвозмездно, въ исключительное пользованіе, участки земли по бичевнику р. Днѣпра и рѣкъ Верхней и Нижней Кривой, обязавъ Лозово-Севастопольскую ж. дорогу подавать вагоны съ углемъ къ этимъ сооружениямъ, а равно и принимать выгруженные вагоны.

4) Такъ какъ невозможно, чтобы одновременно и равномерно подходили съ одной стороны вагоны съ углемъ, а съ другой суда, то необходимо имѣть вдоль путей желѣзной дороги мѣста для склада того угля, который по обстоятельствамъ не попадетъ непосредственно изъ вагоновъ въ суда. Для этого слѣдуетъ отвести мѣста, которыя должны быть покрыты деревянною подстилкою, чтобы сложенный въ ожиданіи судовъ уголь не смѣшивался съ землею и пескомъ, отъ чего уголь много теряетъ въ качествѣ. На это обстоятельство слѣдуетъ обратить особенное вниманіе, такъ какъ донецкіе угли еще мало извѣстны на Одесскомъ рынкѣ и имъ приходится еще завоевывать себѣ соответствующее мѣсто наряду съ лучшими иностранными углями.

Въ виду того обстоятельства, что уголь—дешевый продуктъ, который не въ состояніи выносить большихъ накладныхъ расходовъ, необходимо, чтобы земля была отведена для устройства деревянныхъ помостовъ подъ уголь бесплатно, подобно тому какъ въ Петербургѣ Николаевская желѣзная дорога предоставляетъ англійскому углю бесплатные склады, впродъ до отправления угля по ж. дорогѣ по назначенію.

5) Чтобы удешевить фрахты за перевозку угля отъ Александровска въ Одессу, необходимо поддерживать перекаты рѣки Днѣпра отъ Александровска до Большой-Лепатихи на углубленіи не менѣе 4 футъ. Такое углубленіе перекатовъ возможно достигнуть, имѣя въ работѣ три Базеновскихъ аппарата и одну землечерпательную машину съ принадлежностями.

Постоянный уровень воды не ниже 4 футаъ даль бы возможность поддерживать постоянные неколеблящіяся низкіе фрахты на уголь. Кромѣ угля, по Днѣпру идутъ въ большомъ количествѣ зерновые хлѣба, для транспортировки которыхъ также необходимо улучшение фарватера р. Днѣпра. Нѣтъ сомнѣнія, что съ улучшеніемъ фарватера и съ устройствомъ Александровской пристани наши донецкіе угли съ успѣхомъ могли-бы конкурировать съ англійскими углями въ Одессѣ, Николаевѣ, а также нашли бы для себя сбытъ на р. Днѣстрѣ, гдѣ дрова очень дороги и всѣ сахарные и винокуренные заводы терпятъ отъ дороговизны и недостатка въ топливѣ.

Въ Германіи мы можемъ указать на примѣръ р. Эльбы, которая была урегулирована, главнымъ образомъ, для груза силезскихъ углей. На урегулированіе р. Эльбы истрчено 8.000,000 марокъ и при этомъ правительство не наложило ни одного пфеннига на грузы и судоходство. Этимъ достигнутъ тотъ результатъ, что фрахтъ за уголь отъ Аусига до Гамбурга, за разстояніе около 600 верстъ, не превышаетъ 4 коп. кредитныхъ за пудъ. При такомъ дешевомъ фрахтѣ силезскій уголь вытѣснилъ въ Гамбургѣ англійскіе и вестфальскіе угли, которые прежде были тамъ въ употребленіи. Независимо этого, дешевое топливо по всему теченію р. Эльбы въ значительной степени способствовало развитію заводской и фабричной промышленности въ этой части Германіи. У насъ на югѣ, для нашей юной обрабатывающей, заводской и фабричной промышленности не достаетъ дешеваго топлива и мы никогда его не получимъ, слѣдуя одному лишь обложенію пошлиной иностранныхъ углей. Обложеніе пошлиною иностранныхъ углей, по нашему мнѣнію, не достигнетъ цѣли, если одновременно съ этимъ не будетъ принято мѣръ къ удешевленію доставки нашихъ углей на мѣста потребленія. Дѣло не въ томъ, чтобы наша промышленность употребляла хотя и дорогой, но русскій уголь, который, подъ защитою пошлины, не имѣлъ бы необходимости удешевляться. Напротивъ, намъ пошлина на уголь нужна для того, чтобы заставить насъ самихъ взяться за свои угли, а затѣмъ, на счетъ пошлины, создавать условія, при которыхъ нашъ уголь современемъ могъ бы стать въ одну цѣну съ иностраннымъ углемъ и даже дешевле, не нуждаясь въ охранительныхъ пошлинахъ. Только при такихъ условіяхъ наложеніе пошлины на иностранный уголь принесетъ пользу и не будетъ бременемъ для нашей про-

мышленности, которая, не имѣя дешеваго топлива, никогда не будетъ въ состояніи удешевлять свои производства, а слѣдовательно, при такомъ порядкѣ вещей, мы заплатимъ иностранцамъ по ввозу къ намъ фабрикатовъ, можетъ быть, больше, чѣмъ выиграемъ на употребленіи исключительно русскихъ углей.

Мы согласны съ доказательствами, приведенными въ почтенномъ трудѣ Н. С. Авдакова „О пошлинахъ на иностранный уголь“, что возвышеніе цѣнъ на обработанные продукты, при исчисленномъ вздорожаніи угля отъ наложенія пошлины, совершенно незначительно. Мы думаемъ, что даже при нѣсколько большемъ возвышеніи цѣнъ на уголь существующее промышленное потребленіе угля останется тѣмъ же и даже вырабатываемые продукты могутъ остаться въ той же цѣнѣ, но дорогія цѣны на уголь будутъ удерживать возникновеніе новыхъ фабрикъ, и заводовъ, и мы все-таки будемъ продолжать получать изъ-за границы такіе предметы, какіе съ пользою для себя могли бы изготовить дома. Дешевое топливо двигаетъ промышленность, а нельзя не согласиться, что уравнивать нашъ балансъ внѣшней торговли мы можемъ только путемъ развитія у себя промышленной дѣятельности. Время увѣреній, что мы хлѣбопашцы и только этимъ должны заниматься—миновало. Нашъ хлѣбъ обложенъ пошлиною, а мы вынуждены все-таки увеличивать его отправку, отнимая его, въ большинствѣ случаевъ, отъ собственныхъ ртовъ.

Правительство, какъ всѣмъ извѣстно, неохотно согласилось на установленіе пошлины на уголь и не имѣло намѣренія увеличивать этимъ доходы государственнаго казначейства. Слѣдовательно, не можетъ быть сомнѣнія въ томъ, что Правительство согласится, на счетъ получаемой пошлины за иностранный уголь, создавать лучшія условія, какъ для добычи, такъ и для перевозки русскихъ углей на мѣста потребленія. Такія мѣры, удешевляя русскій уголь, устранили бы тѣ неудобства вздорожанія у насъ угля, которыя, главнымъ образомъ, не желательны и служили самымъ сильнымъ оружіемъ въ рукахъ противниковъ наложенія пошлины на иностранный уголь.

Вообще, мы твердо убѣждены, что одно наложеніе пошлины на иностранный уголь не двинетъ нашихъ углей и не разовьетъ нашей угольной промышленности,—а необходимо, одновременно съ наложеніемъ пошлины, облегчать доступъ нашимъ углямъ на мѣста потребленія, хотя бы на первое время съ нѣкоторыми матеріальными пожертвованіями.

Дѣйствуя такимъ образомъ, мы достигнемъ вдвое лучшихъ результатовъ, которые могли бы быть достигнуты однимъ лишь наложеніемъ пошлыны, и наша угольная промышленность въ будущемъ можетъ стать настолько твердо, что не будетъ нуждаться въ охранительной пошлинѣ противъ такого же продукта, доставляемаго къ намъ вокругъ всей Европы. Вотъ почему намъ думается, что тѣ насущныя потребности въ упорядоченіи Александровской пристани и въ улучшеніи фарватера рѣки Днѣпра при Вашемъ ходатайствѣ будутъ выполнены Правительствомъ, какъ мѣра одинаково желательная, какъ для угольной промышленности, такъ и для потребителей угля.

*Петръ Пчельниковъ.*

Херсонъ,

17-го октября 1886 г.

Докладъ этотъ былъ прочитанъ въ 5-мъ засѣданіи 25-го октября. Собраніе постановило: обсудить его предварительно въ комиссіи объ улучшеніи каботажнаго флота въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

---

# ПРОЕКТЪ

## для содѣйствія парусному каботажу.

### О русскомъ торговомъ каботажномъ судоходствѣ.

Прежде чѣмъ коснуться настоящаго положенія нашего каботажу, необходимо указать на всѣ мѣры, которыя были приняты для улучшенія его на западѣ (въ Англии, Франціи, Италіи и Греціи).

Одна изъ лучшихъ и полезнѣйшихъ—это преобразование парусныхъ судовъ въ паровыя. Безъ сомнѣнія, эта мѣра является желанной, въ виду ея видимой пользы.

Почти всѣ государства въ данное время владѣютъ огромнымъ количествомъ паровыхъ судовъ, владѣтелями которыхъ являются большинство акціонерныхъ, пароходныхъ и страховыхъ обществъ; правительство слѣдитъ съ большимъ интересомъ за ходомъ развитія торговаго каботажу, сознавая, что онъ единственный посредникъ между торговлей и промышленностью. Не жалѣя усилій (матеріальныхъ тратъ), оно даетъ владѣльцамъ субсидіи, пособія единовременно и ежегодно, прочищаетъ рѣки, озера, каналы и проч.

Однимъ словомъ, въ данное время иностранный каботажъ даетъ самыя блестящія результаты. Изъ всего этого ясно, что преобразование паруснаго каботажу въ паровой, а также старанія правительства, доставляютъ коммерсантамъ, безъ сомнѣнія, скорыя и выгодныя операціи, которыя при парусномъ плаваніи не возможны. Въ свою очередь, правительство пользуется той выгодой, что въ случаѣ военнаго положенія, весь торговый каботажъ добровольно переходитъ, временно, подъ военный флагъ. Отсюда приходимъ къ заключенію, что иностранный каботажъ поставленъ сравнительно на твердую почву. Все застраховано и обезпечено отъ всевозможныхъ несчастныхъ случаевъ.

Ознакомившись нѣсколько съ положеніемъ иностраннаго каботажу, перейдемъ къ нашему. Общаюсь, на сколько возможно и на сколько позволить мнѣ опытность, коснуться всѣхъ его сторонъ.

1) Русскій частный каботажъ состоитъ приблизительно изъ 1,400—1,500 парусныхъ судовъ разной величины и емкости. Составъ, какъ видно, солидный и, если привести его къ оцѣнкѣ, получимъ затраченный на него капиталъ въ 4—5 милліоновъ р. с., считая среднимъ числомъ по 30 коп. съ пуда емкости судна.

*Примѣчаніе.* Емкость его достигаетъ 12—18 мил. пуд.

Каждое судно совершаетъ минимумъ 5—6 рейсовъ въ навигацію, перевозя соль, уголь, лѣсъ, зерновые продукты и проч. товары. Слѣдовательно, каботажъ перевозитъ 75—90 мил. пуд. въ русскихъ портахъ Чернаго, Азовскаго морей и ихъ притоковъ.

Не смотря на такой громадный составъ каботажа, на операціи, совершаемыя имъ, и на труды, затрачиваемыя судовладѣльцами, шкиперами и матросами, капиталъ въ 4—5 мил. р. все-жъ таки остается непродуцирующій, не принося даже судовладѣльцамъ % на капиталъ; вслѣдствіе чего мы видимъ, что парусныя суда постепенно уничтожаются, какъ отъ частыхъ крушеній, такъ и отъ множества недостатковъ, порождаемыхъ отсутствіемъ доходности и, главнымъ образомъ, взаимной помощи.

2) Исчислимъ вкратцѣ важнѣйшіе тормазы его развитія:

а) русскій частный торговый каботажъ ничѣмъ не гарантированъ, какъ со стороны правительства, такъ и со стороны судовладѣльцевъ, какъ мы говорили выше, отъ всевозможныхъ случайностей; капиталъ судовладѣльца, равно какъ жизнь его, не обезпечены;

б) крупныя и мелкія грузоотправители, въ большинствѣ случаевъ, не питаютъ довѣрія къ парусному каботажу, не желая имѣть дѣло съ разнохарактерными судовладѣльцами и шкиперами, предпочитая передать свои грузы какому-либо пароходству или обществу, зная лишь одно лицо;

в) судовладѣлецъ не въ состояніи получить ссуды подъ залогъ своего паруснаго судна, какъ у частныхъ лицъ, такъ и въ городскихъ, государственномъ и земельныхъ банкахъ;

г) невозможно совершать посредствомъ шкипера частнаго паруснаго судна наложенныхъ платежей на погруженные товары;

д) частный каботажъ не въ состояніи войти въ конвенцію съ желѣзными дорогами;

е) шкиперъ, попавши судномъ въ какой-либо портъ, долженъ передаться въ руки маклеровъ и зафрахтоваться лишь по цѣнѣ, предложенной послѣдними; шкиперу никогда не извѣстно, какіе фрахты существуютъ въ другихъ портахъ и о состояніи передвиженія грузовъ въ русскихъ портахъ; благодаря отсутствію какого-

либо учреждения, гдѣ можно было бы получить фрахты и необходимый свѣдѣнія. Въ нѣкоторыхъ же портахъ иностранные агенты и штивадоры монополируютъ русскимъ паруснымъ частнымъ каботажемъ.

3) Нѣтъ совокупности, взаимности (общества или артели) между судовладельцами и каждый, заботясь лишь о своемъ суднѣ, порождаетъ конкуренцію. За отсутствиемъ въ частномъ парусномъ торговомъ каботажд главнаго управленія и повсемѣстной агентуры вообще, — нѣтъ никакого надзора за всѣми дѣйствіями его, отъ чего зависятъ, главнымъ образомъ, всѣ недостатки, указанные мною въ пунктахъ 1 и 2.

4) Не смотря на существующія въ Россіи страховыя общества, принимающія на страхъ, какъ корпуса судовъ, такъ и грузы, отъ морскихъ и рѣчныхъ опасностей, мы не видимъ въ нашемъ районѣ, чтобы хотя одно судно было застраховано. такъ какъ общества эти взимаютъ огромныя преміи, вслѣдствіе чего судовладельцы не находятъ выгоднымъ страховать корпуса судовъ. Далѣе: за товары, находящіеся на парусныхъ судахъ, обществами взимаются такія высокія преміи, что случается нерѣдко, что сумма послѣдней превышаетъ сумму фрахта, въ особенности при цѣнныхъ грузахъ. Отъ такой разницы преміи на каботажныхъ парусныхъ судахъ съ взимаемой этими же обществами преміей за товары на паровыхъ судахъ парусный каботажъ теряетъ нѣсколько мил. пуд. ежегоднаго груза. Въ силу такихъ ненормальностей и отсутствія, какъ я говорилъ, общества взаимнаго страхованія судовъ, грузовъ и жизни судовщиковъ и матросовъ, при крушеніяхъ, семейства судовщиковъ и матросовъ остаются безъ малѣйшихъ средствъ къ существованію.

5) Теперь коснемся плаванія нашего паруснаго каботажа. Въ началѣ я уже упомянулъ о приблизительномъ количествѣ парусныхъ судовъ. Не смотря на такую численность, они всѣ приспособлены исключительно къ мелкому плаванію (судовъ большой емкости въ 50—60 т. пуд. у насъ не имѣется), вслѣдствіе чего ими безусловно невозможно воспользоваться вывозомъ за границу зерновыхъ продуктовъ и ввозомъ обратно разныхъ товаровъ. Для того, чтобы нагляднѣе выяснитъ положеніе нашихъ судовъ, я раздѣляю ихъ на 5 группъ, для чего составляю слѣдующую таблицу:

| Группа. | Число судовъ. |       | Емкость пуд. наждаго судна. |          | Общая емкость судовъ. |             |
|---------|---------------|-------|-----------------------------|----------|-----------------------|-------------|
|         | Отъ           | До    | Отъ                         | До       | Отъ                   | До          |
| 1       | 45            | — 50  | 20,000                      | — 30,000 | 1.000,000             | — 1.500,000 |
| 2       | 240           | — 250 | 15,000                      | — 20,000 | 3.750,000             | — 5.000,000 |
| 3       | 285           | — 300 | 10,000                      | — 15,000 | 3.000,000             | — 4.500,000 |
| 4       | 585           | — 600 | 5,000                       | — 10,000 | 3.000,000             | — 6.000,000 |
| 5       | 245           | — 300 | 3,000                       | — 5,000  | 900,000               | — 1.500,000 |
|         | 1,400—1,500   |       | — —                         |          | 11.650,000—18.500,000 |             |

Изъ этой таблицы мы видимъ, что не смотря на численность, 1,500 суд., каботажъ все-таки не имѣетъ болѣе 12—18 мил. пуд. емкости. Было бы, по моему, цѣлесообразнѣе уменьшить на половину число судовъ, удвоивъ количество емкости; отъ этого каботажъ, безъ сомнѣнiя, выигралъ бы. Но перейдемъ къ плаванiю каботажна въ данное время. Суда первыхъ трехъ группъ занимаютъ исключительно перевозкою соли, угля и лѣса по всѣмъ портамъ Чернаго и Азовскаго морей. Самое затруднительное и опасное плаванiе приходится, конечно, на суда этихъ трехъ группъ, ибо имъ приходится совершать нарузку и выгрузку въ мелкихъ мѣстахъ на открытомъ морѣ, какъ напр. въ портахъ—Евпаторiя, Сарибулатъ, Саки-Айбуръ, Камратъ, Очемчиры и проч.

За отсутствiемъ пристаней, хорошихъ бухтъ, волнорѣзовъ и другихъ приспособленiй къ скорой и безопасной нарузкѣ судовъ, бывають крушенiя.

*Примѣчанiе.* При малѣйшемъ вѣтрѣ, суда ничѣмъ не защищенныя, не имѣя гдѣ бы укрѣпить свои якоря, выбрасываются на берегъ.

Что касается судовъ послѣднихъ 2-хъ группъ, то они совершаютъ плаванiе большей частью по рѣкамъ, впадающимъ въ Черное и Азовское моря, по Бугу, Днѣпру и проч., но, вслѣдствiе наплыва большого числа буксирныхъ пароходовъ и баржъ, эти послѣднiя группы судовъ влачатъ свое существованiе, работая исключительно въ убытокъ. За отсутствiемъ буксирныхъ катеровъ,



парусный каботажъ (всѣ группы) всегда опаздываетъ доставкою своихъ грузовъ и не въ состояніи конкурировать съ буксирными пароходами и баржами.

6) Кромѣ исчисленныхъ выше недостатковъ, парусный каботажъ несетъ на себѣ всѣ налоги (ластовой, мостовой и пр. сборы) паравнѣ съ паровыми судами, которыя всегда почти обезпечены грузомъ.

Очертивъ вкратцѣ всѣ его недостатки, я постараюсь указать на мѣры, необходимыя для его улучшения.

## ПРОЕКТЪ УСТАВА.

Необходимо безотлагательно учредить „Взаимное Общество русскаго торговаго каботажа“.

Цѣль этого общества, въ виду застоя, повсемѣстной конкуренціи и эксплуатаціи, которой подвергаются судовладѣльцы, заключается въ слѣдующемъ:—*Каботажъ*, путемъ взаимопомощи и взаимодѣйствія, долженъ выйти изъ настоящаго своего плохаго положенія; обязательно долженъ слиться, т. е. сплотиться во едино, чтобы весь составъ парусныхъ судовъ вошелъ въ кругъ дѣятельности Общества русскаго торговаго каботажа.

### І. Цѣли Общества.

§ 1. Улучшить положеніе настоящаго паруснаго каботажа, обезпечить капиталъ судовладѣльцевъ, гарантировать стоимость паруснаго каботажа, равно за выгодные % получать ссуды подъ залогъ судна посредствомъ акцій Р. Т. К.

§ 2. Предоставить право всѣмъ грузоотправителямъ посредствомъ О. Р. Т. К. выгодно фрахтовать, страховать свои грузы и за выгодные % получать ссуды подъ товары, предоставить же имъ выгодно пользоваться въ каждомъ портѣ водными плавучими складами.

§ 3. Обезпечить и гарантировать жизнь судовщиковъ и матросовъ отъ несчастныхъ случаевъ; обезпечить ихъ семейства.

§ 4. Дать, между прочимъ, возможность практиковать ученикамъ мореходныхъ классовъ и образовать своихъ дѣтей моряками специалистами: шкиперами, штурманами, лоцманами, морскими инженерами, механиками, корабельными мастерами. Вмѣстѣ съ тѣмъ, дать средства существованія, также дать работу чернорабо-

чимъ при нагрузкѣ, выгрузкѣ, перегрузкѣ и проч., при сооружеиіи пристаней и проч.; но предпочтительно русскимъ подданнымъ.

§ 5. Усовершенствовать и сосредоточить по всѣмъ портамъ конторы и агентуры для развитія Р. Т. К. мореплаванія.

§ 6. Преобразовать постепенно весь составъ паруснаго каботажна въ паровой и приспособить его къ удобному плаванію.

§ 7. Приобрѣсть суда большой емкости и совершать дальнія плаванія по всѣмъ портамъ.

§ 8. Провести къ побережьямъ узкоколейныя и проволочныя желѣзныя дороги.

§ 9. Приобрѣсть большія паровыя суда для производства скорыхъ и выгодныхъ операцій, при чемъ *употреблять русское минеральное топливо* и вытѣснить иностранное.

**II. Общество русскаго торговаго каботажна, основавъ капиталъ, выпускаетъ акціи на сумму восемь мил. руб. сер.**

*Примѣчаніе.* Одна треть этого капитала берется отъ разныхъ взносовъ: шкиперовъ, штурмановъ, судовладѣльцевъ, рыбопромышленниковъ, рыболововъ и частныхъ лицъ, заинтересованныхъ или симпатизирующихъ этому дѣлу, *угле-соле-лѣсопромышленниковъ*, имѣющихъ постоянное сношеніе съ паруснымъ каботажемъ. Остальныя двѣ трети капитала составляютъ сумму стоимости корпусовъ и такелажъ парусныхъ судовъ, вошедшихъ въ кругъ О. Р. Т. К.; также въ число это входятъ паровыя суда и баржи, добровольно передаваемыя владѣльцами въ управленіе О. Р. Т. К. На сумму наличнаго капитала и капитала стоимости судовъ Общество выпускаетъ акціи.

Общество Р. Т. К. учреждаетъ въ г. Одессѣ главное управленіе.

Составъ высшихъ служащихъ избирается членами-акціонерами Общества и немедленно приступаетъ къ дѣйствіямъ. Управленіе выбираетъ составъ судовыхъ служащихъ, уплачивая всѣмъ годовое или навигаціонное жалованье, даже тѣмъ изъ шкиперовъ, которые будутъ плавать на своихъ собственныхъ судахъ.

Первоначальныя дѣйствія управленія слѣдующія:

а) просить Правительство назначить контроль и оказать матеріальное его содѣйствіе;

б) выдать акціи всѣмъ вкладчикамъ наличнаго капитала съ купонами (сумма акцій опредѣляется въ 25, 50, 100, 250, 500 и 1,000 р. и т. д.);

в) составить, въ лицѣ своихъ агентовъ, описи парусныхъ судовъ, добровольно вошедшихъ въ кругъ Общества; въ каждомъ портѣ составляется опись всѣхъ судовъ, количество емкости, фамиліи судовладѣльцевъ и посредствомъ оцѣнщиковъ оцѣнивается каждое судно и такелажъ и, послѣ наведенія необходимыхъ справокъ, управленіе немедленно выдаетъ акціи каждому судовладѣльцу, сообразно стоимости судовъ (сумма акціи опредѣляется въ 50, 100, 250, 500 и 1000 р. и т. д., съ купонами на дивидендъ). Управленіе обозначаетъ въ акціяхъ, что судовладѣльцы участвуютъ вполне какъ въ прибыляхъ, такъ и потеряхъ Общества.

### III. Общество Русскаго торговаго каботажна раздѣляетъ свои дѣйствія на три разряда.

А) Къ дѣйствіямъ 1-го разряда принадлежитъ:

§ 1. Фрахтованіе всѣхъ судовъ, произведеніе нагрузки, выгрузки, перегрузки.

§ 2. Учрежденіе по всѣмъ портамъ агентуры для пріемки грузовъ во всѣ порты и транспортированія товаровъ.

§ 3. Вхожденіе въ конвенціи съ желѣзными дорогами.

§ 4. Исполненіе таможенныхъ обрядностей.

§ 5. Совершеніе наложенныхъ платежей.

§ 6. Веденіе настоящаго контроля надъ всѣми дѣйствіями управленія Р. Т. К., наемъ и расчетъ служащихъ.

§ 7. Приспособленіе каждаго судна для болѣе удобнаго плаванія; суда же старыя, негодныя къ плаванію, должны быть исправлены и приспособлены для плавающихъ водяныхъ складовъ или баржъ.

§ 8. Приобрѣтеніе паровыхъ буксирныхъ катеровъ, пароходовъ, для доставленія помощи всѣмъ судамъ Р. Т. К. буксировкою.

§ 9. Совершеніе покупокъ и продажъ судовъ парусныхъ и паровыхъ и проч. принадлежностей и матеріаловъ, необходимыхъ каботажу, также покупокъ пустопорожнихъ мѣстъ для пристаней, складовъ и проч., равно—дома для конторы и агентствъ.

§ 10. Управленіе и завѣдываніе всѣмъ каботажемъ во всѣхъ его отношеніяхъ посредствомъ своихъ агентовъ.

Б) Къ дѣйствіямъ 2-го разряда принадлежитъ:

§ 1. Страхованіе корпусовъ и такелажа судовъ, находящихъ-ся подъ русскимъ флагомъ.

§ 2. Страхование товаровъ отъ морскихъ и рѣчныхъ опасностей на пути слѣдованія, стоянки въ портахъ и на водяныхъ, плавающихъ складахъ.

§ 3. Страхование жизни судовщиковъ, матросовъ, корабельныхъ мастеровъ, рыболововъ и прочихъ служащихъ Р. Т. К., равно—всѣхъ акціонеровъ отъ всѣхъ несчастныхъ случаевъ и увѣчий на водѣ.

В. Къ дѣйствіямъ 3-го разряда принадлежитъ.

§ 1. Выдача ссудъ судовладѣльцамъ подъ залогъ судовъ, т. е. посредствомъ акцій, приобретаемыхъ судовладѣльцами, грузоотправителямъ—подъ залогъ товаровъ и акціонерамъ—подъ залогъ акцій.

§ 2. Производство комиссіонныхъ дѣлъ по покупкѣ и продажѣ товаровъ, перевозимыхъ на судахъ О. Р. Т. К.

и § 3. Приемъ отъ казны подрядно или на комиссію построекъ пристаней, бухтъ, волнорѣзовъ, узкоколейныхъ и проволочныхъ желѣзныхъ дорогъ и прочихъ необходимыхъ приспособленій во всѣхъ портахъ, прочистку рѣкъ, озеръ для удобнаго и безопаснаго производства нарузки и выгрузки судовъ и т. д.

---

§§ 4, 5, 6. О подробномъ дѣйствіи всѣхъ 3-хъ разрядовъ пропущены, а также пропущены всѣ таблицы.

---

При государственной субсидіи, въ суммѣ отъ 750 до 900 тыс. руб., можно рассчитывать на общій дивидендъ, при полномъ составѣ судовъ О. Р. Т. К., въ 20—30% на каждый рубль акціонной суммы. За погашеніемъ всѣхъ навигаціонныхъ расходовъ, излишекъ дивиденда, превышающій 10%, откладывается для составленія капитала на приобретеніе паровыхъ судовъ.

#### IV. О мѣрахъ содѣйствія Правительства Русскому торговому каботажу.

§ 1. Немедленно разрѣшить Обществу Русскаго торговаго каботажу приступить къ операціямъ.

§ 2. Разрѣшить въ теченіи 20 лѣтъ парусному каботажу субсидію по 5 коп. емкости судна.

§ 3. Не взимать въ теченіи 20 лѣтъ ластовыхъ, мостовыхъ и проч. таможенныхъ сборовъ.

§ 4. Не взимать съ общества Русскаго торговаго каботажна пошлины за суда парусныя и паровыя, равно за матеріалы, которые О. Р. Т. К. найдетъ выгоднымъ приобрести за границей.

§ 5. Разрѣшить устройство верфей и пристаней безпрепятственно въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ Общество найдетъ для себя подходящимъ.

§ 6. Запретить указомъ иностранцамъ ввозъ и поднятіе во внутреннихъ портахъ русскаго флага, какъ на парусныхъ, такъ и паровыхъ судахъ. Практика указываетъ, на сколько иностранцы эксплуатируютъ каботажъ плаваніемъ въ Россіи, употребляя для этой цѣли фиктивныя передѣлки судовъ подъ русскіе флаги и вступая фиктивно въ компаніи съ русскими подданными. Для того, чтобы не быть голословнымъ, укажу на гг. Бр. Анатра, Вебстеръ, Саломось, Твиди и К<sup>о</sup>, забравшихъ въ свои руки все почти каботажное плаваніе по всѣмъ портамъ и эксплуатирующихъ безнаказанно мелкихъ судовладѣльцевъ. Иностранцы положительно отрѣзали всѣ дѣла отъ русскаго паруснаго каботажна, на что Правительству слѣдуетъ обратить вниманіе.

§ 7. Правительство, подъ контролемъ и надзоромъ своихъ инженеровъ, должно передать Обществу Р. Т. К. постройки пристаней, бухтъ, волнорѣзовъ, узкоколейныхъ, проволочныхъ желѣзныхъ дорогъ и проч. приспособленій, равно очистку рѣкъ, озеръ и каналовъ, ежегодно на сумму  $\frac{3}{5}$  мил. руб. сер.

§ 8. Въ свою очередь, Общество Р. Т. К. предоставитъ Правительству, въ случаѣ военнаго положенія, всѣ свои суда въ полное его распоряженіе.

---

Вполнѣ очевидно, что парусному каботажу необходимо сплотиться и работать, для своей же пользы, на артельныхъ или акціонерныхъ началахъ и всякая попытка къ достиженію этой цѣли вполнѣ своевременна. Можетъ быть, только путемъ взаимопомощи удастся, наконецъ, обезпечить и поддержать его существованіе, тѣмъ болѣе, что, какъ видно теперь, еще одинъ, два, три года такого критическаго положенія—и сотни людей каботажна, въ виду конкуренціи, лишатся средствъ къ существованію. Крупные судовладѣльцы и частныя иностранныя фиктивныя пароходы мало по малу завладѣютъ всѣми рѣками, озерами и морями и отрѣжутъ пути владѣльцамъ парусныхъ судовъ.

Я полагаю, что было бы рационально и своевременно поспѣшить съ осуществленіемъ предлагаемаго мною проекта.

Составленъ *Р. Л. Бѣлопольскимъ* \*).

г. Одесса.

15 октября 1885 года.

Проектъ этотъ былъ прочитанъ въ 5-мъ засѣданіи 25 октября. Собраніе постановило обсудить его предварительно въ Комиссіи объ улучшеніи каботажнаго флота въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ*.

---

\*) Авторъ этого проекта сообщаетъ, что на подлинникѣ сего проекта имѣется 106 подписей судовладѣльцевъ, изъявившихъ согласіе участвовать 91 судномъ, подъемъ которыхъ равняется 1.019,300 пудовъ, а стоимость приблизительно 459,200 рублей, и наличнымъ капиталомъ въ 38,675 рублей.

---

# ЗАЯВЛЕНІЕ Е. С. ГОРДѢНКО

по вопросу объ улучшеніи каботажнаго флота въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ.

Г. Вагнеръ, управляющій горною и соляною частію въ землѣ Войска Донскаго, въ предыдущемъ засѣданіи Съѣзда горнопромышленниковъ, прочелъ свой докладъ о каботажномъ судоходствѣ въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ. Съѣздъ съ особеннымъ вниманіемъ выслушалъ докладчика и одобрилъ всѣ мѣры, рекомендуемыя имъ, совмѣстно съ комиссіею, обсудившею этотъ важный вопросъ.— Вполнѣ присоединяясь къ заключенію Съѣзда, я желалъ бы только обратить его вниманіе еще на одно обстоятельство, могущее имѣть важное вліяніе на развитіе нашего каботажа. Здѣсь разумѣется дѣло Русскаго Общества пароходства и торговли. Какъ извѣстно, при учрежденіи этого Общества, кромѣ прямаго его назначенія, имѣлось въ виду, по упраздненіи Черноморскаго военнаго флота, замѣнить его, хотя отчасти, въ случаѣ войны; и кромѣ этого пароходство должно было способствовать развитію каботажа въ названныхъ моряхъ. Въ виду такой государственной пользы, Обществу предоставлены огромныя привиллеги и выдается щедро помилная премія отъ казны. Пользуясь такими льготами, Общество развилось, расширило свои операціи и получаетъ огромныя выгоды. По праву сильнаго, сдѣлавшись учрежденіемъ монопольнымъ, оно дѣлаетъ всякое соперничество съ нимъ невозможнымъ и, заботясь объ интересахъ своихъ акціонеровъ, оно забываетъ другія свои обязанности въ отношеніи къ нуждамъ Правительства и каботажа; оно не только не помогаетъ каботажу, но составляетъ для него неодолимый тормазъ. Не считаю нужнымъ подтверждать справедливость моего заявленія какими нибудь доводами: возросшая до необыкновенныхъ размѣровъ цѣна акцій, провозный тарифъ и вся практика Общества, извѣстная Съѣзду, достаточно меня оправдаютъ; если Съѣздъ раздѣляетъ мой взглядъ, то, мнѣ кажется,

ему нужно усиленно ходатайствовать объ устраненіи этого препятствія къ развитію каботажна тѣми мѣрами, какія Правительству угодно будетъ принять.

*Е. Гордѣнко.*

Это заявленіе было доложено XI Съѣзду горнопромышленниковъ въ 13-мъ засѣданіи 4-го ноября. Собраніе постановило: заявленіе г. Гордѣнка принять къ свѣдѣнію для будущихъ Съѣздовъ.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

---



## XI Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи

*уполномоченнаго отъ Его Императорскаго Высочества Князя Евгенія Максимиліановича, Герцога Лейхтенбергскаго, по предпріятію Перекопскаго канала,*

### З А Я В Л Е Н І Е.

Государь Императоръ, согласно всеподданнѣйшему докладу г. Министра путей сообщенія, Высочайше соизволилъ, въ 30-й день іюля 1883 года, разрѣшить Его Императорскому Высочеству Князю Евгенію Максимиліановичу и его сотрудникамъ произвести техническія изысканія и изыскать мѣры для устройства канала для каботажнаго плаванія между Азовскимъ и Чернымъ морями, черезъ Сивашъ, а также для осушенія части Сиваша, съ цѣлью образовать между названными водными бассейнами—кратчайшій и безопасный водяной путь и способствовать къ развитію нашего южнаго каботажа.

Первоначальный проектъ Перекопскаго канала возникъ въ 1871 году, по мысли одного изъ участниковъ севастопольской обороны, Вице-Адмирала В. А. Стеценко. Проектъ имѣлъ въ виду устройствомъ новаго водянаго пути, организовать правильныя сообщенія между Новороссійскимъ материкомъ и Крымскимъ полуостровомъ, для военнаго времени, и предоставить возможность малымъ военнымъ судамъ Черноморскаго флота во время военныхъ дѣйствій, являться, смотря по надобности, на Черноморскомъ и Азовскомъ побережьѣ, вѣ выстрѣловъ непріятельской эскадры. Разсмотрѣнный въ Министерствѣ путей сообщенія, этотъ проектъ оставался невыполненнымъ за дороговизною потребныхъ для сего сооруженій.

Въ 1883 году Его Императорскому Высочеству Князю Евгенію Максимиліановичу угодно было принять подъ свое высокое покровительство идею Перекопскаго канала, и Перекопскій проектъ получилъ полное свое развитіе и надлежащую разработку.

Новороссійскій край, изобилующій неисчерпаемыми естественными богатствами, во главѣ которыхъ стоятъ зерно, соль и минеральное топливо, и высклающій весьма значительное количество своихъ товаровъ за границу, бѣднѣе выгодными торговыми путями. Главныя системы его рѣкъ—Донская (степная) и Днѣпровская (лѣсная) отдѣлены другъ отъ друга широкою площадью центральной Новороссіи, съ ея тяжелыми грунтовыми дорогами по чернозему, недоступнымъ для плаванія Сивашемъ и—южнѣе—площадью Крымскаго полуострова. Азовское море удобно для плаванія судовъ малой и средней вмѣстимости собственно шесть мѣсяцевъ въ году, если принять во вниманіе его замерзаніе и частыя бури, поднимаемые сѣверо-восточными вѣтрами. Ближайшая къ морскимъ берегамъ Екатерининская желѣзная дорога значительно удалена отъ южныхъ морей Имперіи. Керчь-Еникальскій проливъ подвергается періодическому обмелѣнію. Азовскіе порта могутъ быть углублены только для службы Азовскому каботажу.

Въ виду этихъ условій, иностранныя морскія суда, могущія проникать на Азовскій бассейнъ, взимая съ русскихъ товаро-отправителей дополнительный фрахтъ и страховую премію, возвышаютъ размѣры провозной платы, сравнительно съ существующими на Черноморскихъ водахъ.

Донецкій уголь направляется моремъ въ Одессу, Николаевъ и Херсонъ, въ количествѣ незначительномъ, сравнительно съ дѣйствительными потребностями этихъ рынковъ и съ неисчерпаемымъ богатствомъ знаменитаго минеральнаго бассейна. Труды Сѣвѣдъ горнопромышленниковъ юга Россіи, за все время ихъ дѣятельности, донинѣ оставляютъ открытымъ вопросъ о широкомъ распространѣніи донецкаго угля на Черноморскомъ побережьи. Начало вывоза его на Днѣпръ, черезъ Александровскую пристань, представляетъ утѣшительное явленіе, но успѣхъ этого вывоза зависитъ отъ провозоспособности трехъ рельсовыхъ путей, которая имѣетъ свои границы.

Чонгарская и перекопская соль дѣлаетъ часть своего пути на Днѣпръ дорогимъ яремнымъ способомъ. Торговый обмѣнъ между восточною и западною частями Новороссіи—слабъ. Обзоры виѣшней торговли показываютъ, что, при провозоспособности каботажныхъ судовъ, дѣлающихъ рейсы между Азовскими портами—съ одной стороны и Одессой, Николаевомъ и Херсономъ—съ другой,—провозоспособности, опредѣляемой ежегодно въ 60.000,000

пудовъ, количество дѣйствительно перевозимыхъ ими товаровъ ограничивается, въ среднемъ, 4.700,000 пудами. Это прямо доказываетъ, что въ обходъ Крыма идутъ, преимущественно, высокоцѣнные грузы или грузы случайные.

Борьба англійскаго угля съ туземнымъ на Черноморскомъ бассейнѣ упорна: она вызываетъ вторичное возвышеніе наложенной въ 1884 году пошлины. Это борьба не изъ-за барышей, а за обладаніе богатымъ рынкомъ для сбыта. Наши конкуренты пойдутъ на крайнія мѣры, располагая предпримчивостью, энергіей, капиталами и сильнымъ коммерческимъ флотомъ. У насъ же, на всемъ Азовскомъ морѣ, ближайшемъ къ Донецкому бассейну, негдѣ правильно чиниться судну, а погрузка и разгрузка товаровъ производится первобытнымъ способомъ.

Между промышленникомъ и покупщикомъ на Приазовьи возникъ цѣлый рядъ посредниковъ, скупщиковъ и перекупщиковъ, этихъ живучихъ паразитовъ въ торговлѣ.

Для рѣшительной борьбы съ этими неустройствами необходима и рѣшительная мѣра. Отечественной южной промышленности нужна великая двигательная сила, не знающая монополій и мелкихъ поборовъ, всѣмъ доступная, выгодная въ своемъ примѣненіи къ экономической жизни страны.

Эта сила заключается въ двухъ факторахъ южнаго промышленнаго и торговаго дѣла: а) въ водяномъ внутреннемъ, безопасномъ и дешевомъ, торговомъ пути между Азовскимъ и Чернымъ морями, намѣчаемымъ самою природою края, и б) въ правильномъ, надежномъ каботажѣ.

Создать первый, безъ обремененія казны и страны денежными затратами, на иностранные капиталы, давъ ему высокое патриотическое значеніе средства для военной обороны нашего Черноморья, и развить второй, при содѣйствіи промышленниковъ юга Россіи,—вотъ задача Перекопскаго предпріятія, выяснившаяся и разработанная и нынѣ близкая къ осуществленію, благодаря покровительству Его Императорскаго Высочества.

Перекопскій каналъ, длиною приблизительно до 135 верстъ, проектированъ не менѣе 12 футовъ глубины, шириною по дну не менѣе 65 футовъ, соотвѣтственно требованіямъ свободнаго плаванія, въ обоихъ направленіяхъ, паровыхъ и буксирныхъ баржъ, вмѣстимостью до 60,000 пудовъ груза.

На концахъ канала будутъ устроены два порта для стоянки каботажныхъ судовъ,—одинъ у Геническа, другой въ Джарылгачской бухтѣ, у морской ея глубины.

Всякому паровому каботажному судну, соответствующаго каналу типа, плаваніе по новому пути — свободное. Паровые транспорты (т. е. цѣль желѣзныхъ баржъ съ паровымъ двигателемъ во главѣ) одного владѣльца пользуются тѣмъ же правомъ. Буксированіе парусныхъ судовъ будетъ производиться пароходами канала или его контрагентовъ.

Доходъ канала образуется изъ попуднаго сбора за проходъ судовъ по немъ и за пользованіе его пристанями и портами, по тарифу, съ минимальнымъ числомъ подраздѣленій, подлежащему утвержденію Правительствомъ.

Строительный капиталъ для сооруженія обезпеченъ сношеніями съ однимъ изъ первоклассныхъ финансовыхъ учрежденій въ Парижѣ, которое приведетъ реализацію процентныхъ бумагъ предприятия, безъ гарантіи со стороны Правительства. Надлежащій документъ по этому соглашенію предъявленъ г. Министру путей сообщенія.

Сооруженіе канала принялъ на себя домъ Н. Hersent & Co въ Парижѣ, выполнившій сооруженіе Суэцкаго канала. Главнымъ его инженеромъ и сотрудникомъ избранъ Луи Куазо, инженеръ Суэцкаго канала и строитель знаменитаго Антверпенскаго порта. Въ сооруженіи примутъ участіе русскіе инженеры. Главный инженеръ, для контроля надъ сооруженіями соответственнo проекту, долженъ быть утвержденъ г. Министромъ путей сообщенія.

Ожидаемые результаты устройства Перекопскаго канала, въ главныхъ чертахъ, слѣдующіе:

а) Образуется новый безопасный и дешевый водяной путь для ви́шней торговли, отъ Азовскихъ пристаней къ новому защищенному рейду въ Черномъ морѣ, расположенному на одной прибрежной линіи съ Одессой, Николаевомъ и Херсономъ.

б) На новомъ пути товары будутъ подвергаться наименьшему числу перегрузокъ.

в) Водная полоса, отъ Ростова-на-Дону до Одессы, защищенная отъ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ высокимъ берегомъ, соединитъ свободнымъ, дешевымъ и кратчайшимъ путемъ конечные пункты желѣзныхъ дорогъ: Козлово-Воронежско-Ростовской, Курско-Харьково-Азовской, Маріупольской (Донецкой), Лозово-Севастопольской

(близъ Генческа), Харьковско-Николаевской и Юго-Западной группы (Одесса), и обогатитъ ихъ эксплуатацію движеніемъ новыхъ товаровъ обратными грузами, т. е. по удешевленному тарифу.

г) Откроется новый путь на Черноморскій бассейнъ для донецкаго минеральнаго топлива, не стѣсняемый ни ограниченою провозоспособностью, ни ограниченнымъ подвижнымъ составомъ, ни искусственнымъ тарифомъ.

д) Удешевится цѣна донецкаго минеральнаго топлива въ одной изъ важнѣйшихъ частей Черноморскаго бассейна.

е) Сивашская соль найдетъ прямой и кратчайшій путь, безъ перегрузки, на Одессу.

ж) Каботажныя суда найдутъ на каналѣ надежный заработокъ, что вызоветъ ихъ правильную конкуренцію и установитъ нормальный фрахтъ.

з) Каботажныя суда соответствующаго типа будутъ вывозить уголь на западное Черноморье южнѣе Одессы (на Дунай, въ порта Болгаріи и Румелии и далѣе).

и) На Черномъ морѣ устроится обширнѣйшій каменноугольный рынокъ въ 340 миляхъ отъ Константинопольскаго пролива.

Поручая своему уполномоченному сдѣлать Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи настоящее сообщеніе, Его Императорское Высочество выразилъ надежду, что Съѣздъ отзовется сочувствіемъ и содѣйствіемъ на это Его начинаніе, котораго цѣль—поднять южно-русскую промышленность и торговлю.

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ *Эдуардъ Эвальдъ*

Харьковъ,

31-го октября 1886 г.

---

Извлеченіе изъ письма Его Высокопревосходительства Г. Министра Путей Сообщенія на имя Его Императорскаго Высочества Князя Евгенія Максимиліановича, по вопросу о развитіи южнаго каботажна службою Перекопскаго канала.

„По надлежащемъ, всестороннемъ ознакомленіи“ съ данными Перекопскаго проекта, „имѣю честь представить на усмотрѣніе Вашего Высочества слѣдующее“:

„Мысль прорытія Перекопскаго перешейка каналомъ, который соединилъ бы Азовское море съ Чернымъ, заслуживаетъ, по моему мнѣнію, полнѣйшаго вниманія“.

„Каботажное плаваніе въ Черномъ морѣ развито чрезвычайно слабо,—оно почти не существуетъ, если не считать пароходныхъ, вдоль береговъ, сообщеній, совершаемыхъ судами Русскаго Общества пароходства и торговли. Только Азовское море имѣетъ свою небольшую каботажную флотилію, состоящую изъ судовъ, которыя, впрочемъ, какъ по устройству своему, такъ и по мореходнымъ качествамъ, стоятъ на весьма низкой степени развитія. Эти суда въ Черное море не пускаются, и пройдетъ еще много времени, прежде чѣмъ они на столько улучшатся, что рѣшатся выходить за Керченскій проливъ“.

„Маріупольскій портъ строится съ глубиною до 15-ти футовъ; главное назначеніе его—служить каботажу и развозкѣ донецкаго угля по всѣмъ берегамъ Чернаго моря. Съ прорытіемъ Перекопскаго канала, какъ настоящія каботажки, такъ и будущія удешевленные будутъ ходить въ Херсонъ, Николаевъ и Одессу по новому каналу, предпочитая этотъ путь кружному, въ обходъ всего Крымскаго полуострова. Недостатковъ въ грузахъ не будетъ“.

„Водный каботажный путь, для грузовъ значительной полосоы, дешевле и удобнѣе береговаго. Такимъ образомъ, каналъ несомнѣнно будетъ способствовать развитію каботажна, и для этого, казалось бы, совершенно достаточно довести его до Перекопскаго залива, на берегу котораго необходимо устроить небольшой, на первое время, каботажный портъ, съ глубиною на 2—3 фута болѣе глубины канала, который не долженъ имѣть менѣе 12-ти фу-

товъ. Дальнѣйшее продолженіе канала, за Джарылгачъ и до Бугскаго лимана, не сокращая общаго пути, но увеличивая расходъ, послужило бы лишь для сохраненія на долгое время азовскихъ каботажныхъ судовъ въ настоящемъ первобытномъ ихъ состояніи“.

„Для морскихъ и океанскихъ судовъ будутъ служить Новороссійскъ и Феодосіа“.

„Въ военное время каналъ будетъ служить малымъ военнымъ судамъ, какъ канонеркамъ, миноноскамъ и т. п., которыя, не огибая Крыма и не подвергаясь встрѣчѣ съ неприятелемъ, будутъ въ состояніи переходить изъ Николаева и Очакова въ Керчь и обратно и, смотря по надобности, подкрѣплять тотъ или другой изъ этихъ укрѣпленныхъ пунктовъ. Поэтому и въ военномъ отношеніи Перекопскій каналъ представитъ значительныя выгоды и удобства“.

. . . . . , . . . . .

Подписалъ: Генераль-Адъютантъ *К. Посьеть*.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Уполномоченный Его Императорскаго Высочества

Дѣйств. Статск. Совѣтникъ *Эд. Эвальдъ*.

2-го ноября 1886 г.



# ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

## по вопросу о прекращеніи хищническихъ разработокъ каменноугольныхъ мѣсторожденій.

Въ комиссіи принимали участіе: Н. С. Авдаковъ, Л. В. Войновичъ, А. Н. Жуковскій, С. Н. Ивановъ, К. П. Маевскій, К. Л. Мсциховскій, И. А. Стемковскій, Е. Н. Таскинъ, Ц. Н. Фронцевичъ, А. В. Шейрманъ и представители крестьянъ: Басанъ, Иваненко, Ковтунъ и Новицкій.

---

Подъ хищническими разработками каменнаго угля подразумеваются такія, гдѣ выработка угля производится не сплошная, гдѣ много угля пропадаетъ бесполезно въ нѣдрахъ земли, гдѣ не соблюдаются необходимыя предосторожности отъ пожаровъ, наводненій, гдѣ не принимаются всѣ надлежащія мѣры для сохраненія здоровья и жизни горнорабочихъ,—гдѣ, наконецъ, не сохраняется никакихъ слѣдовъ о производимыхъ работахъ (нѣтъ плановъ работъ) и такимъ образомъ для потомства не только не останется никакихъ указаній изъ опыта прошедшаго времени, но напротивъ, дальнѣйшая выработка угля затрудняется, удорожается и становится болѣе опасною.

Уяснивъ себѣ понятіе о хищническихъ работахъ, обратимся къ краткому обзору законоположеній, изданныхъ Правительствомъ по предмету разработокъ минеральныхъ богатствъ и постепенному измѣненію его взглядовъ на это дѣло.

Было время, когда Правительство, желая всѣми силами и мѣрами привлечь частныхъ лицъ къ разработкѣ каменнаго угля на югѣ Россіи, дѣлало для этой цѣли всякаго рода облегченія. Такъ, въ февралѣ 1829 г. изданъ законъ, ст. 2287 Горнаго Устава, гдѣ говорится: „Разработка каменнаго угля на земляхъ частныхъ владѣльцевъ предоставляется ихъ собственному усмотрѣнію, безъ всякаго вмѣшательства казны въ методу ихъ разработки“. Далѣе, въ ст. 2290 того же Устава: „на всѣхъ городскихъ земляхъ Ново-



россійскаго края предоставляется порядокъ разработки каменнаго угля усмотрѣнію обществъ, безъ всякаго надзора со стороны казны“.

Иначе было отношеніе Правительства къ казеннымъ землямъ; здѣсь уже дѣлались указанія на необходимость правильного веденія подземныхъ работъ, что видно изъ ст. 2288, гдѣ сказано, что на казенныхъ земляхъ въ Новороссійскомъ краѣ отводятся участки желающимъ, въ томъ числѣ и государственнымъ крестьянамъ, со внушеніемъ, чтобы производили сплошную разработку, понимая это въ томъ смыслѣ, чтобы выемка угля велась на очистку, чтобы не пропало въ нѣдрахъ земли невынутаго, заваленнаго угля.

Затѣмъ, еще въ началѣ тридцатыхъ годовъ, уже по отношенію всѣхъ работъ на югѣ Россіи, Правительство уже начинаетъ оказывать заботу, чтобы напрасно не расхищались пласты угля; такъ, въ ст. 2294 Горн. Уст. сказано: „отъ Министерства финансовъ командируется въ непосредственное распоряженіе Новороссійскаго и Бессарабскаго генералъ-губернатора особый горный инженеръ, для надзора за разработками каменнаго угля, дабы не правильное и неискусное производство оныхъ не страивало и не истребляло напрасно угольныхъ пластовъ“. Угля же въ это время добывалось, въ 30-хъ годахъ, отъ 500 до 800 тысячъ пудовъ. Въ такомъ видѣ оставался законъ до 1851 года, когда для Войска Донскаго были даны болѣе строгія указанія относительно производства добычи минераловъ по всѣмъ правиламъ горной науки (ст. 2301 Горн. Уст. 1851 г.) относительно устройства шахтъ, штоленъ, освѣженія воздуха въ рудникахъ, дабы не подвергать опасности здоровье и жизнь рабочихъ. Въ Новороссійскомъ же краѣ только въ 1871 году былъ учрежденъ надзоръ за частнымъ горнымъ промысломъ, въ лицѣ гг. окружныхъ инженеровъ, которые руководствовались лишь инструкціею отъ Горнаго Департамента, необязательной для частныхъ лицъ, а слѣдовательно и дѣятельность ихъ имѣла совѣщательный, наставительный характеръ. Съ быстрымъ развитіемъ каменноугольнаго промысла, послѣдовавшимъ за постройкою желѣзныхъ дорогъ въ Новороссійскомъ краѣ, оказалось необходимымъ изданіе болѣе точныхъ законовъ о порядкѣ горныхъ работъ, и въ іюнѣ 1880 г. былъ изданъ Высочайше утвержденный законъ „о порядкѣ про-

изводства горнопромышленниками подземныхъ работъ“ (онъ не относится до Кавказа, Закавказья и земель казачьихъ войскъ).

По этимъ правиламъ всякій обязанъ, при производствѣ подземныхъ работъ, при предполагаемомъ началѣ, возобновленіи или прекращеніи работъ, а также о всякой предвидимой опасности или происшедшемъ несчастномъ случаѣ увѣдомлять должностныхъ лицъ по надзору за горнымъ промысломъ, заявлять о лицахъ отвѣтственныхъ при производствѣ подземныхъ работъ. Правила эти уже касаются нѣсколько и самой технической стороны дѣла, на сколько то необходимо для здоровья и безопасности рабочихъ; въ нихъ говорится о крѣпленіи шахтъ и выработокъ, о закладкѣ, сигналахъ, о выходахъ изъ копей, о спускѣ и подъемѣ рабочихъ и матеріаловъ, о вентиляціи, предотвращеніи пожаровъ и вредныхъ скопленій газовъ и водъ, объ употребленіи машинъ и котловъ, о взрывчатыхъ веществахъ, ихъ храненіи, пользованіи и проч. Правила эти не только для всѣхъ обязательны, но на случай ихъ неисполненія законъ предоставляетъ окружающимъ инженерамъ право привлекать горнопромышленниковъ къ отвѣтственности и, въ извѣстныхъ случаяхъ, совсѣмъ останавливать работы. Какъ ни строги кажутся эти законы, но, повидимому, Правительство считаетъ ихъ не вполне достаточными, что усматривается изъ Всеподданнѣйшаго отчета господина Министра государственныхъ имуществъ за 1881 годъ, гдѣ сказано: „Расширяющееся примѣненіе взрывчатыхъ веществъ и вообще расширение горнаго дѣла, особенно каменноугольнаго, гдѣ несчастные случаи съ рабочими встрѣчаются непрерывно, вызываютъ, въ интересъ рабочаго населенія, а также общественной безопасности, скорѣйшее изданіе цѣлаго ряда горно-полицейскихъ постановленій, часть которыхъ должна быть проведена законодательнымъ порядкомъ. Въ настоящее время изданы уже, на основаніи Высочайше утвержденнаго 13 мая 1880 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, правила о производствѣ подземныхъ работъ для 5 горныхъ округовъ Европейской Россіи и правила эти предположено распространить постепенно на всю Имперію. Въ будущемъ же, по всей вѣроятности, явится необходимымъ предоставить Министерству государственныхъ имуществъ издать и другія обязательныя для горнопромышленниковъ постановленія. Въ этомъ отношеніи права административныхъ органовъ въ западно-европейскихъ государствахъ весьма широки“.

Уяснивъ себѣ понятіе о хищническихъ работахъ и существующія по этому предмету законоположенія, нельзя не сознаться, что среди работъ въ Донецкомъ бассейнѣ существуетъ весьма характеристическій типъ хищническихъ работъ въ крестьянскихъ разработкахъ каменнаго угля.

Пока работы эти были незначительны, пока онѣ производились на небольшой глубинѣ, пока онѣ не сопровождались такимъ значительнымъ числомъ несчастныхъ случаевъ,—онѣ не обращали на себя особеннаго вниманія. Но въ послѣдніе два года несчастные случаи на крестьянскихъ разработкахъ на столько увеличились, что ихъ даже нельзя оправдать увеличенною ихъ производительностью. Видимо, тѣ старинные приемы для разработки угля, которые были пригодны и безопасны при работахъ на небольшой глубинѣ (отъ 10 до 15 сажень), невозможны и опасны при разработкѣ угля на глубинѣ отъ 25 до 30 и болѣе сажень. Не подлежитъ сомнѣнію, что настало время упорядоченія этихъ работъ и приданія имъ совершенно новаго характера. Поэтому постановка этого вопроса на обсужденіе нашего Съѣзда весьма своевременна и необходима въ интересахъ самихъ крестьянъ, для которыхъ дальнѣйшее продолженіе ихъ работъ составляетъ жизненную потребность. Напр., Зайцевская волость Бахмутскаго уѣзда, гдѣ сосредоточиваются главные работы крестьянъ, не смотря на крайне неудобную почву для хлѣбопашества, представляется едва ли не самою состоятельною въ уѣздѣ: за нею не числится никакихъ недоимокъ, не смотря на постоянные неурожаи въ этой мѣстности. Все это—благодаря разработкѣ каменнаго угля, достигающей 6 милліоновъ пудовъ въ годъ. И заработки этого промысла не только обезпечиваютъ мѣстное населеніе волости, но благодѣянія его распространяются далеко вокругъ. И не смотря на все это, самыя работы крестьянъ представляютъ крайне безпорядочный видъ, а въ техническомъ отношеніи не удовлетворяютъ даже самымъ скромнымъ требованіямъ. По простиранію каменноугольныхъ пластовъ (приблизительно въ Зайцевской волости на 15 верстѣ) виденъ цѣлый рядъ заброшенныхъ старыхъ ямокъ (бывшихъ шахтъ), которыя ежегодно наполняются водою и напитываютъ пустоты прежнихъ выработокъ. Такъ какъ пласты угля крутопадающіе, то здѣсь преобладаютъ особеннаго рода шахты—колѣнчатая. Съ поверхности шахта углубляется вертикально, примѣрно на 10—12 сажень, и здѣсь производятся работы на

первомъ горизонтѣ; затѣмъ шахта углубляется по пласту съ паденіемъ отъ 50° до 80°, нерѣдко до 30 сажень, и вырабатывается нѣсколько горизонтовъ по 5 саженьей каждыи. Продольные ходы въ обѣ стороны проводятся по 30 сажень съ сильнымъ наклономъ къ шахтѣ. Возлѣ наклонной шахты оставляется цѣликъ въ 3—5 сажень, который вынимается подъ конецъ выработки шахты. Самая шахта или вовсе не закрѣплена, или закрѣплена на нѣсколько сажень отъ поверхности. Внутри шахты, при выработкѣ площадей угля, почти никакого крѣпленія не употребляется. Хотя кромѣ шахты существуетъ и другой выходъ на дневную поверхность, но онъ едва только пригоденъ для прохода воздуха; для выхода же людей, вслѣдствіе обваловъ въ соединительномъ между шахтами ходѣ, не представляется возможности воспользоваться другимъ выходомъ. Лѣстницъ почти нигдѣ нѣтъ. Подъемъ и спускъ людей производится въ тѣхъ же бадьяхъ, которыми подымается уголь. Естественно, что при колѣнчатыхъ шахтахъ бадья часто цѣпляется, канатъ трется, чѣмъ и объясняется происхожденіе большинства несчастныхъ случаевъ, именно при подъемѣ или спускѣ рабочихъ. Канаты употребляются уже подержанные, прочность ихъ надлежащимъ образомъ не свидѣтельствуется,—оттого частые обрывы. За неимѣніемъ свѣдущихъ руководителей этихъ работъ, а часто и отвѣтственныхъ лицъ, никакихъ плановъ выработокъ ни прежде не велось, ни теперь не ведется; вслѣдствіе этого не можетъ быть своевременно предвидима встрѣча со старыми работами, изъ которыхъ нерѣдко выдѣляется масса углекислаго задушающаго рабочихъ, газа или воды, затопляющей рабочихъ. На поверхности нѣтъ никакихъ надшахтныхъ зданій и только въ зимнее время какой нибудь плетеный соломенный или камышевый щитъ защищаетъ рабочаго наверху шахты отъ бури и непогоды. Для подъема надъ шахтою устраивается или ручной воротокъ съ деревянною осью, или, для болѣе глубокихъ шахтъ, конные ворота. Вблизи шахты имѣется нѣчто въ родѣ землянки,—это земляная нора съ двумя отверстиями вверху: одно—для выхода воздуха или дыма отъ горящаго въ норѣ угля, другое—для входа людей, т. е. той смѣны рабочихъ, которая здѣсь отдыхаетъ, кормится и набирается новыхъ силъ для очередной работы.

Какъ ни неудовлетворительны, быть можетъ, на нѣкоторыхъ владѣльческихъ или промышленныхъ копахъ жилища и весь образъ жизни рабочихъ, но ничего подобнаго этому нигдѣ нѣтъ. И

переносить такую невзгоду, терпѣть все это могутъ только товарищи въ работѣ, или работники-крестьяне у хозяина того же крестьянина.

Естественно, что, при такой обстановкѣ работъ, крестьяне могутъ дешево продавать свой уголь и конкуренція въ цѣнахъ съ ними не мыслима для благоустроенныхъ рудниковъ, гдѣ необходимы значительныя затраты. Удешевленію крестьянскаго угля способствуетъ еще и то обстоятельство, что онъ ускользаетъ отъ земскаго обложенія. Подобно тому, какъ горной администраціи и комиссіи выборныхъ въ точности не извѣстны ни владѣльцы отдѣльныхъ крестьянскихъ копей, ни ихъ производительность въ частности, такъ точно и земство ничего этого не знаетъ въ точности и потому не можетъ каждаго изъ крестьянъ-углепромышленниковъ обложить соотвѣтственнымъ земскимъ налогомъ; облагать же огульно общую производительность не имѣетъ законнаго основанія. Между тѣмъ, если принять въ расчетъ только тотъ уголь, который складчиками и торговцами крестьянскимъ углемъ вывозится по желѣзнымъ дорогамъ, то на долю одной Зайцевской волости причитается свыше 6 милліоновъ пудовъ. Такое количество угля, по сравненію съ обложеніемъ другихъ копей Бахмутскаго уѣзда, подлежало бы обложенію свыше 2000 рублей. Конечно, уголь крестьянскій далеко ниже по качеству противъ углей, добываемыхъ изъ болѣе глубокихъ копей солидныхъ предпринимателей; но дешевизна соблазнительна для покупателей въ особенности мелкихъ партій угля—и вотъ объясненіе появленія той массы складчиковъ-отправителей, которая, по нынѣшнему отчету нашей комиссіи выборныхъ, достигла цифры, въ полтора раза превышающей количество имѣющихся рудниковъ. Скупщики крестьянскаго угля закупаютъ его по цѣнамъ отъ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> до 3 копѣекъ за пудъ. Нерѣдко и эта цѣна за уголь оплачивается не деньгами, а товаромъ; такимъ образомъ, заработокъ крестьянскій низводится до возможнаго minimum'a. Такіе складчики-отправители каменнаго угля причиняютъ и другой весьма чувствительный ущербъ дѣлу серьезно поставленныхъ рудниковъ. Не имѣя прочно установленнаго сбыта для своего плоховатаго товара, они, понятно, не могутъ за мѣсяцъ впередъ заявлять точныхъ требованій на вагоны въ комиссію выборныхъ, которая распредѣляетъ предоставленный въ ея распоряженіе желѣзными дорогами подвижной составъ пропорціонально заявленнымъ требованіямъ. Вслѣдствіе это-

го урѣзываются требованія серьезныхъ отправителей. А на дѣлѣ оказывается, что скупщики-отправители отказываются отъ погрузки вагоновъ, подаваемыхъ имъ даже въ меньшемъ количествѣ противъ затребованнаго ими. Такой недогрузъ у скупщиковъ чужаго угля достигъ въ среднемъ до 50% и вызываетъ справедливое нареканіе со стороны желѣзныхъ дорогъ - отправительницъ каменнаго угля. Устраненіе въ будущемъ этого обстоятельства подлежитъ обсужденію другой комиссіи Съѣзда; здѣсь же мы указываемъ на это обстоятельство, какъ на одинъ изъ неблагопріятныхъ спутниковъ нынѣшняго хищническаго характера крестьянскихъ работъ.

Но самымъ грустнымъ, вопіющимъ, такъ сказать, спутникомъ этихъ работъ является въ послѣднее время то значительное количество смертныхъ случаевъ и увѣчій, какими сопровождались эти работы по сравненію съ такими же случаями на другихъ работахъ. Ниже приводится сравнительная статистическая таблица количества вырабатываемаго угля крестьянами и другими отправителями каменнаго угля, съ указаніемъ процентнаго отношенія крестьянской производительности къ общей въ западной части Донецкаго бассейна, числа смертныхъ случаевъ и увѣчій на крестьянскихъ и другихъ копахъ. Таблица эта составлена по свѣдѣніямъ комиссіи выборныхъ и обязательно доставленнымъ даннымъ горной администраціей 1-го округа западной части Донецкаго бассейна, гдѣ всего болѣе и обнаруживается этотъ характеръ крестьянскихъ работъ. Во 2-мъ округѣ западной части Донецкаго бассейна крестьянскія работы весьма мало развиты, достигаютъ по производительности своей едва до 1 мил. пудовъ; шахты углубляются не выше 10—12 сажень, несчастные случаи очень рѣдки, а въ нѣкоторыхъ годахъ ихъ и совсѣмъ не было. Такъ что, видимо, работы здѣсь имѣютъ тотъ характеръ, въ какомъ находились крестьянскія работы, напримѣръ, въ Зайцевской волости за 10—12 лѣтъ тому назадъ, не обращая на себя особаго вниманія ни промышленности, ни горной администраціи.

Таблица вывоза угля со всѣхъ крестьянскихъ копей, отношеніе этого вывоза къ общему и число несчастныхъ случаевъ на копяхъ крестьянскихъ и владѣльческихъ.

| Станціи от-<br>правленія.                                             | Крестьян-<br>скія обще-<br>ства.           | Отправка въ вагонахъ по 600 пудовъ. |                |                |                |                |                |                |                            |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------|
|                                                                       |                                            | 1879<br>съ 1<br>юля.                | 1880           | 1881           | 1882           | 1883           | 1884           | 1885           | 1886 по<br>1 сен-<br>тябр. |
| 1. Щербиповка.<br>и<br>2. Петровская.                                 | Щербиповск.<br>и Нелъповск.<br>крестьянъ.  | 471                                 | 616            | 1,259          | 2,094          | 3,208          | 3,351          | 3,105          | 3,382                      |
| 3. Никитовка.<br>4. Желъзнал.                                         | Никитовск.<br>Желъзно-Не-<br>лѣпов. крест. | 242                                 | 167            | 485            | 1,043          | 1,430          | 2,211          | 3,153          | 3,343                      |
| 5. Амвросіевка.                                                       | Чистяковск.<br>крестьянъ.                  | —                                   | —              | 25             | —              | —              | —              | 20             | 5                          |
| 6. Лисичанскъ.                                                        | Лисичанскихъ<br>и 3-е-Ротск.<br>крестьянъ. | —                                   | 10             | 460            | 751            | 530            | 604            | 661            | 422                        |
| 7. Фащевка.                                                           | Городищенск.<br>и Яновскихъ.               | —                                   | —              | —              | 3              | 147            | 110            | 126            | 143                        |
| 8. Крестная.                                                          | Яновскихъ,<br>Малокрѣпн.<br>и Хрустальн.   | —                                   | —              | —              | 28             | 97             | 333            | 427            | 181                        |
| 9. Колпаково.                                                         | С. Успѣнскаго<br>и Орѣховск.               | —                                   | —              | —              | 8              | 58             | 82             | 6              | 69                         |
| 10. Бѣлая.                                                            | 11-Ротскихъ<br>и Шидловск.<br>крестьянъ.   | —                                   | —              | —              | 22             | 167            | 182            | 25             | 23                         |
| 11. Юскино.                                                           | Корченскихъ<br>крестьянъ.                  | —                                   | —              | —              | —              | —              | 45             | 30             | 33                         |
| 12. Юрѣвка.                                                           | Юрѣвскихъ<br>крестьянъ.                    | —                                   | —              | —              | —              | —              | —              | 3              | 23                         |
| 13. Луганскъ.                                                         | крестьянъ<br>С. Успѣн-<br>скаго.           | —                                   | —              | —              | —              | 2              | —              | 4              | —                          |
| 14. Волинцево.                                                        | Волинцевск.<br>крестьянъ.                  | —                                   | —              | —              | —              | —              | —              | 1              | —                          |
| Со всѣхъ копей крестьянскихъ.                                         |                                            | 713                                 | 793            | 2,229          | 3,949          | 5,639          | 6,918          | 7,561          | 7,624                      |
| Общій вывозъ со всѣхъ копей<br>Донецкаго бассейна.                    |                                            | 30,881                              | 64,549         | 76,262         | 96,362         | 99,877         | 96,790         | 118,830        | 89,812                     |
| Отношеніе вывоза крестьян-<br>скаго угля къ общему.                   |                                            | $\frac{1}{43}$                      | $\frac{1}{85}$ | $\frac{1}{34}$ | $\frac{1}{24}$ | $\frac{1}{18}$ | $\frac{1}{14}$ | $\frac{1}{16}$ | почти<br>$\frac{1}{12}$    |
| Число несчастныхъ случаевъ<br>на владѣльческихъ копяхъ.               |                                            | 6                                   | 11             | 7              | 9              | 11             | 5              | 10             | 7                          |
| Число несчастныхъ случаевъ<br>собственно на крестьянскихъ<br>шахтахъ. |                                            | 1                                   | 1              | 2              | 0              | 2              | 1              | 5              | 7                          |

Вникая далѣе въ характеръ пользованія нѣдрами, принадлежащими обществу крестьянъ, мы и здѣсь видимъ во многихъ мѣстахъ вполне хищническое пользованіе общественною (мірскою) собственностью и только въ нѣкоторыхъ обществахъ начинаются попытки урегулировать право пользованія нѣдрами земли. По понятіямъ многихъ крестьянъ-собственниковъ, каждый членъ общества имѣетъ право закладывать шахту, гдѣ ему вздумается, на землѣ своего общества, хотя бы то было по срединѣ проѣзжей дороги или въ нѣсколькихъ шагахъ отъ сосѣда, не донося объ этомъ ни сельскому, ни волостному правленію. Въ нѣкоторыхъ обществахъ поле простиранія пласта, которое намѣреваются разрабатывать нѣкоторые члены общества, раздѣляется на ровные участки между желающими (но не всѣми членами общества), при чемъ отводится отъ 30 до 60 сажень на десять человекъ, образующихъ какъ бы артель и разрабатывающихъ такой участокъ сообща изъ одной шахты. Въ другихъ селахъ все поле простиранія пласта раздѣляется по количеству душъ на небольшіе участки въ 3—4 сажени и по жребію распредѣляется между членами всего общества. Хотя такое дробленіе участковъ препятствуетъ возникновенію болѣе правильныхъ работъ, но оно уже составляетъ нѣкоторый прогрессъ въ дѣлѣ пониманія значенія и пользованія нѣдрами общественной земли. Тамъ, гдѣ нѣтъ никакихъ правилъ въ дѣлѣ пользованія подземными богатствами, многіе благоразумные изъ крестьянъ встаютъ противъ такого безпорядка, совершенно справедливо сознавая, что общее добро расхищается немногими лицами не только безъ всякой пользы, но даже во вредъ тому большинству членовъ общества, которое занимается хлѣбопашествомъ. Дѣйствительно, крестьянскія ямки не только портятъ мѣсторожденіе, затрудняя въ будущемъ правильную разработку нѣдръ, но даже безобразятъ поверхность на столько, что она становится никуда не годною. Были попытки на сельскихъ сходахъ упорядочить это дѣло; но сила установившагося обычая, отсутствіе инициативы и знанія, какъ наладить это дѣло, а главное—вліяніе скупщиковъ, не желающихъ выпускать крестьянскія разработки изъ своей прибыльной опеки, до сихъ поръ тормазили это дѣло.

Сопоставивъ, такимъ образомъ, съ одной стороны законодательныя мѣры Правительства и утвержденныя имъ правила для разработки нѣдръ земли, съ другой—существованіе въ Донецкомъ краѣ такихъ хищническихъ разработокъ, характеристическимъ ти-



помъ которыхъ служатъ крестьянскія работы, невольно является вопросъ, какимъ образомъ онѣ могли и могутъ быть терпимы со стороны установленнаго мѣстнаго горнаго надзора? На это есть много весьма основательныхъ и вѣскихъ причинъ.

Крестьянскія разработки завелись и существовали издавна, когда ни о какихъ правилахъ и надзорѣ не было никакого помину. Измѣнить сразу то, что терпѣлось десятки лѣтъ, конечно, не легко. Естественное желаніе испробовать всякіе способы улучшенія дѣла прежде, чѣмъ прибѣгать къ законнымъ карательнымъ и крутымъ мѣрамъ. Къ тому же справедливымъ поводомъ къ снисхожденію относительно крестьянскихъ работъ являлось почти полное отсутствіе въ прежнихъ годахъ какихъ-либо несчастныхъ случаевъ на этихъ работахъ. Казалось, что хотя разработки крестьянами ведутся весьма несовершенно въ техническомъ отношеніи, но они такъ паловчились, что нѣтъ повода опасаться какихъ-либо несчастій. Но съ увеличеніемъ производительности, а главное—по мѣрѣ все большаго и большаго углубленія крестьянскихъ шахтъ, число несчастныхъ случаевъ значительно умножилось. Представителями горнаго надзора были многократно разясняемы на сельскихъ сходкахъ правила разработокъ, дѣлались внушенія и увѣщанія въ необходимости найма на общій счетъ штейгеровъ. Крестьяне слушали, соглашались, но къ исправленію работъ не приступали. Штейгера изрѣдка кое-гдѣ нанимались, но на короткіе сроки. Необходимо было, значить, воспользоваться предоставленными инструкціею правами, а именно: 1) привлекать виновныхъ къ законной отвѣтственности; 2) закрывать шахты по предварительному разрѣшенію Горнаго Департамента, и 3) производить необходимыя исправленія и приспособленія на счетъ углепромышленника.

Послѣдняя изъ этихъ мѣръ, очевидно, въ данномъ случаѣ непригодна. Пришлось бы передѣлывать всѣ шахты, безъ всякой надежды на возвратъ потраченныхъ средствъ, такъ какъ—что же можно взыскать съ крестьянина, котораго все богатство состоитъ въ ямкѣ съ ручнымъ вороткомъ. Вторая мѣра—закрытіе шахтъ—въ данномъ случаѣ также не пригодна. По характеру своему крестьянскія разработки временныя, и легко закрываются и вновь открываются. Услѣдить за исполненіемъ распоряженій о закрытіи шахты тоже трудно. Если бы таковыя и дѣйствительно закрылись, то ничто не мѣшаетъ крестьянину пройти новую ямку, ничѣмъ не лучше прежней.

Остается послѣдняя мѣра — привлеченіе виновныхъ въ неисполненіи инструкціи къ законной отвѣтственности. Но и въ примѣненіи этой мѣры встрѣчается много затрудненій. Представители горнаго надзора часто затрудняются въ отысканіи хозяина шахты или же цѣлая артель заявляетъ себя одинаково отвѣтственною, не выдѣляя изъ себя никого артельщикомъ или завѣдывающимъ работами. Волостныя и сельскія правленія уклоняются отъ всякихъ разъясненій по этому предмету, заявляя, что это не ихъ дѣло и имъ ничего не извѣстно. Со стороны мирового института горная администрація не встрѣчаетъ надлежащаго содѣйствія въ случаяхъ привлеченія виновныхъ къ суду. Разбирательство дѣлъ откладывается на слишкомъ продолжительные сроки; сами мировые судьи, неубѣжденные въ необходимости соблюденія правилъ инструкцій, могли бы присуждать виновныхъ въ ихъ нарушеніи къ такимъ легкимъ наказаніямъ, которыя скорѣе дискредитировали бы значеніе горной администраціи, нежели поддержали бы ея значеніе въ дѣлѣ урегулированія крестьянскихъ работъ.

Изъ всего этого видно, что горная администрація, не встрѣчая надлежащей поддержки въ своихъ справедливыхъ стремленіяхъ, ни со стороны сельскихъ властей, ни со стороны полиціи, уѣздныхъ крестьянскихъ присутствій, ни даже со стороны суда, — невольно терпитъ то печальное состояніе работъ крестьянскихъ, какое мы видимъ въ настоящее время.

Поэтому комиссія Съѣзда полагаетъ, что для приведенія крестьянскихъ работъ въ болѣе правильный видъ, для приданія имъ большей безопасности, — словомъ, для отнятія отъ нихъ нынѣшняго хищническаго характера, нужно принятіе цѣлаго ряда мѣръ; но притомъ — такихъ мѣръ, которыя не были бы для нихъ стѣснительны, могли бы быть ими дѣйствительно приняты и усвоены; мѣръ, которыя не только не уменьшили бы ихъ производительность, но, напротивъ, могли бы ее увеличить, сдѣлавъ ихъ правильными и безопасными.

Мѣры эти, смотря по ихъ цѣли, должны быть приняты:

1) Для установленія правильнаго пользованія нѣдрами земли, принадлежащими сельскимъ обществамъ.

2) Мѣры для правильнаго веденія работъ.

3) Пополненіе инструкціи гг. окружныхъ инженеровъ.

## I. Мѣры для правильнаго пользованія нѣдрами земли, принадлежащими сельскимъ обществамъ.

1) Разработка нѣдръ на общественной землѣ можетъ быть производима только съ согласія всего общества, т. е. на основаніи правильно и законно состоявшагося общественнаго приговора.

2) Отводимая по приговору сельскаго общества площадь подъ разработку нѣдръ должна быть въ приговорѣ точно указана и отведена въ натурѣ.

3) Площадь отвода должна быть по возможности болѣе, дабы предприниматель имѣлъ средства большею производительностью покрыть затраты, необходимыя для правильнаго устройства шахты и безопаснаго веденія работъ. Вообще, для установленія размѣра отводимыхъ площадей въ каждомъ сельскомъ обществѣ, желательно при обсужденіи этихъ вопросовъ участіе горной администраціи, могущей дѣлать надлежащія указанія для руководства.

4) Если общественный приговоръ на выработку минерала выдается на многихъ членовъ общества (на артель), то въ приговорѣ должно быть названо лицо, которому довѣряется руководство и хозяйственная сторона дѣла.

## II. Мѣры для правильнаго веденія работъ.

1) Получившій общественный приговоръ на разработку нѣдръ представляетъ его окружному инженеру своего округа и испрашиваетъ разрѣшеніе приступить къ работамъ. При заявленіи должна быть представлена подписка лица, отвѣтственнаго за правильное веденіе работъ, согласно правилъ инструкціи.

2) Безъ формальнаго письменнаго разрѣшенія окружной горной администраціи, въ которомъ должно быть указано мѣсто производства работъ и названы лица, отвѣтственные въ техническомъ и хозяйственномъ отношеніи, никто не въ правѣ приступать къ подземнымъ работамъ.

3) Мѣстной полиціи должно быть вмѣнено въ обязанность не допускать работъ, на которыя не имѣется надлежащаго разрѣшенія горной администраціи.

4) Для облегченія крестьянамъ возможности полученія пороха и динамита, въ которомъ они часто нуждаются, и для устраненія тайной продажи и похищенія его изъ частныхъ складовъ, слѣдуетъ разрѣшить послѣднимъ отпускъ небольшихъ партій взрыв-

чатыхъ веществъ, хотя бы только дневной въ немъ потребности, подъ росписку отвѣтственнаго въ техническомъ отношеніи лица.

### III. Пополненіе инструкціи гг. окружныхъ инженеровъ.

Не проектируя, такъ сказать, никакихъ статей дополнительныхъ, коммиссія Съѣзда полагаетъ, что въ инструкціи должно быть сдѣлано:

1) Указаніе порядка немедленной выдачи удостовѣренія на право производства горныхъ работъ при полученіи заявленія и представленіи необходимыхъ дополнительныхъ свѣдѣній.

2) Дано право окружнымъ инженерамъ требовать, въ извѣстныхъ случаяхъ, обязательства имѣть свѣдущихъ штейгеровъ для руководства техническою частью работъ.

*Примѣчаніе:* Коммиссія здѣсь имѣетъ въ виду, что въ существующихъ правилахъ не дѣлается никакого указанія, кто можетъ быть отвѣтственнымъ въ техническомъ отношеніи лицомъ. Были примѣры, что такими лицами заявлялись безграмотныя, несвѣдущія лица. Понятно, что горному надзору, въ каждомъ данномъ случаѣ, по размѣру производства и значенію работъ, легко рѣшить, насколько слѣдуетъ усилить или ослабить свои требованія по техническому надзору.

3) Гг. окружные инженеры должны быть включены въ число членовъ уѣздныхъ по крестьянскимъ дѣламъ присутствій, дабы, при посредствѣ этого органа управленія, вліять на волостныя и сельскія правленія и мѣстную полицію, въ интересахъ постепеннаго развитія и упорядоченія крестьянскихъ работъ.

Само собою разумѣется, какія бы мѣры ни были приняты для урегулированія крестьянскихъ работъ, онѣ не должны касаться существующихъ въ настоящее время, а относиться къ тѣмъ новымъ работамъ, которыя будутъ начаты послѣ изданія извѣстныхъ правилъ.

Въ заключеніе своего доклада, я позволю себѣ обратить вниманіе Съѣзда, что само губернское Екатеринославское земство, въ своемъ сборникѣ статистическихъ свѣдѣній по Бахмутскому уѣзду, рисуется грустное положеніе крестьянскихъ работъ точно въ такомъ же безотрадномъ видѣ, какъ я имѣлъ честь вамъ докладывать. Оно указываетъ на отсутствіе у крестьянъ полного и яснаго сознанія солидарности своихъ интересовъ, вслѣдствіе значитель-

наго дробленія ихъ силъ и предпріятій; оно указываетъ на необходимость серьезнаго участія земства въ изысканіи средствъ для образованія общихъ мірскихъ фондовъ, вспомогательныхъ кассъ и проч., для поднятія и урегулированія крестьянскаго промысла.

Я полагаю, что работа комиссіи идетъ, до извѣстной степени, на встрѣчу этимъ справедливымъ желаніямъ. Если земство, горная администрація и Правительство одинаково будутъ проникнуты мыслью сдѣлать крестьянскія работы безопасными, упорядочить право пользованія вѣдрами, нѣсколько сосредоточить работы, то нынѣшнее печальное состояніе крестьянскихъ работъ сдѣлается достояніемъ исторіи, работы же крестьянскія по производительности увеличатся къ ихъ общему благосостоянію.

Предсѣдатель комиссіи *А. Шейрманъ*.

Докладъ этотъ XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ, въ 9-мъ засѣданіи 30-го октября, былъ выслушанъ и послѣ продолжительныхъ преній утвержденъ.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ*.

---

## Въ Създъ гг. горнопромышленниковъ юга Россіи.

*Уполномоченныхъ отъ крестьянъ Бахмутскаго уязда Щербиновскихъ и Нельповскихъ хуторовъ—Андрея Басана и Ильи Новицкаго, Гавріила Иваненка и Прокофія Ковтуна.*

### П Р О Ш Е Н І Е.

Изъ нашего уполномочія, которое мы имѣли честь представить въ оный Създъ отъ нашихъ обществъ, видно побудительную причину, заставляющую насъ прибѣгать къ Вамъ съ нашей покорнѣйшей просьбой.

Мы частно слышали о желаніи онаго Създа „улучшить нашъ крестьянскій выработокъ угля“; подобная добрая цѣль благотворно звучитъ въ нашихъ ушахъ, вслѣдствіе чего осмѣливаемся безпокоить оный Създъ выслушать нашъ докладъ, который, надѣемся, ознакомитъ всѣхъ и выяснитъ положеніе нашего крестьянскаго быта.

а) Сознвая наше бѣдственное положеніе и невозможность для насъ работать глубоко уголь и откачивать воду, мы отдали въ аренду право разрабатывать уголь г. Шеерману, оставляя и за собой право разработки, которымъ мы пользуемся въ настоящее время.

б) Добычу угля мы начинаемъ съ разрѣшенія нашего сельскаго Правленія, согласно общественнаго дѣлежа на 10 домохозяйствъ, образующихъ нашу рабочую артель; притомъ есть у насъ общественный штейгеръ, надсматривающій за правильностью означенныхъ работъ. Уже нѣсколько лѣтъ мы чувствуемъ на насъ гнѣвъ Божій и страдаемъ неурожаемъ хлѣба и ежегодно почти надежомъ скота, лишаящими насъ матеріальныхъ средствъ для существованія и уплаты нашихъ казенныхъ и общественныхъ повинностей; такимъ образомъ, является въ нашей жизни единственный вопросъ—чѣмъ жить?—Для добычи изъ земли угля нужны средства и, по добычѣ его на поверхность, его нужно везти на

станцію, отправлять уголь и ждать обратно полученія денегъ; у насъ все это дѣлается въ слѣдующемъ порядкѣ: прежде чѣмъ начинаемъ отбивать шахту, мы находимъ себѣ посредника изъ нашихъ крестьянъ или постороннихъ лицъ, которому запродаемъ уголь, а покупатель обязанъ давать намъ всѣ нужныя средства для добычи угля, а равно и для нашего личнаго существованія; по добычѣ угля, мы ему уплачиваемъ углемъ, а по уплатѣ ему долга, ищемъ другаго покупателя или сходимся опять съ нимъ, за цѣну по обоюдному соглашенію; въ случаѣ нашей неудачи, мы страдаемъ нашимъ трудомъ, а покупатель—его капиталомъ. Намъ приходится заботиться, только пока добудемъ уголь; а тогда являются къ намъ новые покупатели и поднимается цѣна нашего угля, какъ на всѣхъ рынкахъ. Крестьяне, не работающіе въ шахтахъ, возятъ уголь на станцію, и выходитъ общая польза. Вслѣдствіе всего вышеизложеннаго, намъ чувствительно, если наши желѣзнодорожныя станціи стѣснены отправкою нашего угля, ибо покупающіе у насъ не имѣютъ средствъ принимать уголь, лежащій около нашихъ шахтъ, и это чувствительно падаетъ на насъ въ матеріальномъ отношеніи; это насъ заставляетъ, вслѣдствіе всего вышеизложеннаго, покорнѣйше просить оный Сѣздъ найти возможность улучшить наше настоящее положеніе, на сколько возможно, и на случай невозможности—дать намъ надежду въ будущемъ, а до тѣхъ поръ хоть предоставить намъ свободную отправку нашего угля со станцій желѣзной дороги, а именно—Петровской и Желѣзной Донецкой каменноугольной желѣзной дороги. Лѣстимъ себя надеждою, что сію нашу просьбу Сѣздъ выслушаетъ и не замедлитъ сдѣлать должное распоряженіе, о чемъ и увѣдомить насъ.—Г. Харьковъ, октября 27-го дня 1886 года. Къ сему прошенію уполномоченные отъ крестьянъ Щербиновскихъ и Нелѣповскихъ хуторовъ—*Илья Новицкій, Прокофій Ковтунъ*, а вмѣсто ихъ неграмотныхъ и за себя росписались *Андрей Басанъ* и *Гаврииль Иваненко*.

---

## ОСОБОЕ МНѢНІЕ К. К. ГЕЙНЦЕЛЬМАНА

по вопросу о прекращеніи хищническихъ разработокъ ка-  
менноугольныхъ мѣсторожденій.

Въ виду отсутствія надлежащаго и компетентнаго представительства отъ заинтересованныхъ крестьянъ въ вопросѣ о хищническихъ работахъ и невозможности освѣтить настоящее положеніе крестьянскихъ нуждъ и интересовъ на XI Сѣздѣ, прошу оставить вопросъ этотъ открытымъ до будущаго Сѣзда, дабы крестьяне могли разобраться въ этомъ, угрожающемъ имъ экономическимъ бѣдствіемъ, вопросъ и представить XII Сѣзду свои возраженія.

*К. Гейнцельманъ.*

30 октября 1886 г.

---



# ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

## о налогахъ на каменный уголь.

Какъ извѣстно, эти налоги суть троякаго рода: 1) земскіе, 2) торговые—по выборкѣ документовъ и, наконецъ, 3) станціонные сборы, взыскиваемые желѣзными дорогами.

Въ виду существованія въ Петербургѣ комиссіи, которая занята выработкою правилъ, на основаніи которыхъ будетъ разрѣшено земскимъ собраніямъ облагать сооруженія каменноугольныхъ копей и другихъ промышленныхъ предпріятій,—комиссія предпочла бы не измѣнять выработанныхъ Сѣвѣдомъ основаній, на которыхъ производится въ настоящее время земскими собраніями обложеніе нашихъ копей, если бы цѣнность каменноугольныхъ предпріятій, по которой они привлекаются къ земскимъ обложеніямъ, соответствовала бы цѣнности другихъ имуществъ уѣзда, по которой тѣ облагаются земскими сборами.

Къ сожалѣнію, подобнаго равномѣрнаго и справедливаго отношенія не существуетъ. Цѣнность земель и городскихъ имуществъ, при земскихъ раскладкахъ, принимается далеко ниже ихъ дѣйствительной стоимости, тогда какъ сооруженія каменноугольныхъ копей, въ силу принятыхъ основаній, входятъ въ земскую раскладку своей дѣйствительной и притомъ ежегодно прогрессирующей цѣнностью; слѣдствіемъ этого является болѣе высокое обложеніе копей сравнительно съ другими имуществами уѣздовъ, что очевидно несправедливо.

Въ силу этихъ соображеній, комиссія находитъ необходимымъ поручить уполномоченнымъ Сѣвѣдомъ выяснить передъ Славяносербскимъ и Бахмутскимъ земскими собраніями 1887 года эту неравномѣрность и просить ихъ уравнивать цѣнность сооруженій на копяхъ съ цѣнностью другихъ имуществъ, подлежащихъ земскому обложенію.

Что же касается до раскладки Славяносербскаго уѣзда на 1887 годъ, то, согласно предложенію земской управы, сумму оцѣн-

ки сооруженій каменноугольныхъ копей въ 1.204,020 слѣдуетъ распределить между копиями Славяносербскаго уѣзда, согласно ихъ производительности.

Независимо того, комиссія находитъ необходимымъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о допущеніи уполномоченныхъ Съезда къ участию въ занятіяхъ въ существующей въ Петербургѣ комиссіи—по выработкѣ правилъ для оцѣнки всѣхъ промышленныхъ предприятий, подлежащихъ земскому обложенію.

Переходя къ разсмотрѣнію налоговъ по торговлѣ углемъ, комиссія не могла не остановить своего вниманія на томъ, что, въ противность циркулярному разъясненію 3-го мая 1885 года за № 3838, Екатеринославская казенная палата продолжаетъ взыскивать торговые документы съ угольныхъ складовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, принадлежащихъ копиямъ. Комиссія находитъ необходимымъ просить г. Министра финансовъ предписать Екатеринославской казенной палатѣ исполнять въ точности циркуляръ 3-го мая 1885 г., такъ какъ угольные склады копей на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ не служатъ мѣстами для производства торговли углемъ, а лишь свалочными пунктами для угля, въ пути отъ копей къ мѣстамъ сбыта.

Въ подтвержденіе этого ходатайства комиссія находитъ умѣстнымъ указать, что и въ настоящее время владѣльцы подъѣздныхъ путей, не имѣющіе надобности въ складахъ угля на станціяхъ, не подлежатъ уплатѣ торговыхъ сборовъ за свои склады при копияхъ, имѣющіе тотъ же погрузочный характеръ.

Признавая, что всѣ торговые сборы, взысканные Екатеринославской казенной палатой съ угольныхъ складовъ копей на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, послѣ циркулярнаго разъясненія 3-го мая 1885 г., подлежатъ возврату, комиссія полагаетъ необходимымъ отнестись къ Предсѣдателю Екатеринославской казенной палаты и просить его сдѣлать распоряженіе о возвратѣ неправильно взысканныхъ сборовъ.

Неоднократно въ засѣданіяхъ предыдущихъ Съездовъ возбуждался вопросъ объ обременительности для малоцѣнныхъ каменноугольныхъ грузовъ станціонныхъ сборовъ въ размѣрѣ 2 руб. 40 коп. съ вагона. Комиссія и въ настоящемъ году находитъ необходимымъ предложить Съезду подтвердить его ходатайство объ освобожденіи или, по крайней мѣрѣ, значительномъ уменьшеніи этихъ сборовъ для каменнаго угля, тѣмъ болѣе, что нѣкоторые

изъ желѣзнодорожныхъ управленій, признавая всю обременительность этихъ сборовъ для каменнаго угля, какъ тормозящихъ его распространеніе, добровольно уменьшили ихъ.

Въ заключеніе, комиссія, согласно заявленію нѣкоторыхъ членовъ Съѣзда, считаетъ умѣстнымъ указать на нѣкоторыя стѣсненія, претерпѣваемыя углепромышленниками при отправкѣ ихъ грузовъ.

1-е. Въ настоящее время взысканіе за пролежалое на пристаняхъ производится не по расчету 5 коп. за квадратную сажень въ день, а какъ въ городахъ—по 3 р. отъ вагона въ сутки, что нельзя не признать обременительнымъ, въ виду неустройства нашихъ пристаней, а также и перевозочныхъ средствъ по водянымъ сообщеніямъ, а потому комиссія полагаетъ необходимымъ довести до свѣдѣнія г. Министра путей сообщенія и просить его разъяснить желѣзнодорожнымъ управленіямъ, чтобы впредь взысканія за пролежалое на пристаняхъ производились по расчету 5 коп. за квадратную саж., а не по 3 руб. отъ вагона въ сутки, какъ въ городахъ.

2-е. Независимо станціонныхъ сборовъ въ 2 руб. 40 коп., съ владѣльцевъ подъѣздныхъ путей взыскивается дополнительный сборъ въ 25 коп. за переходъ вагоновъ черезъ станцію—съ собственныхъ подъѣздныхъ путей на желѣзнодорожную линію, по которой предстоитъ отправка груза.

Въ виду того, что въ настоящее время уже взыскиваются станціонные сборы въ размѣрѣ 2 руб. 40 коп., справедливо было бы въ этомъ случаѣ освободить владѣльцевъ подъѣздныхъ путей отъ дополнительнаго сбора въ 25 коп.

Предсѣдатель Комиссіи *П. Картовъ.*

Докладъ этотъ XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ въ 8-мъ засѣданіи 28-го октября былъ выслушанъ и одобренъ; при чемъ Собраніе поручило г. Мевіусу сдѣлать раскладку земскаго налога по Славяносербскому уѣзду между рудниками, съ присоединеніемъ крестьянскихъ шахтъ.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

---

# СПИСОКЪ

каменноугольныхъ копей Бахмутскаго уѣзда, съ указаніемъ размѣра добычи, оцѣнки и суммы причитающагося земскаго обложенія на 1887 годъ.

| №  | Наименованіе владѣльцевъ копей.     | Количество отпращиваемыхъ ваг. угля. | Производительность въ 1886 г. | Оцѣнка стоимости по 5 к. съ пуда. | Обложеніе.                    |
|----|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| 1  | Французское горно-промышленное Общ. | 19,928                               | 11.956,800                    | 579,740                           |                               |
| 2  | Пшеничный . . . . .                 | 1,418                                | 850,800                       | 42,540                            |                               |
| 3  | А. П. Карповъ . . . . .             | 1,220                                | 732,000                       | 36,600                            |                               |
| 4  | М. В. Тарасенко . . . . .           | 435                                  | 261,000                       | 13,050                            |                               |
| 5  | П. В. Шевченко . . . . .            | 1,187                                | 712,200                       | 35,610                            |                               |
| 6  | Уманскій (Нестеровская) . . . . .   | 1,249                                | 749,400                       | 37,740                            |                               |
| 7  | А. Х. Ивановъ . . . . .             | 902                                  | 541,200                       | 27,060                            |                               |
| 8  | Домбровский . . . . .               | 365                                  | 219,000                       | 10,950                            |                               |
| 9  | Карасевъ . . . . .                  | 489                                  | 293,400                       | 14,670                            |                               |
| 10 | Медвѣнскій . . . . .                | 92                                   | 55,200                        | 2,760                             |                               |
| 11 | Соколовъ . . . . .                  | 129                                  | 77,400                        | 3,870                             |                               |
| 12 | Новороссійское Общество . . . . .   | 4,806                                | 2.883,600                     | 144,480                           | отправка по желѣзн. дорогамъ. |
| 13 | Щербиновскіе крест.                 | 4,719                                | 2.831,400                     | 141,570                           |                               |
| 14 | Желѣзнянскіе крест.                 | 2,057                                | 1.234,200                     | 61,710                            |                               |
| 15 | Никитовскіе крест.                  | 2,309                                | 1.475,400                     | 73,770                            |                               |
| 16 | А. В. Шейрманъ . . . . .            | 1,548                                | 928,800                       | 46,440                            |                               |
| 17 | Южно-Русское Общ.                   | 10,934                               | 6.560,400                     | 328,020                           |                               |
| 18 | Л. П. Успѣнскій . . . . .           | 1,028                                | 616,800                       | 30,840                            |                               |
| 19 | С. Н. Ивановъ . . . . .             | 1,186                                | 710,400                       | 35,520                            |                               |
| 20 | Полляеъ . . . . .                   | 251                                  | 150,600                       | 7,530                             |                               |
| 21 | Стебельская . . . . .               | 190                                  | 114,000                       | 5,706                             |                               |
| 22 | И. Г. Ковальскій . . . . .          | 251                                  | 150,600                       | 7,530                             |                               |
| 23 | И. Ф. Могильниковъ . . . . .        | 282                                  | 169,200                       | 8,460                             |                               |
| 24 | Ф. Поповъ . . . . .                 | 19                                   | 11,400                        | 570                               |                               |
| 25 | Лисичанскіе крест. . . . .          | 738                                  | 442,800                       | 22,140                            |                               |
|    |                                     | —                                    | 34.728,000                    | 1.736,400                         |                               |

Предсѣдатель Комиссіи выборныхъ А. Мевусъ.

## СПИСОКЪ

каменноугольныхъ копей Славяносербскаго уѣзда, съ указаніемъ размѣра добычи, оцѣнки и суммы причитающагося земскаго обложенія на 1887 годъ.

| №  | Наименованіе владѣльцевъ<br>копей.                  | Производи-<br>тельность<br>въ 1886 г. | Оцѣнка<br>стоимости<br>по 5 к. съ п. | Обложеніе<br>по 7 р. 23<br>к. съ тыс.<br>рублей. |    |
|----|-----------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------|----|
|    |                                                     | ПУДОВЪ.                               | РУБЛЕЙ.                              | РУБ.                                             | К. |
| 1  | П. І. Губонинъ . . . . .                            | 1.052,400                             | 52,620                               | 380                                              | 65 |
| 2  | Т <sup>но</sup> Кореневъ и Шипиловъ . . . . .       | 1.706,400                             | 85,320                               | 617                                              | 15 |
| 3  | М. М. Крамаревъ . . . . .                           | 206,400                               | 10,320                               | 74                                               | 65 |
| 4  | Никитинъ (Золотое) . . . . .                        | 823,800                               | 41,190                               | 297                                              | 95 |
| 5  | Чихировъ (Михайловская): . . . . .                  | 40,200                                | 2,010                                | 15                                               | 20 |
| 6  | Голубовское Т <sup>но</sup> (Голубовская) . . . . . | 4.980,800                             | 249,040                              | 1801                                             | 50 |
| 7  | А. Гр. Аптекманъ . . . . .                          | 844,800                               | 42,240                               | 305                                              | 55 |
| 8  | М. А. Золотаревъ . . . . .                          | 1.972,800                             | 98,640                               | 713                                              | 55 |
| 9  | Петро-Марьевское Общество. . . . .                  | 984,600                               | 49,230                               | 356                                              | 13 |
| 10 | О. П. Казелли (Сокологоревскій) . . . . .           | 417,000                               | 20,850                               | 150                                              | 80 |
| 11 | М. М. Заславскій. . . . .                           | 246,600                               | 12,330                               | 89                                               | 20 |
| 12 | А. П. Четчиковъ. . . . .                            | 342,000                               | 17,100                               | 123                                              | 70 |
| 13 | П. П. Прокоповичъ. . . . .                          | 176,400                               | 8,820                                | 63                                               | 80 |
| 14 | Алексѣевское горнопр. Общ. . . . .                  | 3.011,400                             | 150,570                              | 1089                                             | 15 |
| 15 | Лемешевскій и Завадскій . . . . .                   | 2.064,000                             | 103,200                              | 746                                              | 55 |
| 16 | М. Борисовскій и С-я. . . . .                       | 855,000                               | 42,750                               | 309                                              | 25 |
| 17 | С. И. Булатовъ . . . . .                            | 456,600                               | 22,830                               | 165                                              | 15 |

| №  | Наименованіе владѣльцевъ<br>копей.        | Производи-<br>тельность<br>въ 1886 г. | Оцѣнка<br>стоимости<br>по 5 н. съ н. | Обложене<br>по 7 р. 23<br>к. съ тыс.<br>рублей. |    |
|----|-------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------|----|
|    |                                           | пудовъ.                               | РУБЛЕЙ.                              | РУБ.                                            | к. |
| 18 | Малкинъ и Гейнцельманъ .                  | 388,200                               | 19,410                               | 140                                             | 40 |
| 19 | Графъ Дорреръ . . . . .                   | 606,000                               | 30,300                               | 219                                             | 15 |
| 20 | Е. И. Акимовъ . . . . .                   | 132,000                               | 6,600                                | 47                                              | 75 |
| 21 | З. Я. Воробейчикъ . . . . .               | 394,800                               | 19,740                               | 142                                             | 80 |
| 22 | Животинскій и К <sup>о</sup> . . . . .    | 328,000                               | 16,400                               | 118                                             | 60 |
| 23 | Ф. А. Першинъ (Шидлов-<br>ская) . . . . . | 228,000                               | 11,400                               | 82                                              | 45 |
| 24 | С. Е. Зимовской . . . . .                 | 6,600                                 | 330                                  | 2                                               | 30 |
| 25 | М. Фронцевичъ и К <sup>о</sup> . . . . .  | 856,200                               | 42,810                               | 309                                             | 65 |
| 26 | С. С. Линда . . . . .                     | 679,200                               | 33,960                               | 245                                             | 65 |
| 27 | С. Н. Чувановъ . . . . .                  | 1,200                                 | 60                                   | —                                               | 40 |
| 28 | Крестьяне Городищенскіе.                  | 45,000                                | 2,250                                | 16                                              | 25 |
| 29 | " 11-й роты . . . . .                     | 72,800                                | 3,640                                | 26                                              | 30 |
| 30 | " 12-й роты . . . . .                     | 78,000                                | 3,900                                | 28                                              | 20 |
| 31 | " Георгіевскіе . . . . .                  | 40,000                                | 2,000                                | 14                                              | 45 |
| 32 | " Успенскіе . . . . .                     | 30,000                                | 1,500                                | 10                                              | 80 |
|    | Итого . . . . .                           | 24.067,200                            | 1.203,360                            | 8,705                                           | 05 |

Предсѣдатель Коммиссіи выборныхъ *А. Мевіусъ.*

Списки эти о распредѣленіи между копя-  
ми земскаго обложениа доложены были XI-му  
Съѣзду горнопромышленниковъ въ 16-мъ за-  
сѣданіи 7-го ноября.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

М. В. Д.

СЛАВЯНОСЕРБСКАЯ

УѢЗДНАЯ

ЗЕМСКАЯ УПРАВА.

Октября 17 дня 1886 г.

№ 3092

г. ЛУГАНСКЪ,

Екатеринославской губ.

Господину Предсѣдателю XI Съѣзда угле-  
промышленниковъ юга Россіи.

Вслѣдствіе возбужденнаго ходатайства уполномоченнымъ X Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи г. Мсциховскимъ, уѣздному земскому Собранію 13-го сего октября предложено было на разрѣшеніе слѣдующіе четыре вопроса:

1-е) Принять ли ту оцѣнку земскаго сбора съ сооруженій рудничныхъ, которую представила Управа, или же тѣ свѣдѣнія для оцѣнки этихъ имуществъ, которыя представилъ г. уполномоченный отъ Съѣзда углепромышленниковъ.

2-е) Ту сумму земскаго сбора, которая причитается съ рудничныхъ сооруженій и которую Управа будетъ въ 1887 г. взыскивать съ плательщиковъ, послать въ Съѣздъ углепромышленниковъ, послѣдній произведетъ раскладку и Управа по этой раскладкѣ будетъ взыскивать причитающіеся платежи.

3-е) Просить Съѣздъ углепромышленниковъ, для соображенія и опредѣленія величины налога, представлять въ земское Собраніе тѣ балансы ихъ производства за прошлый годъ, которые они представляютъ для уплаты 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> сбора, и

4-е) желаетъ ли Собраніе уменьшить оцѣнку имуществъ на рудникахъ для взысканія налога, или нѣтъ? Собраніе, большинствомъ голосовъ, постановило: принять для оцѣнки имуществъ свѣдѣнія, представленныя Съѣздомъ углепромышленниковъ; способъ оцѣнки принять тотъ, который былъ въ прошломъ году. Послать Съѣзду углепромышленниковъ цифру всего земскаго обложенія для раскладки послѣднимъ, налога съ сооруженій рудничныхъ не уменьшать и просить Съѣздъ представлять балансы ихъ производства, которые онъ представляетъ для взиманія 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> сбора.

О такомъ постановленіи уѣзднаго земскаго Собранія, уѣздная земская Управа, сообщая Съѣзду углепромышленниковъ, имѣетъ честь присовокупить, что всѣ сооруженія каменноугольныхъ шахтъ въ Славяносербскомъ уѣздѣ, для взысканія налога въ будущемъ

1887 году, оцѣнены въ 1.204,020 рублей и что, по утвержденной земскимъ Собраніемъ раскладкѣ на 1887 годъ, причитается по 7 р. 23 коп. съ 1000 рублей дѣльности; всего слѣдуетъ сбора съ шахтныхъ сооружений восемь тысячъ семьсотъ пять рублей пять копѣекъ.

Подробную раскладку этой суммы между отдѣльными шахтовладѣльцами Управа проситъ сообщить ей не позже 15-го декабря сего 1886 года.

Членъ Управы *Сабо*.

---



**М. Ф.**  
**ЕКАТЕРИНОСЛАВСКАЯ**

КАЗЕННАЯ ПАЛАТА.

Отдѣленіе II.

Столъ 2-й.

24-го октября 1886 года.

№ 21180.

г. Екатеринославъ.

Господину Предсѣдателю Създа  
горнопромышленниковъ въ г. Харьковѣ.

По соображеніи телеграммы Вашей, полученной въ Палатѣ 22-го сего октября, относительно снабженія торговыми документами складовъ каменнаго угля при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, съ существующими узаконеніями, оказывается: 1) на основаніи ст. 4 п. 1 Положенія о пошлинахъ 9-го февраля 1865 года (прилож. къ ст. 464 т. V по прод. 1876 г.) къ торговымъ дѣйствіямъ, не подлежащимъ оплатѣ пошлинами, между прочимъ, относится и продажа каменнаго угля съ возовъ, судовъ и лодокъ, на рынкахъ, площадяхъ и пристаняхъ; но продажа каменнаго угля изъ складовъ, дворовъ, амбаровъ и лавокъ допускается не иначе, какъ со взятіемъ установленныхъ свидѣтельствъ и билетовъ. 2) Примѣняясь къ разъясненію г-мъ Министромъ финансовъ пункта 1-го ст. 4 Положенія относительно хлѣбной торговли, изложенному въ циркулярѣ г. Министра отъ 6-го октября 1866 г. за № 6549, въ случаѣ, если при перевозкѣ каменнаго угля, для продажи его въ предѣлахъ приведеннаго пункта, встрѣтится надобность временно сложить уголь, то на такіе временные склады не должно быть требуемо ни свидѣтельствъ, ни билетовъ, пока изъ нихъ не производится продажа. 3) На основаніи разъясненія Департамента торговли и мануфактуръ, припечатаннаго въ Указателѣ распоряженій по Министерству финансовъ 1869 года № 39, относительно дровъ, и склады каменнаго угля, для поставки его по подрядамъ, отъ оплаты торговыми пошлинами не освобождаются. Наконецъ, 4) На основаніи подобнаго же разъясненія Департамента, припечатаннаго въ указателѣ распоряженій по Министерству финансовъ 1866 г. № 9, относительно продажи товаровъ на ярмаркахъ, не освобождаются отъ оплаты пошлинами склады каменнаго угля, предназначеннаго для продажи на ярмаркахъ, если склады эти находятся внѣ ярмарочной площади. Изъ вышеизложеннаго оказывается, что только временная, случайная складка угля на пути его слѣдованія, отъ мѣста добычи до мѣста потребленія, можетъ быть

освобождена отъ оплаты торговыми пошлинами. Но если шахтовладелецъ или торговецъ углемъ пожелаютъ при станціи желѣзной дороги имѣть постоянный запасъ угля на опредѣленномъ постоянномъ мѣстѣ, то такой складъ угля не можетъ быть признанъ временнымъ, и подлежитъ выборкѣ установленныхъ торговыхъ документовъ, на точномъ основаніи п. 1-го ст. 4 Положен. При этомъ, то обстоятельство, что при продажѣ угля изъ подобныхъ складовъ заключеніе сдѣлокъ о продажѣ и полученіе за проданный товаръ денегъ обыкновенно производится не при складѣ, а при мѣстѣ добычи угля или же въ какомъ-либо городѣ, изъ склада же производится лишь только отпускъ угля,—не можетъ служить къ освобожденію склада отъ взятія торговыхъ документовъ, такъ какъ подобные признаки составляютъ принадлежность почти всякаго оптоваго торговаго.

О вышеизложенномъ Казенная Палата имѣетъ честь увѣдомить Васъ, милостивый государь, присовокупляя при этомъ, что ближайшее опредѣленіе, къ какого рода складамъ принадлежитъ каждый складъ угля (къ числу подлежащихъ платежу торговыхъ пошлинъ; или изъятыхъ отъ платежа),—можетъ быть сдѣлано лишь только на мѣстѣ, при ревизіи торговли.

И. д. Управляющаго Палатой *А. Кирилловъ*.

Это отношеніе Екатеринославской Казенной Палаты было доложено XI Съѣзду горнопромышленниковъ въ 9-мъ засѣданіи 30-го октября. Собраніе постановило: вмѣнить въ обязанность гг. уполномоченнымъ войти, куда надобность укажетъ, съ разъясненіемъ, что склады горнопромышленниковъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ есть ничто иное, какъ временная свалка угля въ пути передъ погрузкою въ вагоны, а потому таковыя склады по закону не подлежатъ выборкѣ торговыхъ документовъ.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ*.

**М. Ф.**

**УПРАВЛЯЮЩІЙ  
ЕКАТЕРИНОСЛАВСКОЮ**

**КАЗЕННОЮ ПАЛАТОЮ.**

**Господину Предсѣдателю XI Съѣзда  
горнопромышленниковъ юга Россіи.**

*Октября 28 дня 1886 г.*

**№ 315.**

г. Екатеринославъ.

Вслѣдствіе отношенія Вашего отъ 21 октября сего года за № 278 и въ дополненіе къ отношенію Палаты отъ 24 октября за № 21180, имѣю честь увѣдомить Васъ, что каждый изъ горнопромышленниковъ, признающій неправильнымъ распоряженіе Казенной Палаты о привлеченіи содержимаго имъ склада угля къ платежу торговыхъ пошлинъ, можетъ обжаловать такое распоряженіе: если штрафъ превышаетъ 30 руб.—Правительствующему Сенату, а въ противномъ случаѣ—господину Министру финансовъ, на точномъ основаніи 140 ст. полож. о пошл. (прилож. къ ст. 464 т. V по прод. 1876 года) и циркуляра Департамента торговли и мануфактуръ 8-го марта 1886 г. за № 2256. (Вѣстникъ финансовъ, промышленности и торговли 1886 г. № 11-й).

И. д. Управляющаго Палатою *А. Кирилловъ.*

Это отношеніе Екатеринославской Казенной Палаты было доложено XI Съѣзду горнопромышленниковъ въ 13-е засѣданіе 4 ноября.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

---

# ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

## О НУЖДАХЪ СОЛЕЗАВОДСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

Въ Коммиссіи участвовали: представитель Министерства путей сообщенія Ф. А. Галицинскій, представители желѣзныхъ дорогъ: Донецкой—И. И. Балкашинъ, Екатерининской—В. С. Степановъ, Юго-Западныхъ—Э. В. Вилинскій, представитель г. Славянска И. В. Аметистовъ, представитель товарищества Славянскихъ солезаводчиковъ Л. И. Анисимовъ; солезаводчики: Н. Н. Залѣсскій, К. Л. Мсциховскій, Л. П. Успенскій, С. Л. Вержбицкій, И. В. Михайловскій и Рыдзиевскій и горный инженеръ Н. С. Авдаковъ.

---

Прошедшій X Съѣздъ горнопромышленниковъ постановилъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о пониженіи тарифовъ на перевозку Славянской соли къ рынкамъ Западнаго края и призналъ необходимымъ оказать содѣйствіе Славянской солеваренной промышленности—путемъ установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, кои бы содѣйствовали развитію этой отрасли промышленности. Какъ извѣстно, всѣ тарифные вопросы были обсуждаемы въ особыхъ совѣщаніяхъ при Временномъ Управленіи, въ февралѣ этого года, гдѣ участвовали, кромѣ представителей отъ разныхъ Министерствъ, также представители желѣзныхъ дорогъ, представители разныхъ солепромышленныхъ районовъ и представители Съѣзда. На совѣщаніяхъ рѣзко выдѣлились два мнѣнія по вопросу о томъ, какіе тарифы должны быть установлены; изъ коихъ представители желѣзныхъ дорогъ пришли къ заключенію о необходимости введенія уравни-

нительнаго тарифа; къ коимъ присоединились и представители Бахмутскихъ и Крымскихъ солезаводчиковъ; этимъ тарифомъ проектировалось уравнивать станціи отправленія соли—Славянскъ, Бахмутъ, Деконскую и Ступки—съ одной стороны и всѣ станціи отправленія Крымской соли—съ другой. Противъ этого мнѣнія высказались представители Славянскихъ солезаводчиковъ и уполномоченные X съѣзда, находя установленіе такого тарифа неблагопріятнымъ для развитія Славянскаго солеваренія, ибо, ради уравниенія Славянска съ указанными выше пунктами, предполагалось тарифъ для этой соли поднять.

Совѣщаніе, въ виду разногласія мнѣній, ни къ какому заключенію не пришло, и предсѣдатель Совѣщанія, резюмируя всѣ мнѣнія, заявилъ, что всѣ заявленія, какъ матеріаль, будутъ представлены на разсмотрѣніе Временнаго Управленія. Результатомъ всего изложеннаго было введеніе съ 1 октября сего года новаго уравнительнаго тарифа на перевозку солей со станцій: Славянскъ, Ступки, Вахмутъ, Деконовка—по отношенію ко всѣмъ рынкамъ сбыта или на станціи назначенія Привислянскаго края: Ивангородъ, Домброво, Привислянская, Варшавско-Вѣнская, Варшавско-Бромбергская, Фабрично-Лодзинская и Варшавско-Тереспольская, и кромѣ того имѣется въ виду въ непродолжительномъ времени ввести такія же совершенно равныя провозныя платы къ тѣмъ же рынкамъ сбыта и со станцій Лозово-Севастопольской дороги: Джанкой, Таганашъ, Сивашъ и др. Вышеупомянутыми тарифами славянская и бахмутская соль направляется черезъ Краматоровку, Славянскъ, Мерефа, Знаменка, Фастовъ, Ковель; а крымская—со станцій Лозово-Севастопольской дороги, путемъ такихъ же провозныхъ платъ, будетъ направляется чрезъ Лозовую, Мерефу, Знаменку, Фастовъ, Ковель.

Разница между прежними тарифами, въ зависимости отъ разстояній, и вновь введенными уравнительными—слѣдующая: прежде, напримѣръ, провозная плата съ вагона въ 600 пудовъ была до Варшавы:

Варшава-Привислянская—тарифъ съ 1 января 1885 г. по 1 октября 1886 года.

|                         |                                                           |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Деконовка. 153 р. 49 к. | } безъ нагрузки и выгрузки и др. дополнительныхъ сборовъ. |
| Бахмутъ . 152 р. 43 к.  |                                                           |
| Славянскъ. 143 р. 47 к. | +2 р. 69 к.+1 р. 33 к.+42 к.+1 р. 20 к.=149 р. 11 к.      |
| Разница                 | 8 р. 96 к.                                                |
|                         | напр. и ст. расх. К.-Х.-Аз. ж. д.                         |
|                         | выгрузка Привисл. дороги,                                 |
|                         | по соединит. вѣтв. черезъ Варшаву.                        |
|                         | рогатков. сборы въ Варшавѣ.                               |

Новый тарифъ рассчитанъ отъ ст. Деконовка:

|                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| Провозная плата. . . . .  | 155 р. 11 к.         |
| Нагрузка                  | } (Дон. дор.) {      |
| Подача вагоновъ           |                      |
|                           | 1 р. 80 к.           |
| Выгрузка (Привисл. дор.). | 1 р. 33 к.           |
|                           | <hr/>                |
|                           | 159 р. 96 к.=160 р., |

т. е. Славянскъ, стоящій ближе къ рынкамъ сбыта Привислянскаго края на 68 верстъ, платилъ за вагонъ дешевле на 10 р. 29 к. противъ Бахмута и на 9 руб. дешевле противъ Деконовки; нынѣ же, по уравнивательнымъ тарифамъ, эта разница сглажена и провозная плата установлена одна и та же, въ размѣрѣ 160 руб., т. е., ради соблюденія принципа уравнительности, желѣзныя дороги повысили для славянскихъ солеотправителей плату почти на 1 коп. противъ бахмутскихъ и на 1½ коп. противъ деконовскихъ, а проектируемымъ введеніемъ такой же провозной платы и для станцій Лозово-Севастопольской дороги—всѣ эти три пункта Донецкаго бассейна будутъ уравнены съ крымскими солеотправителями. Въ результатѣ получается, что отъ введенія уравнительнаго тарифа наибольшая провозная плата установлена для Славянска, находящагося ближе къ рынкамъ сбыта противъ всѣхъ поименованныхъ станцій.

Въ виду изложеннаго, гг. славянскіе солезаводчики обратились къ XI Съѣзду съ заявленіемъ обсудить настоящее ихъ новое положеніе къ рынкамъ сбыта, вызванное введеніемъ уравнительнаго тарифа, находя таковой для славянскихъ

солеваренныхъ заводовъ неблагопріятнымъ. По порученію Създа, особая комиссія, разсмотрѣвъ этотъ вопросъ, при участіи представителей: Министерства путей сообщенія, желѣзныхъ дорогъ—Юго-Западныхъ, Донецкой и Екатерининской, имѣетъ честь представить Създу свое заключеніе.

Прежде всего комиссія обратила вниманіе на условія производства выварочной соли въ Славянскѣ и Бахмутѣ, которымъ предоставлены равныя провозныя платы. Эти условія не одинаковы для Славянска и Бахмута, и бахмутскіе солеваренные заводы хотя и отстаютъ противъ славянскихъ дальше къ рынкамъ сбыта на 68 верстъ, но добывная стоимость соли въ Бахмутѣ дешевле, чѣмъ въ Славянскѣ, что видно изъ нижеслѣдующаго расчета:

Разница въ денежныхъ расходахъ производства славянскаго и бахмутскаго.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Для<br>Славянска.                | Для<br>Бахмута.                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| 1) Гужевая доставка отъ завода до станціи желѣзной дороги вагона соли стоитъ 10 руб. и экспедитору—50 к., а на пудъ соли . . . . .                                                                                                                                                                       | 1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> к. | 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> к. |
| 2) Гужевая доставка угля отъ станціи желѣзной дороги до завода съ вагономъ—10 руб., экспедитору—50 к., т. е. на пудъ соли—1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> к., а такъ какъ на выварку пуда соли идетъ 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуда угля, считая и отопленіе зданій, то на пудъ соли падаетъ . . . . . | 7 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> к. | 1 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> к. |
| 3) Тарифъ желѣзной дороги на доставку угля въ Бахмутъ, лежацій въ центрѣ угольныхъ рудниковъ, стоитъ дешевле противъ Славянска, по крайней мѣрѣ, на 1 коп. на пудъ, или на пудъ соли .                                                                                                                   | 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> к. | —                                |

|                                                                                                                                                           |                    |                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------|
| 4) Разсолъ для выварки соли обходится Славянску, платящему городу по $\frac{1}{4}$ коп. за ведро, или за 5 вед., употребляемыхъ для 1 пуд. соли . . . . . | Для Славянска.     | Для Бахмута.     |
|                                                                                                                                                           | 1 $\frac{1}{4}$ к. | $\frac{1}{4}$ к. |

5) Утеря количества угля, идущаго въ Славянскъ черезъ передаточную станцію Краматоровку, а равно при гужевой отправкѣ его отъ станціи къ заводамъ— является minimum 30 пуд., т. е.  $\frac{1}{2}$  к. на пудъ, а на пудъ соли . . . . .  $\frac{1}{4}$  к.

Итакъ, разни́ца выходитъ по меньшей мѣрѣ въ  $3\frac{3}{4}$  к. на пудъ соли; при прежнемъ тарифѣ разни́ца эта уменьшалась хотя на  $1\frac{1}{2}$  коп.; при уравнительномъ же тарифѣ разни́ца въ  $3\frac{3}{4}$  коп. остается неприкосновенною, а такая громадная разни́ца, при такомъ дешевомъ товарѣ, какъ соль, при однокачественности самаго товара, дѣлаетъ конкуренцію уже не возможною.

Такимъ образомъ, при болѣе дешевомъ производствѣ выварки соли, уравнительнымъ тарифомъ вся разни́ца географическаго положенія сглаживается и очевидно, что бахмутскіе заводы, имѣя болѣе дешевую соль, могутъ сбывать ее на рынки, занятые славянскими, и вытѣснять послѣдніе, черезъ что развившееся въ послѣднее время славянское селевареніе должно будетъ или остановиться въ своемъ развитіи, или, вѣроятно, просто сократить производство. Такимъ образомъ, всѣ невыгоды отъ введенія уравнительнаго тарифа всецѣло падаютъ на это производство.

Обращаясь къ вопросу объ уравниніи провозныхъ платъ Славянска съ Крымскими станціями отправленія соли по Лозово-Севастопольской дорогѣ, получается также неправильность и неравное отношеніе этихъ районовъ къ рынкамъ сбыта. Крымская самосадочная соль, несомнѣнно болѣе дешевая по естественнымъ условіямъ ея полученія, пользуется для своего распространенія дешевыми водяными путями по Днѣстру



Днѣпру она распространяется по всему Юго-западному краю, а въ послѣдніе годы для нея открылся новый морской путь въ Либаву, Ригу и Петербургъ, гдѣ она вытѣсняетъ заграничную соль. Уравнительные же тарифы, введеніе коихъ ожидается, искусственно отвлекутъ ее отъ водныхъ путей по Лозово-Севастопольской дорогѣ и притомъ опять таки въ ущербъ распространенію соли славянской.

Переходя отъ этихъ частныхъ къ общему изученію условій существованія вышеупомянутыхъ солепромышленныхъ районовъ, комиссія не могла не обратить вниманія на то, что новые уравнительные тарифы совсѣмъ сглаживаютъ географическія условія, мѣстные условія производства соли, условія затраты капитала. Въ самомъ дѣлѣ, каменно-соляные рудники Донецкаго бассейна и солеваренные заводы, пользуясь годами своего географическаго положенія, направили сюда капиталы, развили производство и уже проявили сильную конкуренцію между собою. Эти производители здѣсь селились и отношеніе ихъ къ рынкамъ сбыта было выгодно, не имѣя въ виду, что все это будетъ разрушено равными провозными платами.

Справедливость своихъ сужденій комиссія считаетъ долгомъ подкрѣпить словами г. Министра путей сообщенія, высказанными XIV Съѣзду представителей желѣзныхъ дорогъ.

«Однообразный тарифъ на соль для всѣхъ русскихъ дорогъ имѣетъ весьма серьезное значеніе, въ смыслѣ правильнаго веденія государственнаго хозяйства и нормальной разработки минеральныхъ богатствъ Россіи.

«При дешевизнѣ соли на мѣстахъ ея производства, районъ потребленія соли изъ каждаго отдѣльнаго солянаго источника всецѣло будетъ зависѣть отъ отношеній тарифовъ на соль. Такимъ образомъ, тарифы могутъ искусственно расширить районъ какого-либо солянаго производства, и тѣ же тарифы могутъ убить производство въ другой мѣстности.

«Все это, при измѣняемости и нетвердости тарифовъ, можетъ подвергаться частымъ измѣненіямъ и поставить весь

соляной промыселъ въ окончательно неопредѣленное положеніе. Отсюда истекаетъ выводъ, что, въ интересахъ государственныхъ, тарифъ на соль долженъ быть болѣе или менѣе однообразенъ и, во всякомъ случаѣ, основанъ на твердыхъ и непоколебимыхъ началахъ».

На основаніи изложеннаго, комиссія имѣетъ честь просить Съездъ ходатайствовать передъ Правительствомъ: 1) объ отмѣнѣ введенныхъ съ 1-го октября сего года уравнительныхъ тарифовъ для перевозки славянской и бахмутской соли къ рынкамъ Привислянскаго края; 2) о недопущеніи введенія въ дѣйствіе подобныхъ же тарифовъ и для крымской соли; 3) если же означенныя постановленія не найдено будетъ возможнымъ удовлетворить, то просить объ установленіи въ скорѣйшемъ времени специальныхъ пониженныхъ тарифовъ, въ зависимости отъ разстояній, отъ Славянска черезъ Мерефу, Ворожбу, Бахмачъ, Гомель, Жабинка, Брестъ, такъ какъ это направленіе короче на 154 версты противъ направленія, даннаго уравнительнымъ тарифомъ.

Имѣя въ виду, что изложенныя ходатайства не могутъ быть представлены Правительству ранѣе окончанія зимняго сезона, а положеніе дѣла не терпитъ отлагательства, комиссія проситъ Съездъ довести означенныя постановленія Министрамъ Путей Сообщенія и Государственныхъ Имуществъ телеграммами.

Изъ другихъ вопросовъ, касающихся нуждъ Славянской солепромышленности, представители послѣдней обратили вниманіе комиссіи, что отъ станціи Славянскъ имѣетъ строиться подъѣздной рельсовый путь къ заводамъ, и договоръ на постройку таковаго уже заключенъ. Эта вѣтвь, кромѣ перевозки соли, будетъ служить и интересамъ города Славянска по перевозкѣ пассажировъ и другихъ товаровъ и будетъ соединять минеральныя воды, пріобрѣтая такимъ образомъ характеръ линіи общественной пользы. Препятствіе же къ постройкѣ этой вѣтви состоитъ въ необходимости дарованія отчужде-

нія. Вслѣдствіе чего комиссія просить Съѣздъ ходатайствовать объ обязательномъ отчужденіи подъ этотъ подъѣздной путь.

За симъ, комиссія просить Съѣздъ возобновить ходатайство о томъ, чтобы соль можно было грузить не 600 пуд. въ вагонъ, а 618, полагая 18 пуд. на естественную убыль. Наконецъ, гг. славянскіе солезаводчики заявили просьбу, чтобы установленный Съѣздомъ 10-копѣчный повагонный сборъ взимался обыкновеннымъ порядкомъ Коммиссіей выборныхъ и просить объ этомъ Общество Азовской дороги, а если таковое не можетъ этого сдѣлать, то Министерство путей сообщенія.

По выслушаніи доклада, представитель Юго-Западныхъ дорогъ Э. В. Вилинскій заявилъ, что имъ будетъ представлено особое мнѣніе.

Предсѣдатель комиссіи Горный Инженеръ *Авдаковъ*.

Докладъ этотъ былъ заслушанъ XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ въ 11-мъ засѣданіи 1-го ноября. Собраніе утвердило докладъ и просило Предсѣдателя Съѣзда отправить телеграммы — гг. Министрамъ Путей Сообщенія и Государственныхъ Имуществъ, съ ходатайствомъ объ отмѣнѣ уравниельныхъ тарифовъ на соль, введенныхъ на Юго-Западныхъ дорогахъ.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ*.

---

## ОСОБОЕ МНѢНІЕ

представителя Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ  
**Э. В. Вилинскаго,**

*относящееся къ вопросу о нуждахъ солезаводской промышленности.*

Не соглашаясь съ постановленіемъ комиссіи, назначенной Съѣздомъ для рѣшенія вопроса о нуждахъ солезаводской промышленности, имѣю честь заявить Съѣзду слѣдующее:

Результатомъ работъ созванной въ Петербургѣ, въ февралѣ мѣсяцѣ текущаго года, конференціи должны были явиться новые тарифы на перевозку соли Донецкаго и Крымскаго бассейновъ.

Всѣ занятія по составленію такихъ тарифовъ и т. п., очевидно, падали на Временное Управление казенныхъ дорогъ, по инициативѣ котораго и созвана была конференція.

Между тѣмъ, Временное Управление казенныхъ дорогъ въ маѣ мѣсяцѣ, почти за нѣсколько дней до окончанія срока дѣйствовавшихъ тарифовъ, отказалось отъ составленія новыхъ тарифовъ, объявивъ только доли за часть казенныхъ дорогъ. Управление Юго-Западныхъ дорогъ, предвидя ту опасность, какая можетъ грозить дѣлу потребленія русской соли въ Привислянскомъ краѣ, если послѣдняя (т. е. соль) останется во все безъ специальныхъ тарифовъ, а слѣдовательно и вернется то время, когда соль перевозилась по внутреннимъ тарифамъ каждой дороги и не могла даже помышлять о конкуренціи съ укоренившеюся съ незапамятныхъ временъ привычкою потребленія соли заграничной, признало необходимымъ исходатай-

ствовать продленіе срока дѣйствовавшихъ тарифовъ и одновременно приступило къ составленію новыхъ, введенныхъ съ 1/13 октября сего года.

Какъ извѣстно, петербургская конференція не дала окончательнаго рѣшенія по вопросу о перевозкѣ соли вообще въ Россіи, но, сознавая всю важность потребленія русской соли въ Привислянскомъ край, нашла возможнымъ намѣтить принципы, которые должны послужить основаніемъ при установленіи провозной платы для перевозки соли до рынковъ упомянутаго края.

Однимъ изъ главныхъ принциповъ, принятыхъ конференціею, явилось уравниеніе провозныхъ платъ отъ каждой станціи отправленія до извѣстной станціи назначенія. Не входя въ разсужденіе, насколько принципиальное рѣшеніе этого вопроса правильно, или нѣтъ, я долженъ сказать, что въ данномъ случаѣ, т. е. при слѣдованіи соли въ Привислянской край, конференція должна была поступить такъ, а не иначе.

При опредѣленіи платы на эти рынки, явилась такая масса разнообразныхъ требованій и всегда одно другому противоположныхъ, что петербургская конференція, будучи озабочена скорѣйшимъ вытѣсненіемъ изъ рынковъ Привислянскаго края соли заграничной и вытекающею изъ этого необходимостью составленія тарифовъ, другого исхода, какъ принять уравниеніе провозныхъ платъ, найти не могла.

Съ такимъ рѣшеніемъ конференціи, вполне всѣхъ удовлетворяющимъ, согласились всѣ солепромышленники, за исключеніемъ представителя славянскихъ солезаводчиковъ, протестъ котораго былъ поддержанъ и представителемъ съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Управленіе Юго-Западныхъ дорогъ, признавая такую мѣру вполне справедливою и считая своею обязанностью всѣ постановленія конференціи привести въ исполненіе, при какомъ только условіи и могли быть утверждены вновь вводимые тарифы, провозную плату отъ Славянска уравнило съ

провозною платою отъ Деконской, и такимъ образомъ существовавшую въ тарифѣ, дѣйствовавшемъ съ 1-го января 1885 года, разницу, напримѣръ, до Варшавы между Славянскомъ и Деконскою на 6 руб. съ вагона, — Бахмутомъ — 4 руб. 94 коп. и Ступками — 4 руб. 44 коп., новыми тарифами уничтожило. (Здѣсь не приняты во вниманіе дополнительные сборы, какъ взыскиваемые въ различныхъ размѣрахъ не только на разныхъ станціяхъ отправленія, но и на одной отъ разныхъ отправителей).

Въ настоящее время гг. славянскіе солезаводчики, вставая противъ введеннаго съ 1-го октября сего года тарифа, въ объясненіе примѣнимой въ отношеніи ихъ мѣры, въ докладной запискѣ, поданной Съѣзду, указываютъ:

1) на неблагопріятныя условія, въ какихъ находится добыча въ Славянскѣ, по отношенію такого же производства въ Бахмутѣ, категорически заявляя, что стоимость выварки первой обходится дороже второй;

2) на лучшія условія сбыта соли крымской, въ сравненіи съ добываемой въ Донецкомъ бассейнѣ, и опасность, какая грозитъ соли славянской и вообще Донецкаго бассейна отъ первой.

На сколько соображенія, приводимыя гг. славянскими солезаводчиками о стоимости производства соли, какъ въ Славянскѣ, такъ и Бахмутѣ, вѣрны или же нѣтъ, — я не знаю и, не опровергая сообщаемыхъ ими данныхъ относительно соли собственно славянской, я, на основаніи статистическихъ цифръ перевозки той и другой соли на рынки разсматриваемаго нами района (Варшавско-Тереспольская, Вѣнская, Бромбергская, Лодзинская, Ивангородо-Домбровская и Привислянская желѣзныя дороги), прихожу къ выводамъ, совершенно противоположнымъ. Гг. славянскіе солезаводчики въ приводимой ими сравнительной таблицѣ стоимости производства соли, вѣроятно, по отношенію соли бахмутской назначивъ цѣны произвольныя, заявляютъ, что общая стоимость производства послѣдней ни-

же славянской на  $3\frac{3}{4}$  коп. съ пуда и одновременно утверждают, что оба сорта соли одинаковы.

Всѣмъ хорошо извѣстно, что рынки Привислянскаго края платять лучшія цѣны, чѣмъ другіе; слѣдовательно, всякій долженъ стремиться продать на этихъ рынкахъ какъ можно больше соли и тѣмъ болѣе, если соль его (сортъ однообразный) стоитъ дешевле другаго. Между тѣмъ, что же мы видимъ? Не смотря на то, что соль славянская будто бы дороже бахмутской, въ текущемъ году (по 1 октября) на рынки Привислянскаго края перевезено соли славянской 649,700 пудовъ, а бахмутской только 148,800 пудовъ.

Послѣдняя цифра принимаетъ большее значеніе, если ее раздѣлить по мѣсяцамъ: такъ, въ январѣ отправлено 51 т., въ февралѣ 52 т., мартѣ 14 т., апрѣлѣ 21 т., маѣ  $5\frac{2}{3}$  т., июнѣ  $4\frac{1}{5}$  т., июлѣ 0,6 т., августѣ и сентябрѣ ничего.

По объясненіямъ, собраннымъ на мѣстѣ потребленія, такъ и со словъ бахмутскихъ солезаводчиковъ, явленіе такое объясняется сравнительною дешевизною соли славянской и вслѣдствіе этою полною невозможностью конкуренціи съ нею сорта бахмутскаго, производство котораго, какъ видно изъ приводимыхъ цифръ, съ каждымъ днемъ падаетъ, и болѣе другихъ, какъ дѣло не менѣе серьезное, чѣмъ и производство въ Славянскѣ, требуетъ поддержки. слѣдовательно, уравненіе провозныхъ платъ по отношенію Бахмута является прямо необходимымъ.

Теперь разсмотримъ, дѣйствительно ли получаютъ результаты, заявляемые гг. славянскими солезаводчиками, и по отношенію соли крымской.

Прежде всего я долженъ замѣтить, что всякія въ разбираемомъ дѣлѣ сравненія съ солью собственно каменною не должны имѣть мѣста.

Еще вчера гг. промышленники такого сорта соли категорически мнѣ заявили, что даннымъ уравненіемъ провозныхъ платъ они вполне довольны и, если предполагается уменьшить

плату для Славянска, то они требуют уравниния и для производимой ими соли съ этой станціею.

Теперь, далѣе, не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, что соль крымская пользуется указываемыми гг. славянскими солезаводчиками водяными путями доставки; но, вмѣстѣ съ тѣмъ, не нужно забывать, что все это почти относится къ перевозкѣ на рынки, о которыхъ въ разбираемомъ вопросѣ нѣтъ и рѣчи, а затѣмъ такими путями пользуются группы соляныхъ озеръ западнаго берега Крыма, а не сѣверной стороны его, откуда предполагается ввести спеціальныя на перевозку соли въ Привислянскій край тарифы.

Въ какомъ же положеніи находится вообще потребленіе крымской соли, которое называется гг. славянскими солезаводчиками чуть ли не блестящимъ, — лучше всего иллюстрируется предпринимаемыми въ послѣднее время мѣрами Правительства, которое озабочено пріискиваніемъ занятій для массы рабочаго люда, до настоящаго времени исключительно занимавшагося вывощкою соли, а по отношенію такого же потребленія въ Привислянскомъ краѣ цифры слѣдованія туда соли сами за себя говорятъ.

Въ 1885 году, при существованіи тарифа, равнаго тарифу со станціи Деконской, а слѣдовательно, теперь одинаковаго и съ другими станціями Донецкаго бассейна, перевезено было съ сѣверныхъ соляныхъ станцій въ Привислянскій край всего крымской соли 35,414 пудовъ, перешедшихъ въ текущемъ году въ цифру 9,600 пудовъ. Слѣдовательно, если бы даже въ результатѣ уравниеніе тарифовъ дало то, о чемъ говорятъ гг. славянскіе солезаводчики, т. е. замѣна одной соли другою, получилось бы явленіе весьма желательное и вполне справедливое. Но произойдетъ ли это на самомъ дѣлѣ, или нѣтъ, я, въ виду предсказываемыхъ гг. славянскими солезаводчиками результатовъ уравниенія провозныхъ платъ, какъ прекращенія принадлежащаго имъ производства, которое они ежегодно опредѣляютъ въ 6 мил. пуд., долженъ замѣтить, что всѣ такія



опасенія могутъ, въ крайнемъ случаѣ, относиться только къ цифрамъ вывоза соли въ Привислянскій край, до рынковъ котораго введены уравниТЕЛЬные тарифы и куда, какъ сказано было выше, по 1 октября перевезено 679.700 пудовъ, а никакъ не ко всему производству, а слѣдовательно и къ другимъ рынкамъ сбыта.

Все сказанное давало право юго.-западнымъ дорогамъ, при составленіи новыхъ тарифовъ, примѣнить указанный конференціею принципъ уравниенія тарифовъ, и, такъ поступая, Управление дороги дѣйствовало вполне справедливо, хотя нельзя не сознаться, что съ невыгодою для славянскихъ солезаводчиковъ.

Въ концѣ, обращая вниманіе Съѣзда, что коммиссія составлена была исключительно только изъ представителей славянской промышленности и затѣмъ въ Съѣздѣ, кромѣ ихъ, никто изъ другихъ солепромышленниковъ не участвуетъ, а между тѣмъ рѣшаются вопросы, касающіеся всей солепромышленности, я, хотя бы на основаніи уже этого, заявляя свой протестъ противъ постановленія коммиссіи и Съѣзда, если рѣшеніе послѣдняго послѣдуетъ въ ущербъ другимъ солепромышленниковъ и настоящаго положенія дѣла, вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду всего этого, имѣю честь покорнѣйше просить Съѣздъ, до представленія подлежащимъ властямъ всѣхъ работъ Съѣзда, не спѣшить съ приведеніемъ въ исполненіе такихъ мѣръ, предлагаемыхъ коммиссіею, какъ подачу телеграммы, въ которой не могутъ быть изложены обстоятельства цѣлаго дѣла, а лишь только одностороннее мнѣніе гг. славянскихъ солезаводчиковъ, ими же въ пользу свою рѣшенное.

Представитель Юго-Западныхъ дорогъ *Э. В. Вилинскій*.

Это особое мнѣніе было прочитано въ 11-мъ засѣданіи 1-го ноября. Предсѣдатель Съѣзда пояснилъ, что конференція, бывшая въ Петербургѣ, на которую указываетъ г. Вилин-

скій, не выработала опредѣленныхъ постановленій, а представляетъ только сборникъ разныхъ мнѣній, и что неприбытіе на Съѣздъ солепромышленниковъ бахмутскихъ и деконскихъ не можетъ служить основаніемъ, чтобы останавливать постановленія Съѣзда.

Такъ какъ докладъ комиссіи о нуждахъ со-  
лезаводской промышленности Собраніемъ былъ  
уже утвержденъ, то дальнѣйшихъ преній по  
поводу этого особаго мнѣнія Предсѣдателемъ  
не было допущено.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

---

## ОПРОВЕРЖЕНІЕ

представителя товарищества Славянскихъ солезаводчиковъ  
Л. Анисимова

по поводу особаго мнѣнія представителя Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ Э. Вилинскаго.

Въ засѣданіи 1-го ноября, XI Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи рассмотрѣлъ докладъ комиссіи о нуждахъ солезаводской промышленности и принялъ этотъ докладъ единогласно.

Въ составъ комиссіи, подъ предсѣдательствомъ горнаго инженера Н. С. Авдакова, являющагося на Съѣздѣ представителемъ Горнаго и Промышленнаго Общества на югѣ Россіи, кромѣ 7 Славянскихъ солезаводчиковъ, входили представители: Министерства путей сообщенія, жел. дорогъ: Екатерининской, Донецкой каменноугольной и Юго-Западныхъ, и города Славянска. Къ рѣшеніямъ своимъ, выраженнымъ въ докладѣ, комиссія пришла большинствомъ всѣхъ голосовъ противъ одного, принадлежавшаго представителю Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ Э. В. Вилинскому. Возраженія послѣдняго ограничивались, впрочемъ, выраженіемъ голаго сомнѣнія къ приводимымъ Славянскими солезаводчиками цифрамъ, изъ которыхъ многія тутъ же подтверждались прочими членами комиссіи, и представленіемъ такихъ доводовъ, которые, по рассмотрѣніи ихъ въ комиссіи, засѣдавшей 29-го октября, оказались основанными на не вѣрныхъ данныхъ, почему и не были приняты во вниманіе. Хотя г. Вилинскій и заявилъ, что онъ съ рѣшеніемъ комиссіи не согласенъ и подастъ протестъ, однако же, ко дню рассмотрѣнія Съѣздомъ доклада комиссіи,

никакого протеста не представилъ и явился въ засѣданіе Съѣзда уже послѣ окончательно постановленнаго послѣднимъ рѣшенія.

Тогда онъ прочелъ свой протестъ противъ постановленія коммисіи, приспособленный впрочемъ и къ тому, чтобы служить протестомъ и противъ рѣшенія Съѣзда. Это послѣднее, повидному незначительное, обстоятельство даетъ мнѣ однако нѣкоторое право предполагать, что г. Вилинскій вовсе не рассчитывалъ подвергать свой протестъ критикѣ Съѣзда и опоздалъ не совсѣмъ неумышленно, и дѣйствительно, его протестъ, въ виду состоявшагося уже рѣшенія, обсужденію не подвергался, а только приложенъ къ протоколу засѣданія. Такое предположеніе укрѣпляется во мнѣ еще болѣе при разсмотрѣніи содержанія протеста, представляющаго длинную низкую невѣрныхъ цифръ, неточныхъ фактовъ или ложнаго ихъ освѣщенія. Хотя все было констатировано еще при совѣщаніяхъ въ коммисіи, но въ докладѣ слѣдовъ отъ этого не осталось, а такъ какъ г-нъ представитель Юго-Западныхъ дорогъ не успѣлъ это повторять и такъ какъ негодность матеріала, на которомъ построены его выводы, съ перваго взгляда мало замѣтна, то во многихъ членахъ Съѣзда весьма легко можетъ возникнуть сомнѣніе относительно послѣдственности рѣшенія Съѣзда. Поэтому я не считаю себя въ правѣ оставить доводы г. Вилинскаго безъ опроверженія. Начну съ того, что увѣренія г. Вилинскаго, что совѣщаніе, происходившее 29-го января—12-го февраля настоящаго года въ Петербургѣ, по вопросу о тарифахъ на соль, приняло принципъ уравненія провозныхъ платъ на привислянскіе рынки для крымской и донецкой солей, — совсѣмъ не вѣрно, какъ это и замѣтилъ г. Предсѣдатель Съѣзда. Принципъ этотъ былъ проектированъ представителями желѣзныхъ дорогъ въ особомъ засѣданіи, а на конференціи противъ него возсталъ не одинъ только представитель Славянскихъ солезаводчиковъ, поддержанный уполномоченнымъ X горнопромышленнаго Съѣзда, какъ это утверждается въ протестѣ, но такъ

же и Брянцевская кошь, въ лицѣ М. Ф. Филатова (см. протоколы совѣщанія, стр. 8, 30 и 38), представитель Министерства государственныхъ имуществъ Е. Н. Таскинъ (тамъ же, стр. 32), членъ Императорскаго Вольно-Экономическаго Общества Л. В. Черняевъ (тамъ же, стр. 4, 5, 36, 37 и 51), Н. О. Осиповъ (тамъ же, стр. 60). Даже не всѣ представители желѣзныхъ дорогъ согласились съ этимъ принципомъ безусловно (Е. Д. Борисовъ, представитель Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, тамъ же, стр. 46). Въ продолженіе совѣщанія, предсѣдатель его «счелъ нужнымъ разъяснить, что тѣ или иныя основанія, предложенныя совѣщаніемъ, не могутъ быть разсматриваемы, какъ окончательно рѣшенныя, ибо работа совѣщанія чисто подготовительная и имѣющая быть представленною на разсмотрѣніе Министерства путей сообщенія» (тамъ же, стр. 46). По окончаніи же всѣхъ преній, онъ объявилъ, что всѣ высказанныя мнѣнія онъ передастъ на разсмотрѣніе Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (тамъ же, стр. 60). Такимъ образомъ, никакого «постановленія конференціи, вполнѣ всѣхъ удовлетворяющаго» относительно уравниенія тарифовъ на соль не существовало. Далѣе, вычисляя разницу въ провозной платѣ на соль, идущую со станцій: Деконовка, Вахмутъ, Ступки—съ одной стороны и Славянскъ—съ другой на Варшаву, по дѣйствовавшему до сихъ поръ спеціальному тарифу, г. Вишинскій приводитъ произвольныя цифры: 6 р., 4 р. 94 к. и 4 р. 44 к.; оговариваясь, впрочемъ, что онъ не принимаетъ въ расчетъ дополнительныхъ сборовъ. Этимъ онъ желаетъ какъ бы набросить тѣнь сомнѣнія на вѣрность цифръ доклада, гдѣ разница эта исчислена между Славянскомъ и Деконовкой въ 10 руб. 2 коп., а Славянскомъ и Вахмутомъ—въ 8 р. 96 к. и умалить раззорительное значеніе уравнительныхъ тарифовъ для славянскихъ солезаводчиковъ. Но что же оказывается при ближайшемъ разсмотрѣніи тарифныхъ ставокъ? А то, что такой опытный дѣятель по тарифнымъ вопросамъ, какимъ рекомендуетъ

себя самъ г. Вилинскій, просмотрѣль, что въ ставку отъ Славянскѣ до Варшавы 149 руб. 11 коп. включень сборъ въ 2 р. 69 к. за нагрузку, перевѣску и другіе станціонные расходы на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ и въ 1 р. 33 к. за выгрузку для Привислянской дороги; для Деконовки же и Бахмута онъ дѣйствительно исключилъ всѣ дополнительные сборы и въ такомъ видѣ сравнивалъ обѣ цифры. Между тѣмъ, весьма не трудно сообразить изъ долевоѣ таблицы, что если бахмутскіе солезаводчики должны были приплатить, чтобы дойти до Славянска, 6 руб. 27 коп. за пробѣгъ по Донецкой и 2 руб. 69 к.—по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ отъ Краматоровки, то, слѣдовательно, прежній тарифъ удерживалъ разницу между Бахмутомъ и Славянскомъ въ 8 руб. 96 коп. на вагонѣ, что составляетъ около  $1\frac{1}{2}$  коп. на пудѣ соли, а между Деконовкой и Славянскомъ въ—10 руб. 2 коп. на вагонѣ, и что новый тарифъ, уничтоживъ эту разницу, заставляетъ понизить на такую же цифру стоимость соли на Славянскихъ заводахъ и продавать ее съ убыткомъ для производителей.

Затѣмъ, отнесясь съ сдержанной ироніей къ цифрамъ расчета, приводимаго славянскими солезаводчиками о стоимости ихъ производства и доставки соли на станцію желѣзной дороги, и основываясь на томъ фактѣ, будто бы всѣмъ извѣстномъ, что на Привислянскихъ рынкахъ платится наибольшая цѣна за соль и еще на какихъ-то «свѣдѣніяхъ, собранныхъ имъ на мѣстѣ потребленія и со словъ бахмутскихъ солеводчиковъ», составитель протеста утверждаетъ, что бахмутское производство съ каждымъ днемъ все падаетъ, подавляемое конкуренціей съ славянскимъ. Такой выводъ онъ подкрѣпляетъ ссылкой на статистическія свѣдѣнія о перевозкѣ соли въ Привислянскій край, по которымъ оказывается, что до 1-го октября н. г. туда доставлено: славянской соли 649,700 пуд., а бахмутской только 148,800 пуд. и притомъ такъ, что 50-ти-тысячная цифра въ январѣ и февралѣ уменьшилась въ

лѣтніе мѣсяцы до-4-хъ тысячной, а въ августѣ и сентябрѣ дошла до нуля. Здѣсь, что ни шагъ, то произвольная посылка, невѣрный фактъ, а слѣдовательно и умозаключеніе, по видимому логически построенное, представляется софистическимъ и обнаруживаетъ полнѣйшее незнакомство г. представителя Юго-Западныхъ дорогъ съ условіями солеваренія и соляной торговли. Относясь, въ свою очередь, съ нѣкоторымъ скептицизмомъ къ собраннымъ авторомъ свѣдѣніямъ «на мѣстѣ потребленія и отъ бахмутскихъ заводчиковъ», и приводимымъ имъ статистическимъ пифрамъ, на что я почерпаю полное основаніе въ искалѣченіи имъ предыдущихъ цифръ и фактовъ, я прямо утверждаю, что всѣмъ будто бы извѣстный фактъ, что привислянскіе потребители платятъ наибольшія цѣны на соль, не только никому не извѣстенъ, но вполне противоположенъ. Привислянскіе рынки дороги для солепромышленности только по количеству потребленія, но не по платимой тамъ цѣнѣ на соль, ибо на большей части другихъ рынковъ соль продается дороже, чѣмъ тамъ. Далѣе, если и принять на вѣру устанавливаемые г. Вилинскимъ статистическія данныя, то они будутъ свидѣтельствовать никакъ не то, для чего ихъ привлекаютъ. Что бахмутская соль приходитъ на рынки во четверо меньшемъ количествѣ, чѣмъ славянская, — это должно быть объяснено прямымъ отношеніемъ размѣра производства. На бахмутскихъ заводахъ вываривается около 1½ милліона пудовъ, а на славянскихъ четверо больше — около 6-ти милліоновъ. Во-вторыхъ, это обусловливается привычкою привислянскихъ жителей къ потребленію крупной выварочной соли, какую производятъ многіе заводы въ Славянскѣ и какую не умѣютъ или не хотятъ варить въ Бахмутѣ. Такая соль стоитъ дороже производителямъ, такъ какъ требуетъ для выварки больше времени, но между тѣмъ идетъ на Привислянскихъ рынкахъ гораздо живѣе, нежели болѣе дешевая, мелкая соль. Если взять другіе рынки, напримѣръ, Полтавскіе, Черниговскіе, Кіевскіе, Сумской учасоткъ Харьково-

Николаевской дороги, то окажется явленіе совершенно обратное: тамъ бахмутская соль расходится, конкурируя съ крымскою, а славянская совсѣмъ не достигаетъ. Но отсюда никакъ не слѣдуетъ, чтобы на такомъ явленіи можно было основать выводъ объ упадкѣ славянской солепромышленности. Потому, ежемѣсячное уменьшеніе отправокъ бахмутской соли не составляетъ какого-нибудь исключительнаго явленія; то же замѣчается и въ торговлѣ другими солями; наибольшее количество отправокъ приходится на зимніе и въ особенности осенніе мѣсяцы, съ весны же она начинается уменьшаться и лѣтомъ достигаетъ до минимума. Что касается до постепеннаго упадка бахмутской солепромышленности, то сѣтованія объ этомъ г. представителя Юго-Западныхъ дорогъ прямо опровергаются очевидностью; всѣмъ намъ, мѣстнымъ жителямъ, извѣстно, что бахмутскій заводъ г-жи Скараманга не только не сократилъ, а увеличиваетъ производство, расширяя съ нынѣшняго года заводъ и начавъ постройку гораздо ранѣе, чѣмъ введены были уравнивательные тарифы. Наконецъ, говоря объ отношеніяхъ между крымскою и донецкою солепромышленностью, г. Вилинскій прежде всего утверждаетъ, что представители каменно-солянаго промысла «еще вчера заявили ему, что даннымъ уравненіемъ провозныхъ платъ они вполнѣ довольны и, если предполагается уменьшить плату для Славянска, то они требуютъ уравненія съ послѣднимъ и производимой ими соли», и затѣмъ указываетъ, что крымскіе промыслы съ каждымъ годомъ падаютъ и Правительство озабочено теперь пріисканіемъ занятій для массы рабочихъ, занимавшихся прежде выволочкою соли, что крымская соль всегда достигала до Привислянскихъ рынковъ въ незначительномъ количествѣ (35,414 п. въ 1885 г. и 9,600 въ нынѣшнемъ году), а для славянской промышленности уравнивательные тарифы угрожаютъ развѣ только уменьшеніемъ производства на 679,700 п., т. е. на количество соли, отправляемое въ Привислянскій край, а такое уменьшеніе, при 6-ти милліонномъ производствѣ, незначительно, и во всякомъ случаѣ



справедливо по отношенію къ другимъ солямъ. Разсмотримъ и эти доводы. Что владѣльцы мѣсторожденій каменной соли не имѣютъ причины быть недовольными уравниемъ тарифовъ на ихъ соль со славянскою—это само собою разумѣется, ибо они остаются при прежнихъ ставкахъ, а на славянскую соль наложена контрибуція въ 10 руб. 2 коп. на вагонъ; но что они довольны уравниемъ ихъ провозной платы съ крымскими солями—это подвержено сильному сомнѣнію. Во всякомъ случаѣ, странно, что они сообщаютъ о своемъ довольствѣ по секрету г. Вилинскому, а не заявятъ объ этомъ гласно въ комиссіи или на Съѣздѣ. Еще страннѣе, что эта ихъ исповѣдь передъ г. Вилинскимъ прямо противорѣчитъ протесту директора Брянцевскихъ копей М. Ф. Филатова на совѣщаніяхъ 29-го января и 12-го февраля (Протоколъ совѣщ., стр. 30) и его же заявленіямъ, что онъ «стоитъ за одинаковыя пудовертныя ставки на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ и для всѣхъ солей» (тамъ же, стр. 38), а отчасти и рѣчамъ на томъ же совѣщаніи Д. К. Чернова, возстававшего противъ конкуренціи крымской соли съ другими русскими солями на внутреннихъ рынкахъ и рекомендовавшего ей путь экспорта (тамъ же, стр. 47, 50 и 52). Оставляя на совѣсти г. Вилинскаго приводимыя имъ цифры вывоза крымскихъ солей въ Привислянскій край, замѣчу только, по поводу плача объ упадкѣ крымскихъ промысловъ, что, во-первыхъ, общая цифра вывоза однихъ одесскихъ солей по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ 1885 году была опредѣлена на петербургской конференціи самимъ авторомъ протеста въ 5,367,548 пудовъ (Протоколъ совѣщаній, стр. 24); что г. П. А. Шостакъ выразилъ общую цифру добычи соли на крымскихъ и одесскихъ промыслахъ 12-ю милл. пудовъ (тамъ же, стр. 12), а по сообщенію начальника юго-западнаго округа, Л. П. Долинскаго, въ нынѣшнемъ году на крымскихъ промыслахъ добыто до 30 милл. пудовъ соли. Такое громадное количество никакъ уже не указываетъ на упадокъ крымской солепромышленности, и, если

принять во вниманіе расчетъ члена Правленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и пермскаго солепромышленника Н. Н. Анцыферова, что потребление соли въ Россіи опредѣляется среднимъ числомъ по 20 фунт. на жителя, то оно грозитъ страшной конкуренціей не только для донецкихъ, но и для всѣхъ другихъ русскихъ солепроизводителей. Имѣя естественный выходъ водными путями и прямую задачу конкуррировать съ иностранною солью на Балтійскихъ рынкахъ, крымская соль менѣе нуждается въ покровительствѣ тарифовъ для слѣдованія на внутренніе рынки, чѣмъ всякая другая.

Что же касается до приводимыхъ г. Вилинскимъ статистическихъ данныхъ объ отправкѣ славянской соли въ Привислянскій край за первые 9 мѣсяцевъ н. г., то хотя я имѣю нѣкоторое право сомнѣваться въ вѣрности этой цифры, какъ по соображенію съ заводскими книгами, такъ и по тому безцеремонному обращенію съ цифрами, на которое я указалъ раньше, но, не будучи въ состояніи представить оффиціальной справки, ее опровергающей, я долженъ принять эту цифру на вѣру. Замѣчу только, что цифра эта за весь годъ должна значительно увеличиться, ибо, какъ уже было мною упомянуто, главное количество отправокъ соли на западные рынки приходится на осенніе и зимніе мѣсяцы. Такимъ образомъ, цифра эта къ концу года должна зайти, подобно прошедшему году, за милліонъ пудовъ, если, конечно, не помѣшаетъ этому уравнительный тарифъ. Отнятіе рынка, потреблявшаго 6-ую или 5-ую долю всего производства, должно еще болѣе усилить внутреннюю конкуренцію между многочисленными мелкими заводами и не можетъ не отразиться пагубно на состояніи и развитіи заводской промышленности,—это во-первыхъ; а во-вторыхъ, нельзя упускать изъ виду и слѣдующаго соображенія: конференція при Временномъ Управленіи желѣзныхъ дорогъ была созвана по мысли г. Министра путей сообщенія, высказанной имъ, еще XIV общему Съѣзду представителей желѣзныхъ дорогъ, о необходимости, въ интересахъ государственныхъ, при-

искать для тарифовъ на соль твердыя и непоколебимыя начала. Такія начала представители желѣзныхъ дорогъ на конференціи думали отыскать въ принципѣ уравниенія тарифныхъ ставокъ, какъ это и было прямо высказываемо многими изъ нихъ. Не будетъ нисколько удивительнымъ, если, соблазняясь примѣромъ Юго-западныхъ дорогъ и прикрываясь флагомъ заботъ о пользахъ потребителей или о вытѣсненіи заграничной соли изъ внутреннихъ рынковъ, или, наконецъ, «по обязанности всѣ постановленія конференціи привести въ исполненіе», какая-нибудь другая дорога возьметъ на себя инициативу установить уравнительные тарифы и на другіе внутренніе рынки (вѣдь объ этомъ заходила рѣчь на конференціи). Тогда славянской солеваренный промыселъ, имѣющій несчастье занимать лучшее относительно другихъ мѣсторожденій соли географическое положеніе, безъ сомнѣнія, будетъ совсѣмъ стертъ съ лица земли. Такимъ образомъ, аргументы протеста представителя Юго-западныхъ дорогъ покоятся либо на ложныхъ основаніяхъ, либо на произвольныхъ выводахъ, а потому и не способны поколебать положеній принятаго Съѣздомъ доклада комиссіи.

Въ заключеніе, не могу не сказать нѣсколько словъ о той роли, какую сыграли Юго-западные дороги въ дѣлѣ установленія уравнительныхъ тарифовъ. Никого, конечно, не обманетъ та тога гражданина, въ которую онѣ постарались облечь себя, и одной изъ складокъ которой силится прикрыть свой настоящій протестъ его авторъ. Изъ-подъ этой тоги черезчуръ откровенно выглядываетъ забота о собственномъ интересѣ. Положимъ, противоестественнаго ничего тутъ нѣтъ; но любопытны и поучительны ихъ отношенія къ промысламъ, ради которыхъ онѣ потрудились, и къ другимъ желѣзнымъ дорогамъ. Для этого стоитъ только внимательно присмотрѣться къ выработаннымъ ими ставкамъ и распредѣленіямъ провозной платы между всѣми участвующими въ перевозкѣ дорогами. Сравнимъ долевыя таблицы по вновь введенному уравнительному тарифу съ таковыми же къ прежде существовавшему специальному отъ станцій

Донецкаго солянаго бассейна черезъ Мерефу, Знаменку, Фастовъ, Ковель на Варшаво-Вѣнскую и Варшаво-Бромбергскую дороги. Окажется, что изъ того излишка провозной платы, который образовался отъ повышенія тарифныхъ ставокъ для Бахмута и особенно для Славянска, Юго-западныхъ дороги взяли себѣ львиную долю, побросавъ нѣкоторымъ другимъ дорогамъ лишь крохи отъ своего стола и обдѣливъ совсѣмъ тѣ, которыя не были особенно сторожки. Возьмемъ, напр., ставки для Бахмута и Славянска до станцій Руды-Гузовской Варшавско-Вѣнской дороги и мы увидимъ, что изъ всѣхъ дорогъ-перевозчиць только одна Фастовская получила прибавку противъ прежней ставки: для Бахмута въ 1 р. 40 коп. и для Славянска въ 2 р. 83 коп. на вагонъ, да Привислянская и Донецкая сохранили свои прежнія ставки; остальнымъ дорогамъ, не исключая и казенной Харьковско-Николаевской, ставки уменьшены противъ прежняго размѣра. За то Юго-западныхъ дороги приобрѣли отъ Бахмута 7 руб. 11 коп. и отъ Славянска 9 руб. 25 к. на вагонъ. Послѣднія цифры крайне любопытны. Оказывается, что изъ приплачиваемой славянскими заводчиками, противъ прежняго спеціальнаго тарифа, по новому уравнительному, суммы въ 9 р. 36 к. на долю Юго-западныхъ дорогъ приходится 9 р. 25 к. и только 11 коп. милостиво предоставляется въ пользу другихъ дорогъ, а разницу, приплачиваемую Бахмутомъ въ 3 р. 9 к., Юго-западныхъ дороги не только получили всю въ свой карманъ, но еще ухитрились отъ другихъ дорогъ оттянуть 4 р. 2 коп. Здѣсь же, независимо отъ взиманія разной платы съ разныхъ отправителей за одинъ и тотъ же пробѣгъ по желѣзнымъ дорогамъ, вы наталкиваетесь еще на то уродливое явленіе, что за болѣе длинный пробѣгъ одного и того же товара берется меньшая плата, чѣмъ за болѣе короткій.

Въ концѣ концовъ, кто же выигралъ отъ уравненія ставокъ? Не выиграли ничего потребители, ибо, не удешевивъ нисколько продукта потребленія, уравнительный тарифъ за-

крыль доступъ на рынокъ цѣлой группѣ товара и, такимъ образомъ, ограничилъ выборъ потребителя. Не выиграла и солепромышленность вообще, потому что, принося одни промыслы въ жертву другимъ, уравнительный тарифъ сокращаетъ конкуренцію и близится къ монополіи. Не выиграла наконецъ и перевозящія дороги, такъ какъ большей части изъ нихъ тарифныя ставки уменьшены. Въ выигрышѣ остались развѣ нѣсколько крупныхъ крымскихъ солепромышленниковъ, да, главнымъ образомъ, Юго-западные дороги. Эти послѣднія, въ погонѣ за привлеченіемъ грузовъ, понизили свои тарифныя ставки для одесскихъ солей до такого минимума, до котораго не доходила еще ни одна желѣзная дорога и который еле способенъ оплатить расходы по перевозкѣ. Вотъ онѣ и придумали, при помощи уравнительнаго тарифа, заставить донецкихъ солепромышленниковъ расплатиться съ ними за одесскихъ.

Представитель товарищества славянскихъ солезаводчиковъ *Л. Анисимовъ*.

Опроверженіе это было доложено XI Съѣзду горнопромышленниковъ въ 16-мъ засѣданіи 7-го ноября.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ*.

---

# ДОКЛАДЪ

Инспектора Лисичанской штейгерской школы.

---

Предыдущимъ X Съездомъ гг. горнопромышленниковъ, состоявшимся также подъ предсѣдательствомъ Вашего Высокородія, было ассигновано 300 рублей въ пользу бѣдныхъ учениковъ Лисичанской штейгерской школы. Деньги эти поступили въ распоряженіе Совѣта школы въ концѣ истекшаго года и въ настоящее время полностью израсходованы. Представляя при семъ подробный перечень лицъ, получившихъ вспомошествованіе изъ пожертвованныхъ денегъ, считаю пріятнымъ для себя долгомъ довести до свѣдѣнія Вашего Высокородія и собравшагося нынѣ подъ Вашимъ предсѣдательствомъ XI Съезда гг. горнопромышленниковъ, что Совѣтъ Лисичанской штейгерской школы, въ засѣданіи 15 сего октября, въ полномъ своемъ составѣ, единогласно постановилъ: „при представленіи отчета въ израсходованіи означенной суммы, выразить глубокую благодарность Съѣзду за такое его вниманіе къ школѣ“.

Беру на себя смѣлость къ выраженной совѣтомъ признательности присовокупить и благодарность отъ имени учениковъ, которымъ пожертвованіе это оказало неоцѣнимую услугу. Значеніе ея становится понятнымъ, если вникнуть въ положеніе учащихся въ школѣ молодыхъ людей.

Усматривая въ неоднократныхъ денежныхъ пожертвованіяхъ Съезда выраженіе благосклоннаго вниманія со стороны гг. горнопромышленниковъ къ судьбамъ молодежи, учащейся въ Лисичанской штейгерской школѣ, считаю своимъ долгомъ освѣтить этотъ вопросъ, такъ какъ всѣ условія школы, не смотря на кратковременность моего служенія въ качествѣ инспектора, мнѣ хорошо извѣстны изъ прежнихъ моихъ отношеній къ школѣ.

Въ настоящее время Правительствомъ на содержаніе школы ассигнуется въ годъ около 16 тысячъ рублей, изъ коихъ 3520 р. назначены на 40 стипендій, по 88 рублей каждая, при условіи бесплатнаго обученія. Ученики же, не получающіе казенной сти-

пендіи, обязаны вносить за право ученія по 20 рублей въ годъ. Кромѣ 40 казенныхъ стипендіатовъ, въ настоящее время пользуются постоянными пособіями, не считая платы за ученіе:

- 1) Отъ области Войска Донскаго 4 чел. . . . . по 180 р.
- 2) Отъ Бахмутскаго земства 2 чел. . . . . „ 130 „
- 3) Отъ Θεодосійскаго земства 1 чел. . . . . „ 220 „
- 4) Изъ процентовъ на пожертвованный П. А. Вагнеромъ капиталъ 1 чел. . . . . 45 „

Слѣдовательно, всѣхъ, получающихъ въ данное время постоянныя пособія, 48 человекъ. Остальные же 39 человекъ, не имѣя постоянныхъ ресурсовъ извнѣ, должны находиться на собственномъ иждивеніи. Но, не говоря уже объ этихъ послѣднихъ, и для тѣхъ 48 человекъ, которые получаютъ стипендіи, таковыя являются лишь подспорьемъ, а не обезпеченіемъ.

Дѣйствительно, для того, чтобы, оставаясь способнымъ къ умственной работѣ, просуществовать въ настоящее время въ Лисичанскѣ, при условіи обязательной формы и практическихъ занятій въ рудникѣ, плотничной и кузнечной мастерскихъ, ученику, не считая платы за право ученія, необходимо располагать по крайней мѣрѣ—

*въ мѣсяць:*

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| Квартира со столомъ . . . . .     | 9 р. — к. |
| Чай и сахаръ . . . . .            | 2 „ — „   |
| Стирка бѣлья . . . . .            | 1 „ — „   |
| Освѣщеніе . . . . .               | — „ 25 „  |
| Баня . . . . .                    | — „ 40 „  |
| Мыло . . . . .                    | — „ 20 „  |
| Разные мелочные расходы . . . . . | — „ 50 „  |

Итого въ мѣсяць . . . 13 р. 35 к.,

что въ годъ составитъ круглымъ счетомъ 160 „ — „

На одежду требуется въ годъ:

|                                                 |          |  |
|-------------------------------------------------|----------|--|
| 2 пары сапогъ по 8 р. . . . .                   | 16 „ — „ |  |
| 2 блузы черкасинов. 15 р. } на 2 года . . . . . | 15 „ — „ |  |
| 1 блуза суконная 15 р. . . . .                  |          |  |
| Шапка форменная . . . . .                       | 2 „ — „  |  |
| Пальто 20 р. на 4 года . . . . .                | 5 „ — „  |  |
| Поясъ форменный 2 р. на 4 года . . . . .        | — „ 50 „ |  |

Итого въ годъ . . . 38 р. 50 к.

а съ почиными, не считая бѣлья, до 40 рублей.

Значитъ, всего на ученика нужно въ годъ минимумъ 200 р. Такими средствами, можно сказать, почти никто изъ учениковъ школы не располагаетъ. Это и не удивительно, если обратить вниманіе на распредѣленіе наличнаго состава учениковъ по происхожденію.

| Наименованіе губерній.                           | Крестыльнѣ | Мѣщанѣ. | Разночн. | Казаковъ. | Духовнаго званія. | Дворянѣ. | Всего. |
|--------------------------------------------------|------------|---------|----------|-----------|-------------------|----------|--------|
| а) Изъ селенія Лисичанска                        | 14         | —       | 1        | —         | 1                 | —        | 16     |
| б) Изъ прочихъ мѣсть Бахмутскаго уѣзда . . . . . | 5          | 4       | —        | —         | 1                 | —        | 10     |
| с) Изъ прочихъ уѣздовъ Екатеринославской губ.    | 1          | 5       | 3        | —         | 2                 | —        | 11     |
| Всего . . . . .                                  | 20         | 9       | 4        | —         | 4                 | —        | 37     |
| Область войска Донскаго .                        | 2          | —       | 1        | 9         | 3                 | —        | 15     |
| Харьковская губернія . .                         | —          | 1       | 3        | —         | 1                 | 1        | 6      |
| Таврическая " . . . . .                          | 1          | —       | —        | —         | —                 | 1        | 2      |
| Херсонская " . . . . .                           | —          | 2       | —        | —         | —                 | —        | 2      |
| Черниговская " . . . . .                         | —          | 1       | —        | —         | 1                 | —        | 2      |
| Кіевская " . . . . .                             | 2          | 1       | —        | —         | —                 | —        | 3      |
| Орловская " . . . . .                            | —          | 1       | 1        | —         | —                 | —        | 2      |
| Курская " . . . . .                              | 1          | —       | 2        | —         | —                 | —        | 3      |
| Ковенская " . . . . .                            | 1          | 1       | —        | —         | —                 | —        | 2      |
| Гродненская " . . . . .                          | 1          | 1       | —        | —         | —                 | —        | 2      |
| Минская " . . . . .                              | —          | 1       | —        | —         | —                 | —        | 1      |
| Могилевская " . . . . .                          | —          | 5       | —        | —         | —                 | —        | 5      |
| Волынская " . . . . .                            | —          | 1       | —        | —         | —                 | —        | 1      |
| Виленская " . . . . .                            | —          | 2       | —        | —         | —                 | —        | 2      |
| Олонецкая " . . . . .                            | —          | 1       | —        | —         | —                 | —        | 1      |
| Терская область . . . . .                        | —          | —       | 1        | —         | —                 | —        | 1      |
| Итого . . . . .                                  | 28         | 27      | 12       | 9         | 6                 | 5        | 87     |



Ничѣмъ инымъ, какъ недостаткомъ средствъ для правильнаго удовлетворенія жизненныхъ потребностей, я объясняю тотъ фактъ, что даже и способные ученики, при всемъ своемъ стараніи, часто не въ состояніи успѣшно окончить курсъ школы въ положенные 4 года. А что % малоуспѣшныхъ великъ, показываетъ нижеслѣдующая табличка:

**Къ началу учебнаго года по классамъ состояло:**

|                |            |                  |          |                 |    |      |
|----------------|------------|------------------|----------|-----------------|----|------|
| Въ I кл. всѣхъ | 40,        | изъ нихъ оставш. | 3        | и вновь принят. | 37 |      |
| " II " "       | 17,        | " " "            | 8        | и перешедшихъ   | 9  | } 30 |
| " III " "      | 13,        | " " "            | 5        | "               | 8  |      |
| " IV " "       | <u>17,</u> | " " "            | <u>4</u> | "               | 13 |      |
|                | 87         |                  | 20       |                 |    |      |

Въ силу указанныхъ выше обстоятельствъ, значительному большинству учениковъ неизбѣжно—или пользоваться постороннею помощью, въ какомъ бы видѣ таковая ни была, или же испытывать крайнія лишенія въ удовлетвореніи самыхъ насущныхъ жизненныхъ потребностей.

Только молодость и упорное желаніе достигнуть образованія позволяютъ еще, хотя и съ вредными послѣдствіями, переносить тѣ лишенія, которымъ подвергаются многіе изъ учениковъ.

Но можетъ ли не отразиться на будущности человѣка, если онъ по цѣлымъ годамъ не имѣетъ никакой другой пищи, кромѣ хлѣба и чая!? Между тѣмъ, такихъ примѣровъ у насъ не мало. Сотоварищамъ этихъ бѣдняковъ, разумѣется, лучше, чѣмъ кому-нибудь, видно ихъ бѣдственное положеніе, и потому, руководимые чувствомъ человѣколюбія и товарищества, ученики нерѣдко устраивали спектакли, сборъ съ которыхъ предназначался бѣднѣйшимъ изъ нихъ. Безспорно, мотивы этого прекрасны. Но надо ли доказывать, что подобный источникъ помощи вовсе не рационаленъ? Скажу прямо: я считаю его не только нежелательнымъ, но даже и вреднымъ для общаго правильнаго хода всѣхъ занятій въ школѣ.

Насколько успѣшно будетъ мое служеніе дѣлу подготовки колесныхъ тружениковъ для отечественнаго горнаго промысла, покажетъ будущее, но я глубоко уповаю, что самое дѣло это, честь руководства которымъ возложена въ настоящее время на

меня, не перестанетъ пользоваться просвѣщеннымъ сочувствіемъ лицъ, которымъ дороги судьбы нашей горнопромышленности.

Инспекторъ Лисичанской штейгерской школы

Горный Инженеръ *Курбановскій*.

Докладъ этотъ, съ представленіемъ отчета, былъ выслушанъ XI Съѣздомъ горнопромышленниковъ въ 12-мъ засѣданіи 3-го ноября. Собраніе привѣтствовало этотъ докладъ аплодисментами.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ*.

---

# ОТЧЕТЪ.

*Триста* рублей, пожертвованныхъ 5-го декабря 1885 г. X Съездомъ углепромышленниковъ юга Россіи на пособія ученикамъ Лисичанской штейгерской школы, по разновременнымъ постановленіямъ Совѣта школы, израсходованы къ 20-му октября 1886 года слѣдующимъ образомъ:

| № по порядку.          | Фамили и имена учениковъ, коимъ оказано пособіе. | Сколько рублей за каждый лѣтъ ихъ, внесено за право ученія. | Сколько рублей наждому лѣтъ ихъ дано въ пособіе. |
|------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 1                      | Кузнецовъ Александръ . . . . .                   | 10                                                          | —                                                |
| 2                      | Штейнъ Самсонъ . . . . .                         | 20                                                          | —                                                |
| 3                      | Малаховскій Михаилъ . . . . .                    | 20                                                          | 10                                               |
| 4                      | Рубинштейнъ Мееръ . . . . .                      | —                                                           | 10                                               |
| 5                      | Ревякинъ Юсіфъ . . . . .                         | 10                                                          | —                                                |
| 6                      | Тетеревятниковъ Антонъ . . . . .                 | 10                                                          | —                                                |
| 7                      | Глушенковъ Ѳедоръ . . . . .                      | 10                                                          | 10                                               |
| 8                      | Крапивный Евграфъ . . . . .                      | 10                                                          | 10                                               |
| 9                      | Каминскій Михаилъ . . . . .                      | 10                                                          | 10                                               |
| 10                     | Колесниковъ Григорій . . . . .                   | 10                                                          | 15                                               |
| 11                     | Дьяченко Иванъ . . . . .                         | —                                                           | 15                                               |
| 12                     | Соломинъ Василій . . . . .                       | 10                                                          | —                                                |
| 13                     | Неживовъ Харитонъ . . . . .                      | 10                                                          | —                                                |
| 14                     | Косенко Прохоръ . . . . .                        | 10                                                          | —                                                |
| 15                     | Михайленко Корнилій . . . . .                    | 10                                                          | —                                                |
| 16                     | Зайцевъ Иванъ . . . . .                          | 10                                                          | —                                                |
| 17                     | Ивановъ Лукьянъ . . . . .                        | 10                                                          | —                                                |
| 18                     | Поповъ Григорій . . . . .                        | 10                                                          | —                                                |
| 19                     | Захоринъ Шендеръ . . . . .                       | 10                                                          | —                                                |
| 20                     | Горловъ Семень . . . . .                         | 10                                                          | —                                                |
| 21                     | Сафоновъ Ѳедоръ . . . . .                        | 10                                                          | —                                                |
| 22                     | Одиновъ Соломонъ . . . . .                       | 10                                                          | —                                                |
| <b>Итого . . . . .</b> |                                                  | <b>220</b>                                                  | <b>80</b>                                        |

Инспекторъ Лисичанской штейгерской школы,  
Горный Инженеръ *Курбановскій*.

## Отдѣльное мнѣніе Славянскихъ солезаводчиковъ.

### ЕГО ПРЕВОСХОДИТЕЛЬНОМУ

Господину Предсѣдателю XI Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

*Нижеподписавшихся Славянскихъ солезаводчиковъ*

### ОТДѢЛЬНОЕ МНѢНІЕ.

Въ засѣданіи 8-го ноября настоящаго года, избранными уполномоченными для поддержанія ходатайствъ XI Съѣзда горнопромышленниковъ оказались гг. владѣльцы угольныхъ предпріятій, знакомство которыхъ съ интересами солепромышленности казалось для присутствовавшихъ солезаводчиковъ крайне сомнительнымъ; поэтому послѣдніе увидѣли себя въ необходимости, въ видахъ существенной важности для нихъ принятыхъ Съѣздомъ ихъ ходатайствъ, просить позволенія у Съѣзда воспользоваться правомъ; предоставленнымъ имъ примѣч. къ 13 § устава о горнопромышленныхъ Съѣздахъ, избрать для ходатайствъ по солянымъ вопросамъ отдѣльнаго уполномоченнаго.

Здѣсь воспользуемся случаемъ, чтобы отклонить упрекъ, обращаемый нѣкоторыми членами Съѣзда къ солепромышленникамъ, что будто бы они своею просьбою хотѣли нанести оскорбленіе избранному Съѣздомъ уполномоченнымъ. Незнакомство кого бы то ни было изъ промышленниковъ съ нуждами или особенностями чуждаго ему промысла ни въ какомъ случаѣ не можетъ болѣзненно отзываться на его самолюбіи; стало быть и гласное заявленіе объ этомъ не должно быть для него нисколько оскорбительнымъ. Такъ, намъ кажется, поняли это и сами гг. уполномоченные; по крайней мѣрѣ, въ такомъ смыслѣ они высказывались по окончаніи засѣданія. Сверхъ того, когда кто-то изъ членовъ Съѣзда, во время преній, думалъ истолковать просьбу солепромышленниковъ недобрыемъ къ личности гг. уполномоченныхъ, то одинъ изъ представителей солянаго промысла энергически протестовалъ противъ этого объясненія. Выступъ съ просьбой объ отдѣльномъ уполномо-

ченномъ, потребовалось назначеніе денежныхъ средствъ на расходы по его поѣздкѣ. Это обстоятельство породило горячія пренія: одни ставили въ вину солепромышленникамъ, что они не возбуждали этого вопроса тогда, когда разсматривалась смѣта, другіе находили, что они очень мало вносятъ денегъ на расходы Съѣзда, въ устахъ третьихъ звучалъ упрекъ солепромышленникамъ въ желаніи поживиться на счетъ средствъ Съѣзда. На это представители солепромышленности отвѣчали, что Съѣздъ еще въ первый годъ пользуется правилами утвержденного устава, поэтому несоблюденіе какой-нибудь формальности, да еще прямо уставомъ не предусмотрѣнной, не должно служить причиной отклоненія ихъ законнаго ходатайства; что они желаютъ только, чтобы Съѣздъ опредѣлилъ цифру на расходы его же уполномоченнаго и обязываются внести недостающую для этого сумму; что они, наконецъ, просятъ отдѣлить вопросъ о цифрѣ расходовъ отъ вопроса о томъ, на чей счетъ онъ долженъ быть отнесенъ. Но такъ какъ большинство Съѣзда высказалось за то, что содержаніе уполномоченному отъ Съѣзда должно и идти изъ суммъ Съѣзда, и такъ какъ членами Съѣзда проектировались только двѣ цифры на содержаніе уполномоченнаго—1000 и 600 руб., то и на голосованіе былъ предложенъ вопросъ объ этихъ двухъ цифрахъ, изъ средствъ Съѣзда. Солепромышленники, хотя и могли бы своею численностью дать перевѣсъ любой изъ цифръ этихъ, но, въ виду щекотливости своего положенія, въ какое поставили ихъ беззащитныя намеги нѣкоторыхъ членовъ Съѣзда, сочли болѣе деликатнымъ не участвовать въ вотировкѣ. Послѣ безусловныхъ неоднократныхъ приглашеній, не желаетъ ли еще кто подать свой голосъ, г. Предсѣдатель Съѣзда объявилъ результатъ голосованія: 7 человекъ за 1000 руб. и 6—за 600 руб. Тогда, одинъ изъ солепромышленниковъ заявилъ, что такъ какъ цифра въ 1000 руб. превышаетъ нынѣшній взносъ ихъ въ кассу Съѣзда (670), то они жертвуютъ 400 руб. на Лисичанскую штейгерскую школу, которой углепромышленники оказываютъ всегда самое заботливое вниманіе. Казалося бы, вопросъ получилъ вполне справедливое разрѣшеніе. Однако же, послѣ всего этого, нѣкоторые изъ гг. углепромышленниковъ объяснили свое неучастіе въ голосованіи тѣмъ, что, по ихъ мнѣнію, всѣ расходы на отдѣльнаго уполномоченнаго должны быть отнесены на средства самихъ солезаводчиковъ; если же это мнѣніе не принято, то они склоняются свои голоса на меньшую цифру; вслѣдъ за тѣмъ, двое изъ нихъ сочли умѣстнымъ записать

свои голоса за цифру 600 руб. Тогда многие члены Съезда протестовали противъ участія въ вотировкѣ вопроса новыхъ членовъ, но объявленіи уже о ея результатахъ. Чтобы прекратить дальнѣйшее безцеремонное обостреніе щекотливаго вопроса, ради охраненія достоинства Съезда, солепромышленники сочли за лучшее святъ съ очереди предъявленное ими ходатайство и отказаться отъ права избрать отдѣльнаго уполномоченнаго отъ Съезда, заявивъ, что пошлютъ отъ себя частнаго уполномоченнаго.

Протестуя противъ этого произвольнаго подавленія чужихъ правъ гг. углепромышленниками, видимо желающими приурочить горнопромышленные Съезды исключительно къ своему промыслу и, благодаря численному превосходству, достигающими этого, мы не можемъ не замѣтить, что самое возникновеніе подобнаго вопроса порождено тѣмъ фальшивымъ положеніемъ, которое создано для солезаводчиковъ прошлогоднимъ измѣненіемъ первоначально утвержденнаго устава о горнопромышленныхъ Съездахъ. До тѣхъ поръ полноправное участіе на Съездахъ предоставлялось всѣмъ горнопромышленникамъ, удовлетворяющимъ извѣстнымъ цензуральнымъ условіямъ, а дальнѣйшими поправками полноправіе сохранено было только за углепромышленниками; остальнымъ промысламъ отмежевано подчиненное положеніе. Если бы намъ предоставлено было право участія въ выборахъ уполномоченныхъ, какъ мы этого добивались, то избраніе отдѣльнаго лица оказалось бы ненужнымъ и логика не страдала бы; устанавливая вмѣстѣ съ другими членами Съезда самыя начала для ходатайствъ по общимъ вопросамъ (§ 12), мы не лишены были бы участія въ указаніи лицъ, которымъ поручается разяснить наши ходатайства передъ Правительствомъ. При томъ же искаженіи устава, какое допущено было на X горнопромышленномъ Съездѣ, Съезды остаются горнопромышленными лишь по названію; *de facto* же обращаются исключительно въ углепромышленные, гдѣ на всякое участіе чуждаго промысла смотрятъ какъ на лишнюю обузу, гдѣ къ интересамъ этихъ промысловъ относятся, если не враждебно, то безучастно. Такое отношеніе никакъ не можетъ вселить охоты въ этихъ послѣднихъ представлять на Съездахъ. Не знаемъ, входитъ ли это въ расчеты гг. углепромышленниковъ, но, безо всякаго сомнѣнія, не удовлетворяетъ цѣли учрежденія. Правительство создало горнопромышленные Съезды—въ намѣреніи получать свѣдѣнія о нуждахъ всякихъ горныхъ промысловъ на югѣ Россіи, а не одного только угольнаго. Наконецъ, та связь, которая

существуетъ между нѣкоторыми промыслами, какъ, наприм., горно-позаводскими, солеваренными, потребляющими уголь, и угольнымъ—еще болѣе способна уяснить состояніе и потребности послѣдняго. Поэтому мы не перестаемъ повторять: пусть нашъ промыселъ обложатъ одинаковымъ налогомъ съ углепромышленностью, но пусть намъ отведутъ и соотвѣтствующее положеніе на Съѣздахъ и надѣлятъ насъ одинаковыми правами, чтобы мы чувствовали себя полноправными членами, а не терпимыми только изъ милости. Мы требуемъ этого и какъ представители самостоятельнаго промысла, и какъ потребители значительнаго количества угля,—слѣдовательно, также не совсѣмъ равнодушные къ интересамъ углепромышленности. Въ такомъ смыслѣ мы и даемъ порученіе своему уполномоченному.

Имѣемъ честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство этотъ протестъ нашъ приложить къ протоколамъ XI Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Представитель Товарищества Славян-

скихъ солезаводчиковъ *Л. Анисимовъ.*

Солезаводчикъ, повѣренный жены своей *Ив. Михайловскій.*

*И. Рудзиевскій.*

*С. Вержбицкій.*

# СМѢТА

ДОХОДОВЪ И РАСХОДОВЪ НА ПРЕДСТОЯЩІЙ ГОДЪ.

## I. Смѣта предстоящихъ доходовъ.

|                                                                                                                                                                                                                  |             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1. Повагоннаго сбора съ предполагаемыхъ 150,000 вагоновъ къ отправкѣ угля и кокса, по 15 копѣекъ съ вагона . . . .                                                                                               | 22,500 руб. |
| 2. Дополнительнаго сбора до 1-го января, т. е. до отмѣны сбора въ 20 коп., примѣрно съ 43,000 вагоновъ, предполагаемыхъ къ отправкѣ до 1-го января, по 5 копѣекъ . . . . .                                       | 2,150 руб.  |
| 3. Взносъ съ славянскихъ солепромышленниковъ въ 670 руб. за минувшій годъ, какъ не вошедшій въ отчетъ Коммисіи выборныхъ, и предполагаемый взносъ отъ нихъ за текущій годъ въ такомъ же размѣрѣ, всего . . . . . | 1,340 руб.  |
| 4. Процентовъ по текущему счету и по вкладу въ Общество горнопромышленниковъ южной Россіи не менѣе . . . . .                                                                                                     | 800 руб.    |
| <hr/>                                                                                                                                                                                                            |             |
| Всего въ текущемъ году ожидается доходовъ .                                                                                                                                                                      | 26,790 руб. |

## II. Смѣта предстоящихъ расходовъ.

### а) Текущихъ расходовъ.

|                                                 |          |
|-------------------------------------------------|----------|
| 1. Треть уполномоченнымъ по 1000 р.             | 3,000 р. |
| 2. а) Предсѣдателю Коммисіи выборныхъ . . . . . | 4,500 р. |
| б) Луганскому выборному . . . . .               | 4,000 р. |
| <hr/>                                           |          |
|                                                 | 8,500 р. |



|                                                                                              |          |                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------------|
| 3. а) На канцелярію Коммисіи выборныхъ . . . . .                                             | 5,000 р. |                 |
| б) Добавочнаго завѣдующему статистикою . . . . .                                             | 720 р.   |                 |
| в) На приобрѣтеніе тарифовъ и перепечатаніе ихъ . . . . .                                    | 280 р.   | <u>1,000 р.</u> |
| 4. На канцелярію Луганскаго выборнаго.                                                       |          | 6,000 р.        |
| 5. На расходы по XI Съѣзду . . . . .                                                         |          | 1,500 р.        |
| 6. Пособіе «Южно - Русскому горному листку» . . . . .                                        |          | 2,200 р.        |
| 7. Пособіе ученикамъ Лисичанск. штейгерской школы, въ распоряженіе Совѣта школы . . . . .    |          | 3,000 р.        |
| 8. На стипендію сыну П. А. Васильева . . . . .                                               |          | 300 р.          |
| 9. Донецкой дорогѣ на возмѣщеніе ея расходовъ по доставленію суточныхъ увѣдомленій . . . . . |          | 300 р.          |
|                                                                                              |          | <u>900 р.</u>   |
| Всего предстоящихъ текущихъ расходовъ . . . . .                                              |          | 25,700 р.       |
| Предполагаемый остатокъ, за покрытіемъ текущихъ расходовъ . . . . .                          |          | 1,090 р.        |
|                                                                                              |          | <u>1,090 р.</u> |
| Равенство . . . . .                                                                          |          | 26,790 р.       |

*б) Единовременныхъ расходовъ.*

|                                                                      |        |          |
|----------------------------------------------------------------------|--------|----------|
| 1. Пособіе Секретарю Съѣзда М. И. Яшевскому . . . . .                |        | 2,000 р. |
| 2. Пособіе Предсѣдателю Коммисіи выборныхъ . . . . .                 |        | 1,000 р. |
| 3. Пособіе бывшему служащему Браиловскому . . . . .                  |        | 100 р.   |
| 4. Пособіе Лисичанской школѣ, въ распоряженіе Совѣта школы . . . . . |        | 1,000 р. |
| 5. а) Награды служащимъ въ Коммисіи выборныхъ . . . . .              | 500 р. |          |

|                                                                        |               |
|------------------------------------------------------------------------|---------------|
| б) Награда служащему у Луганскаго<br>выборнаго . . . . .               | 200 р. 700 р. |
| 6. Пособіе углепромышленнику Кузне-<br>цову. . . . .                   | 500 р.        |
| 7. На отчисленіе въ фондъ Общества<br>увѣчныхъ горнорабочихъ . . . . . | 3,000 р.      |
| Итого единовременныхъ расходовъ                                        | 8,300 р.      |

На покрытіе означенныхъ единове-  
ренныхъ расходовъ Съѣздъ распола-  
гаеть:

|                                                                             |                 |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| 1. Остаткомъ на 1 сентября 1886 г.                                          | 29,203 р. 83 к. |
| 2. Предполагаемый остатокъ, за покры-<br>тіемъ текущихъ расходовъ . . . . . | 1,090 р. — к.   |
| Итого . . . . .                                                             | 30,293 р. 83 к. |

За покрытіемъ предстоящихъ едино-  
временныхъ расходовъ. . . . . 8,300 р. — к.

Остается въ распоряженіе Съѣзда фондъ 21,993 р. 83 к.

Члены ревизіонной комиссіи: *Дмитрій Иловайскій.*  
*Цезарій Фрониковичъ.*  
*Шитловъ.*

Смѣта доходовъ и расходовъ на пред-  
стоящій годъ была доложена XI Съѣзду горно-  
промышленниковъ въ 17-мъ засѣданіи 8-го  
ноября и Собраніемъ утверждена.

За Секретаря Съѣзда *П. Пестеревъ.*

**МИНИСТЕРСТВО  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.**

ДЕПАРТАМЕНТЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Эксплуат. отд.

С.-Петербургъ.

8 декабря 1886 года.

№ 11077.

IV дѣлопроизв.

Господину уполномоченному X Съезда горнопромышленниковъ юга Россіи, Горному Инженеру Авданову.

Въ дополненіе къ отношенію отъ 18 октября с. г. № 9437, Департаментъ ж. д. имѣетъ честь сообщить Вамъ, милостивый государь, нижеслѣдующее:

По вопросу о принятіи Министерствомъ п. с. въ свое вѣдѣніе рѣшенія вопроса о прямой безперегрузочной перевозкѣ каменнаго угля и антрацита съ дорогъ Донецкой и Козлово-Воронежско-Ростовской на дорогу Владикавказскую.

Въ октябрѣ и ноябрѣ мѣсяцахъ сего года были представлены въ Департаментъ ж. д. соглашенія о приемѣ вагоновъ съ минеральнымъ топливомъ на срочный возвратъ между представителями Козлово-Воронежско-Ростовской и Владикавказской ж. дорогъ и между Курско-Харьково-Азовской и Владикавказской ж. дорогами, къ приведенію въ дѣйствіе каковыхъ соглашеній со стороны Министерства п. с. не встрѣтилось возраженій.

По докладу о семъ Господину Министру п. с., Его Высокопревосходительство, 3 декабря с. г., изволилъ приказать: увѣдомить Васъ, милостивый государь, что упомянутый вопросъ слѣдуетъ считать рѣшеннымъ въ удовлетворительномъ смыслѣ.

За Директора, Инженеръ *Стойковъ*.

Дѣлопроизводитель Инженеръ *Силичъ*.

---