

УРАЛЬСКОЕ ГОРНОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ  ЖУРНАЛЪ,

издаваемый Совѣтомъ Съѣзда Уральскихъ горнопромышленниковъ въ Екатеринбургѣ.

ВЫХОДИТЪ ПО ВОСКРЕСЕНЬЯМЪ.

Редакція: г. Екатеринбургъ, Главн. проспектъ, д. Ижболдина. Адресъ для телеграммъ: Екатеринбургъ, Обзорніе. Телефонъ № 174.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА 6 руб. въ годъ съ доставкой и пересылкой, 4 руб. за полгода. Отдѣльные нумера по 20 копеекъ.

Контора изданія г. Екатеринбургъ, Главн. просп., д. Ижболдина
ОБЪЯВЛЕНІЯ: для отпечатанія послѣ текста принимаются съ платою по 20 коп. за строку или за мѣсто, ею занимаемое, въ одинъ столбецъ; за отпечатаніе отъ 3 до 5 разъ дѣлается скидка въ 2 ½%, 6 и болѣе разъ въ 30%. Страница 20 р.

ПРОГРАММА: I. Узаконенія и распоряженія правительства. II. Отчеты о дѣйствіяхъ Совѣта Уральскихъ Съѣздовъ и обзоры дѣятельности мѣстныхъ и другихъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ. III. Оригинальныя и переводныя статьи по горно-заводской, золото-платиновой и горно-лѣсной промышленности. IV. Отдѣлъ торгово-экономической. V. Обзоръ русской и иностранной литературы и библиографія. VI. Привиллегія и изобрѣтенія. VII. Казенныя и частныя объявленія. VIII. Приложенія въ видѣ иллюстрацій чертежей и рисунковъ по горной техникумъ и механику.

Содержаніе: 1. Отъ редакціи. 2. Необходимыя условія развитія уральской желѣзной промышленности. 3. Американскія желѣзныя дороги, какъ образецъ дешеваго передвиженія грузовъ. 4. Постановленія Горнозаводскаго Присутствія. 5. На злобы дня. 6. Торгово-экономическія извѣстія. 7. Награды. 8. Некрологъ. 9. Переизмененія по службѣ. 10. Докладъ комиссіи XXII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, по вопросу о вывозѣ уральской руды на южныя заводы. 11. Заказы и поставки. 12. Объявленія.

Отъ редакціи.

Къ предстоящему двухсотлѣтнему своему юбилею горнозаводская промышленность Урала заняла первое мѣсто въ мірѣ по размѣрамъ желѣзнаго производства на древесномъ горючемъ. Ея многосложные интересы давно уже приобрѣли право на самое серьезное общественное вниманіе. Неудивительно поэтому, что впервые высказанная пять мѣсяцевъ тому назадъ предсѣдателемъ 5-го съѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ П. П. Боклевскимъ мысль о созданіи спеціальнаго органа, посвященнаго всестороннему выясненію нуждъ и интересовъ горнаго дѣла на Уралѣ, встрѣтила полное сочувствіе въ средѣ представителей заводовъ, присутствовавшихъ на съѣздѣ, благодаря чему въ настоящее время такой органъ осуществленъ. Приступая къ изданію „Уральскаго Горнаго Обзорнія“, Редакція надѣется, что всѣ лица, интересующіяся судьбами уральской горной промышленности, придутъ ей на помощь и тѣмъ облегчатъ задачу служенія родному дѣлу.

Необходимыя условія развитія уральской желѣзной промышленности.

За послѣднее время въ области желѣзной промышленности Россіи свершилось нѣсколько крупныхъ и однородныхъ фактовъ: значительное пониженіе цѣнъ на рельсы, вызванный этимъ переходъ нѣкоторыхъ рельсовыхъ заводовъ на изготовленіе торговыхъ сортовъ желѣза, постройка нѣсколькихъ крупныхъ заводовъ на Югѣ и на Волгѣ, для выдѣлки также исключительно торговыхъ сортовъ желѣза, наконецъ возобновившіяся настойчивыя домогательства нашихъ фритредеровъ о

немедленномъ пониженіи ввозныхъ пошлинъ на чугуны и желѣзо, все это вмѣстѣ взятое заставляетъ думать, что можетъ быть недалеко то время, когда пониженіе цѣнъ на желѣзо произойдетъ и безъ этой послѣдней мѣры, а лишь въ силу внутренней конкуренціи, и что готовятся къ грядущей борьбѣ за рынки заводовъ, а въ особенности заводовъ Урала, неимѣющимъ своихъ близкихъ мѣстныхъ рынковъ, надо немедленно и настойчиво. Въ торговой борьбѣ, какъ и въ борьбѣ на поляхъ битвъ побѣда зависитъ не только отъ благоприятныхъ мѣстныхъ условий, но и отъ наиболѣе совершеннаго вооруженія—это всецѣло примѣняется и къ промышленной борьбѣ за рынки.

Задачей предлагаемаго очерка—намѣтить и сгруппировать въ общихъ чертахъ главныя нужды Урала, о которыхъ уже много трактовалось, какъ на всѣхъ 5 съѣздахъ уральскихъ горнопромышленниковъ, такъ равно и въ печати, и удовлетвореніе коихъ можетъ надолго еще укрѣпить конкурентную способность уральской желѣзной промышленности (неудачный переводъ удачнаго нѣмецкаго выраженія *Concurrenz fähigkeit*).

Нужды эти имѣются и мѣстнаго и общаго характера. Въ отношеніи мѣстныхъ нуждъ, заводы Урала можно раздѣлить по ихъ географическому положенію, на заводы Сѣвернаго, Средняго и Южнаго Урала, причемъ въ каждомъ районѣ имѣются двѣ взаимнопротивоположнаго характера группы: 1) заводы съ достаточнымъ количествомъ руды и недостаточнымъ количествомъ горючаго, и 2) заводы, страдающіе недостаткомъ руды, но располагающіе свободно крупными запасами горючаго.

Разумѣется, интересы этихъ двухъ группъ заводовъ, иногда находящихся въ весьма близкомъ разстояніи, не только не общи, а наоборотъ часто противоположны.

На Сѣверномъ Уралѣ большинство заводовъ принадлежитъ къ второй группѣ, потому что запасы горючаго въ видѣ древеснаго угля для выплавки чугуна и каменнаго угля для передѣла превышаютъ всякія смѣлыя предположенія объ увеличеніи производительности заводовъ этого района.

Насущнѣйшей нуждой этихъ заводовъ является соединеніе ихъ кратчайшимъ рельсовымъ или смѣшаннымъ—рельсовымъ

и воднымъ путемъ, съ мощными мѣсторожденіями рудъ Южнаго Урала Бакальскимъ и Магнитнымъ.

Дѣлая подсчетъ для завода, находящагося и въ настоящее время на линіи желѣзной дороги, напр., Кизеловскаго, получимъ, что пользуясь существующими линіями Уральской, Челябинской и Самаро-Златоустовской, строящейся Бакальской вѣтвью, стоимость доставки пуда руды по тарифу, введенному съ 1-го сентября 1897 г., за 926 в. будетъ 8,64 коп. и, считая цѣну обожженной руды на рудникѣ въ 3,25 копеекъ, цѣна ея въ заводѣ будетъ 11,89—12 копеекъ, что составитъ на пудъ чугуна, считая при 59% содержанія желѣза въ рудѣ, 1,7 пуда руды или 20,4 коп. только отъ стоимости руды. Заводы же, нерасположенные на линіи желѣзной дороги, находятся въ еще болѣе невыгодныхъ условіяхъ.

Если осуществится линія Уфа-Магнитная длиной 310 верстъ, то общій пробѣгъ руды этого мѣсторожденія до того же Кизеловскаго завода составитъ 1446 верстъ, за что придется платить согласно существующаго тарифа 12,54 коп., и присоединяя къ этому стоимость руды на мѣстѣ 2,75 коп., получимъ стоимость ея на заводѣ 15,29—15,5 коп. т. е. на пудъ чугуна при 64% содержанія 1,55 пудъ руды или 24,02 коп.

Эти цифры показываютъ, что при существующихъ путяхъ сообщенія и тарифахъ руды Южнаго Урала при отношеніи цѣнъ на чугунъ желѣза будутъ недоступны заводамъ Сѣвернаго Урала, нуждающимся въ рудѣ.

На Среднемъ Уралѣ типичнымъ представителемъ заводовъ первой группы, т. е. съ болѣе чѣмъ достаточнымъ запасомъ руды, являются Невьянскіе заводы, даже продающіе руду на сторону, и второй группы Алапаевскіе и Ревдинскіе заводы, которые и при настоящихъ размѣрахъ своей производительности принуждены покупать руду.

Потребность заводовъ первой группы въ горючемъ двояка: въ древесномъ углѣ для выплавки чугуна и въ ископаемомъ горючемъ для предѣла.

Уральскій каменный уголь заводовъ этого района, считая среднее разстояніе до Екатеринбурга, какъ центра Средняго Урала, обходится по существующему тарифу съ доставкой 5,05 и цѣной на рудникѣ въ среднемъ 5,5 коп., всего около 11 коп. и 130 пудъ его эквивалентныхъ одной кубической сажени дровъ, будутъ стоить 13р. 20 коп. Другимъ суррогатомъ ему является торфъ, обходящійся заводамъ около 4 руб. 50 коп. куб. саж., двѣ кубическія сажени котораго, замѣняющія одну куб. сажень дровъ, будутъ стоить 9 руб., т. е. при существующемъ тарифѣ цѣна каменнаго угля несоразмѣрно высока, что еще разъ подтверждаетъ основательность ходатайства каменноугольныхъ промышленниковъ о необходимости дальнѣйшаго пониженія тарифа, чтобы сравнять его стоимость по крайней мѣрѣ со стоимостью торфа.

Главнѣйшею же потребностью заводовъ этой группы является обезпеченіе ихъ достаточнымъ количествомъ древеснаго угля для увеличенія выплавки чугуна. Въ настоящее время нѣкоторые изъ этихъ заводовъ, заготовляя часть угля въ казенныхъ дачахъ, получаютъ его по чрезвычайно высокой цѣнѣ, доходящей свыше 4 рублей за коробъ, причемъ на пудъ чугуна приходится отъ одной стоимости угля до 20 коп., цифра возможная только при существующихъ цѣнахъ на чугунъ.

Можно сказать, что заводы этой группы только тогда въ состояніи будутъ развить свою производительность до та-

кихъ размѣровъ, которые дадутъ имъ возможность выдержать пониженіе цѣнъ въ предстоящей конкуренціи, когда на Уралѣ явится продажный древесный уголь, т. е. когда организуется отдѣльная отъ заводовъ промышленность по выжугу угля изъ лѣса. сплавленнаго изъ свободныхъ сибирскихъ лѣсовъ, когда мѣста центральныхъ углежженій будутъ связаны съ общей Уральской сѣтью и когда въ эту сѣть будутъ включены и эти заводы подъѣздными путями. О томъ, гдѣ имѣются пригодные для такой постановки дѣла лѣса, и какіе пути должны быть для этого построены, краснорѣчиво излагалъ въ многочисленныхъ статьяхъ и докладахъ своихъ многоуважаемый В. Д. Вѣловъ. Кромѣ того объ этомъ подробно трактовалось на 5-мъ сѣздѣ Уральскихъ горнопромышленниковъ.

Въ общемъ надо сказать, что предпріятіе это, т. е. продажа древеснаго угля, можетъ имѣть прочный успѣхъ въ будущемъ лишь тогда, когда уголь можетъ быть поставленъ на заводы не дороже 3 р.-3 р. 50 коп. за коробъ, т. е. не дороже 12-15 коп. за пудъ, ибо южные заводы въ настоящее время имѣютъ коксъ по 10—15 коп. а они много ближе къ рынкамъ сбыта, чѣмъ Уралъ. Дороже 12-15 коп. за пудъ древеснаго угля могутъ платить развѣ заводы стоящіе на самомъ мѣстѣ нахожденія богатой руды, т. е. заводы, которымъ руда обходится на заводѣ не дороже 3 коп.

Гигантскіе доменные заводы Питтсбурга въ Соединенныхъ Штатахъ Dupquesne имѣютъ коксъ всего по 5—5,25 коп. пудъ, (*) что при цѣнѣ 64% руды въ 8½—9 коп. на заводѣ и составляетъ главный секретъ ихъ процвѣтанія, а не грандіозность ихъ размѣровъ; скорѣе на оборотъ, эта грандіозность именно является послѣдствіемъ дешевизны сырыхъ матеріаловъ.

Кстати сказать нѣсколько словъ по этому поводу. Ходячее распространенное мнѣніе, что Уралъ, выплавляющій чугунъ въ небольшихъ древесно-угольныхъ доменныхъ печахъ съ суточной выплавкой 1000—2000 пуд. въ силу одного этого обстоятельства не сможетъ въ будущемъ конкурировать съ Югомъ—построившимъ громадныя домны съ выплавкой 15—20 тыс. пуд. въ сутки, это мнѣніе не совсемъ справедливо, что подтверждается нижеслѣдующимъ.

Составные элементы, изъ которыхъ слагается цѣна чугуна на заводѣ, могутъ быть раздѣлены на двѣ категоріи; 1) стоимость матеріаловъ: горючаго, руды, флюса—которая всецѣло зависитъ отъ мѣстныхъ условій и стоимости перевозокъ, и такимъ образомъ не зависитъ отъ размѣровъ доменной печи, и 2) категорія—рабочая плата, ремонты и общіе расходы, которые находятся въ зависимости отъ размѣровъ выплавки, сокращаясь съ ея увеличеніемъ.

Помѣщаемая ниже таблица даетъ эти слагаемыя для нѣсколькихъ типическихъ случаевъ и изъ нея очевидно, что главнѣйшей составной частью стоимости чугуна является стоимость сырыхъ матеріаловъ, составляющая отъ 80% до 86% его цеховой цѣны, и слѣдовательно что группа въ нѣсколько древесно-угольныхъ доменныхъ печей, при равенствѣ стоимости сырыхъ матеріаловъ можетъ приготовить чугунъ немного дороже, чѣмъ громадныя размѣровъ не дороже или кокеовая доменная печь.

*) Въ 1896 г. цѣна кокса падала даже до 1 доллара за тонну—3,5 в.п. за пудъ.

На одинъ пудъ чугуна приходится:

	Южные заводы ³⁾			Въ этихъ цѣнахъ не включены проценты на основной капиталъ и амортизація.
	Питсбургъ ¹⁾	Кливлендъ ²⁾	Придипровскіе	
Руда	14 коп.	10	17,8	39,1 к.п.
Коксъ	5	10,5	11,8	
Флюсъ	1,7	0,6	2,0	44,0 коп.
Рабочая плата и общ. расходы	4,2	3,4	8,0	
				80%
				82%
				18%
				20%
	24,9 коп.	24,5 коп.		

1) Данные взяты изъ Stahl und Eisen № 22 1897
 2) " " изъ Билли „Производство чугуна“.
 3) " " изъ Матвѣева „Очерки южнорусской промышленности“.

Заводы второй группы Средняго Урала, нуждающіеся въ рудѣ, находятся въ несравненно болѣе благоприятныхъ условіяхъ, чѣмъ заводы первой группы, въ особенности, если они стоятъ на линіи или не вдалекѣ отъ линіи желѣзной дороги, потому что уже и въ настоящее время эти заводы могутъ пользоваться мѣстными рудами Средняго Урала, добыча и продажа которыхъ выдѣлилась и развилась въ специальную промышленность, особую отъ заводской, а въ будущемъ для нихъ будутъ доступны и руды Бакальскаго и даже Магнитнаго мѣсторожденія потому, что разстояніе до Екатеринбурга отъ перваго равно 502 и отъ втораго при постройкѣ линіи Уфа-Магнитная 992 в. Такъ что принимая въ основаніе вышеприведенные для заводовъ Сѣвернаго Урала цифровые расчеты, чугуна, выплавленный на Бакальской рудѣ обойдется рудой 14,45, на Магнитной 18,13 коп. цѣны, показывающія, что Бакальская руда можетъ быть и при настоящихъ условіяхъ выгодна заводамъ Средняго Урала, расположеннымъ на желѣзнодорожныхъ линіяхъ. Необходимымъ условіемъ дальнѣйшаго развитія этихъ заводовъ является лишь приближеніе ихъ къ желѣзнодорожнымъ линіямъ, т. е. проведеніе подъѣздныхъ путей.

Заводы Южнаго Урала принадлежатъ или вскорѣ будутъ принадлежать почти всѣ безъ исключенія къ заводамъ первой группы, потому что находятся въ предѣлахъ районовъ двухъ мощныхъ и богатыхъ рудныхъ мѣсторожденій Бакальскаго и Магнитнаго.

Коренными условіями ихъ развитія являются вопросы о соединеніи рельсовыми путями заводовъ, имѣющихъ достаточное для дальнѣйшаго развитія количество лѣсовъ, съ выше названными рудными мѣсторожденіями, а для заводовъ, уже

пользующихся этимъ преимуществомъ, вопросъ о снабженіи ихъ горючимъ, причемъ этотъ вопросъ въ силу отдаленности ихъ отъ лѣсовъ Сѣвернаго Урала и Сибири, является болѣе острымъ, чѣмъ для заводовъ Средняго Урала. Снабженіе же этихъ заводовъ ископаемымъ горючимъ, донецкимъ антрацитомъ или коксомъ, является вопросомъ чрезвычайно сложнымъ и труднымъ для рѣшенія, потому что въ этомъ случаѣ, т. е. при отсутствіи мѣстнаго горючаго необходимо возникаетъ вопросъ, какая комбинація дастъ возможность полученія болѣе дешеваго чугуна и желѣза: переработка руды на мѣстѣ съ доставкой для этого южнаго антрацита и кокса за 1500—2000 верстъ, или же отправка туда руды, или же промежуточное рѣшеніе вопроса, т. е. выплавка чугуна на привозномъ топливѣ и отправка чугуна на южные Волжскіе передѣльные заводы. Подсчеты по всѣмъ этимъ комбинаціямъ являются на столько сложными, что заслуживаютъ обсужденія ихъ въ особой статьѣ.

Въ концѣ концовъ всѣ перечисленные необходимыя условія развитія заводовъ того или другаго района являются весьма однообразными, ибо сводятся къ одному—къ удешевленію перевозокъ при помощи рельсовыхъ путей. Дѣйствительно, вѣдь большая часть стоимости чугуна складывается изъ стоимости—перевозокъ; стоимость руды и кокса на рудникѣ, угля въ лѣсу, часто составляютъ лишь $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$ ихъ стоимости на заводѣ, а рабочая плата и общіе расходы составляютъ не болѣе 15—25% стоимости сырыхъ матеріаловъ. Приведемъ такой идеально выгодный случай: доменный заводъ расположенъ вблизи рудника и у сплавной рѣки, бассейнъ, которой прорѣзанъ сплавными же притоками и представляетъ, дачу въ 200.000—300.000 десятинъ лѣсной почвы. Съ такимъ запасомъ лѣса можно имѣть доменный заводъ съ 4 доменными печами и ежегодной выплавкой въ 3.000.000 пуд. чугуна. Стоимость пуда угля при этихъ условіяхъ была бы не дороже 8 коп. за пудъ (доставка лѣса сплавомъ, центральное углеженіе, отсутствіе уминки). Руда при добычѣ открытыми работами съ обжигомъ можетъ стоить не дороже 3 коп. пудъ. Флюсъ на Уралѣ имѣется повсюду. Рабочая плата и накладные расходы при такомъ размѣрѣ выплавки не превысили бы подобныхъ же расходовъ южныхъ заводовъ, и пудъ чугуна могъ бы оцѣниться, при содержаніи руды въ 58% цеховой стоимостью всего въ 21,6 коп., т. е. дешевле Кливлендскаго, дѣйствительно:

1,7 п. руды	× 3 коп.	5,1
1 п. угля	× 8 коп.	8,0
флюсъ	-	0,5
рабочая плата и общіе расходы		8,0
		<u>21,6</u>

Если же заводъ этотъ былъ бы расположенъ всего въ 40 верстахъ отъ рѣки и отъ рудника, то при гужевыхъ перевозкахъ чугуна оцѣнился бы:

руды 1,7 пудъ	× 6,5 коп.	11,05
угля 1,1 пудъ	× 11,5 коп.	12,65
флюсъ	-	0,50
рабочая плата и общіе расходы		8,00
		<u>32,20 коп.</u>

т. е. уже на 10,6 коп. дороже и кромѣ того въ его продажную расцѣнку одновременно пришлось бы включить проценты на капиталъ въ запасахъ руды и угля, такъ какъ путевыя перевозки совершаются лишь зимой.

Подтвержденіемъ важности этого расхода на перевозки на Уралѣ является тотъ фактъ, что на совѣщаніи управля-

ющихъ заводовъ Средняго Урала при обсужденіи совмѣстно съ Н. Д. Былимъ-Колосовскимъ намѣченныхъ имъ подъѣздныхъ путей выяснилось, между прочимъ, что въ одномъ округѣ съ производительностью около 1.100.000 - пудовъ желѣза общая сумма ежегодныхъ перевозокъ превышаетъ 17.000.000 пудовъ, тогда какъ если взять для сравненія одинъ заводъ съ таковой же производительностью, работающій на ископаемомъ горючемъ, то для него потребовалось бы перевезти:

Каменнаго угля	$3 \times 1.100.000$	-	3.300.000
Кокса	$1.5 \times 1.100.100$	-	1.650.000
Руды	$1,7 \times 1.650.000$	-	2.805.000
Флюса	$0,1 \times 1.100.000$	-	110.000
			7.865.000

Всего лишь около 8.000.000 пуд., т. е. менѣ чѣмъ вполонину.

Ко всему вышесказанному должно присоединить еще нужды, общія всѣмъ районамъ Урала:

1) Проведеніе кратчайшей желѣзнодорожной линіи для возможности дешевой доставки желѣза въ центральную Россію, ибо существующее направленіе Челябинскъ — Москва является значительно удлиненнымъ противъ возможнаго.

2) Скорѣйшее вырѣшеніе предполагаемой на Уралѣ къ постройкѣ сѣти рельсовыхъ путей. Важно именно, чтобы эти линіи были сразу твердо намѣчены, хотя бы выполненіе ихъ и было разсрочено на болѣе продолжительный срокъ. При несоблюденіи этого заводчики неизбѣжно будутъ колебаться, которые изъ своихъ заводовъ слѣдуетъ развивать и улучшать.

3) По этой же причинѣ подлежитъ скорѣйшему вырѣшенію и вопросъ о выкупѣ посессіоннаго права, замедленіе котораго можетъ замедлить и рѣшенія заводчиковъ о развитіи своего дѣла, объемъ правъ на которое остается неопредѣленнымъ.

Американскія желѣзныя дороги, какъ образецъ дешеваго передвиженія грузовъ. *)

Расходы заводчиковъ на доставку къ себѣ сырыхъ матеріаловъ и на отправку готовыхъ издѣлій къ мѣстамъ сбыта имѣютъ чрезвычайное вліяніе на успѣхъ развитія промышленности во всѣхъ странахъ, съ какихъ бы разнообразныхъ точекъ ихъ ни разсматривать. Особенный интересъ представляетъ этотъ вопросъ для горной и горнозаводской промышленности, которымъ приходится передвигать большіе грузы на большія разстоянія по сравненію съ прочими видами заводской промышленности. Притомъ въ отношеніи разбираемаго вопроса представляютъ большую разницу тѣ страны, гдѣ желѣзныя дороги составляютъ собственность государства или находятся подъ его контролемъ, какъ почти на всемъ материкѣ Европы, отъ другихъ странъ, какъ Англія и Америка, гдѣ правительства не могутъ и не желаютъ имѣть непосредственнаго участія въ управленіи крупными желѣзнодорожными линіями. Затѣмъ далѣе существуетъ разница между Англіей, гдѣ встрѣчаются большія затрудненія при отчужденіи земель и при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ подъ контролемъ правительства, и Сѣверной Америкой, гдѣ земля, исключая участковъ близъ большихъ городовъ, почти ничего не стоитъ и гдѣ маломальски значительнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ предоставляется полная свобода дѣйствій. Эти особенности на-

*) Этотъ докладъ былъ прочитанъ бывшимъ директоромъ Illinois steel С въ Чикаго В. Р. Стирлингомъ въ весеннемъ засѣданіи англійской ассоціаціи желѣзной торговли (British Iron Trade Association); излагается здѣсь по нѣмецкому переводу въ Stahl und Eisen, № 20, 1897 года.

столько важны, что весьма затруднительно провести параллель между желѣзными дорогами одной и другой страны. Однако, надо сказать, что если не сдѣлать хотя въ нѣкоторой степени подобной попытки сравненія, то не была бы достигнута цѣль предлагаемаго доклада, задачей котораго было изложить, въ какомъ размѣрѣ американскія желѣзныя дороги понизили свои тарифныя ставки, удешевили этимъ стоимость сырыхъ матеріаловъ, и въ какомъ размѣрѣ и объемѣ онѣ заботились облегчить развитіе промышленности.

I. Стоимость желѣзныхъ дорогъ.

Главная разница, бросающаяся въ глаза при сравненіи условій перевозки грузовъ по англійскимъ и сѣверо-американскимъ дорогамъ, состоитъ въ дороговизнѣ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, что доказывается значительностью суммъ ихъ основныхъ капиталовъ. Какъ и всегда въ подобныхъ случаяхъ, провести сравненіе дѣйствительной стоимости постройки можно развѣ только съ большими затрудненіями по той причинѣ, что въ этомъ дѣлѣ имѣетъ весьма значительное вліяніе такъ называемое „разжиженіе“ желѣзнодорожнаго капитала какъ въ англійскихъ, такъ и въ американскихъ желѣзнодорожныхъ обществахъ. Всѣмъ извѣстно, что желѣзнодорожныя общества употребляютъ собственно на постройку только нѣкоторую часть своего номинальнаго акціонернаго капитала. Въ сочиненіи „Американскія желѣзныя дороги, какъ помѣщеніе капитала“ приводится, что желѣзнодорожные капиталы возрастаютъ непроизводительно отъ слѣдующихъ различныхъ причинъ: чрезмѣрно высокія платы за самыя строительныя работы, отчужденіе недвижимыхъ имуществъ по чрезвычайно высокимъ цѣнамъ, скупка ненужныхъ конкурирующихъ линій, продажа (выпускъ) облигацій и наевъ съ дисконтомъ и наконецъ, обезпеченіе учредительскимъ акціямъ постоянного дивиденда. Тотъ же авторъ сообщаетъ, что въ 1893 году общій капиталъ американскихъ желѣзнодорожныхъ линій исчислялся въ 10122 милліона долларовъ (19636 мил. рублей). тогда какъ дѣйствительные строительные расходы не превышали 6840 м. д. (13269 м. р.). Мистеръ Poor, крупнѣйшій авторитетъ въ американскомъ желѣзнодорожномъ мѣрѣ, высказываетъ мнѣніе, что строительный (bona fide) капиталъ желѣзныхъ дорогъ не превышаетъ всего количества ихъ текущихъ и капитальныхъ долговъ, а если это мнѣніе вѣрно, то такого непроизводительнаго акціонернаго капитала („воды“, какъ говорятъ американцы) на всю сѣть американскихъ дорогъ будетъ причитаться 27000 дол. на каждую милю (34900 р. на версту), что при длинѣ рельсовыхъ путей Соедин. Штатовъ въ 180000 миль (около 272000 верстъ) составитъ общую сумму въ 4860 м. д. (9234 м. р.). Другими словами, средняя стоимость постройки одной мили обошлась всего въ 7092 фунтовъ стерлинговъ (44413 руб. верста), тогда какъ по официальнымъ свѣдѣніямъ стоимость ея значится въ 12500 фун. стерлинговъ (78400 р. верста). Болѣе подробныя свѣдѣнія имѣются въ „статистическихъ данныхъ о Соединенныхъ Штатахъ за 1895 годъ“ (Statistical Abstract of the United States for 1895.)

Существеннымъ выводомъ изъ всѣхъ этихъ цифръ является, что какъ ни низки современныя американскія желѣзнодорожныя тарифныя ставки, все же онѣ не представляютъ собою предѣльно низкихъ тарифовъ грузоваго движенія. Напротивъ, если бы не существовала въ столь крупныхъ размѣрахъ система „разжиженія“ капитала, то капиталъ, съ котораго въ настоящее время долженъ выплачиваться дивидентъ,

уменьшился бы на 975 милліоновъ ф. стерлинговъ (9165 мил. руб.), а считая съ него 5% годовыхъ, получилась бы на одну милю (англійскую) ежегодная экономія въ 46½ мил. фунтовъ стерлинговъ (459 мил. руб.), которая всецѣло могла бы быть употреблена на дальнѣйшее пониженіе тарифныхъ ставокъ.

Докладчикъ сообщилъ, что онъ не предполагалъ развить подробно эту часть своего доклада, такъ какъ изложеніе положенія вещей, какимъ бы оно могло быть, имѣло бы болѣе или менѣе лишь отвлеченный спекулятивный характеръ и потому было бы бесполезно для дѣла.

Нѣтъ ни какого сомнѣнія, что все вышприведенныя соображенія, пожеланія и выкладки еще въ большей мѣрѣ могутъ быть примѣнены и къ капиталу англійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ настоящее время, основной капиталъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, исчисляется въ среднемъ около 50000 фунт. стерлинговъ на одну милю (470000 р. на одну версту и даже нѣсколько болѣе). Цифра эта въ четыре раза болѣе дѣйствительной и въ семь разъ превышаетъ цифру строительнаго (bona fide) капитала американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ни какимъ образомъ нельзя согласиться съ тѣмъ, чтобы вся или приблизительно вся масса этихъ денегъ была дѣйствительно рационально потрачена, хотя въ Англии существуетъ парламентъ и другія сдерживающія учрежденія, которыхъ не приходится принимать въ соображеніе при желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ въ Америкѣ.

Дѣйствительно, нѣтъ ни какихъ основаній, чтобы англійскія желѣзныя дороги строились если и не такъ дешево, какъ ведется постройка американскихъ линій, но по крайней мѣрѣ хотя бы съ такимъ экономическимъ расчетомъ, съ какимъ построена желѣзнодорожная линія въ Пенсильваніи, которая обслуживаетъ сравнительно густо населенную мѣстность, имѣетъ довольно живое движеніе, обладаетъ чрезвычайно высокой пропускной способностью, имѣетъ весьма солидныя постройки и при всемъ этомъ обошлась всего лишь въ 20000 фунт. стерлинговъ миля (163000 р. верста). Точно также нѣтъ ни какихъ основаній оправдывать размѣръ желѣзнодорожнаго капитала въ Англии на 150% больше, чѣмъ въ Америкѣ, а напротивъ, имѣется достаточно данныхъ за то, что при проложеніи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій въ Англии средняя стоимость англійской мили не превышала 20000 фунт. стерл.

Сопоставивъ все изложенное, оказывается, что въ настоящее время въ Англии излишне задолжено въ капиталѣ желѣзныхъ дорогъ около 500 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ (4700 мил. рублей), что составляетъ почти добрую половину всего капитала, помѣщеннаго въ желѣзнодорожныя предпріятія. Считая съ него только 5% годовыхъ, получится сумма ежегодно выплачиваемыхъ имъ лишнихъ процентовъ 25 милліоновъ фунт. стерлинговъ (235 мил. руб.), изъ каковой суммы можно, конечно, сдѣлать рациональное употребленіе, которое удовлетворитъ самымъ смѣлымъ требованіямъ. Для Англии сумма эта составляетъ 60% всѣхъ желѣзнодорожныхъ поступленій отъ перевозки товаровъ и минераловъ.

II. Подвижной составъ.

Въ Соединенныхъ Штатахъ убѣждены въ томъ, что если бы въ Англии подвижной составъ былъ устроенъ по американскому типу, то грузовое и товарное движеніе Англии могло бы производиться гораздо цѣлесообразнѣе и выгоднѣе. Ко-

нечно, имѣются въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ существенныя различія, которыя по всему вѣроятію могли бы служить препятствіями полному приближенію къ американскимъ образцамъ. Затѣмъ американскія желѣзнодорожныя поѣзда много длиннѣе, приблизительно въ три раза, чѣмъ англійскія. Кромѣ того американскія желѣзныя дороги и ихъ эксплуатація приспособлены къ примѣненію для перевозки грузовъ вагоновъ большой вмѣстимости, тогда какъ въ Англии по расчетамъ инженеровъ оказалось, что для возможности движенія такихъ большихъ вагоновъ и соотвѣственно сильныхъ локомотивовъ пришлось бы сдѣлать крупныя и дорогостоящія затраты по переустройству сооружений и полотна. При всемъ этомъ остается въ полной силѣ тотъ фактъ, что благодаря своему способу эксплуатація желѣзныхъ дорогъ и своему подвижному составу американцы смогли понизить свои тарифы до такихъ размѣровъ, которые нѣсколько лѣтъ тому назадъ считались невозможными. Достиженію такого значительнаго прогресса въ поразительной степени содѣйствовала постройка вагоновъ для перевозки угля и руды. Въ данномъ случаѣ, какъ и въ другихъ отрасляхъ промышленности, прототипомъ служили англійскіе образцы. Въ Соединенныхъ Штатахъ, какъ въ и Англии, начали сперва съ постройки небольшихъ вагоновъ всего на 8—10 американскихъ тоннъ груза (440—550 пудовъ). Вагоны такихъ размѣровъ строились вплоть до 1876 года; лишь въ 1877 году на нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ появились вагоны съ грузоподъемной способностью въ 10—12 тоннъ (550—660 пуд.) Приблизительно около 1881 года въ первый разъ были выстроены вагоны въ 20 тоннъ (1100 пуд.), а въ настоящее время строятъ (отчасти изъ стали) вагоны, которые могутъ поднимать 30—35 тоннъ *) (1050—1225 пуд.) т. е. почти въ четыре раза больше вагоновъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ настоящее время на вновь выстроенномъ участкѣ желѣзнодорожной линіи, соединяющей желѣзные рудники озера Эри съ заводами Карнеги въ Питсбургѣ, для перевозки руды устроены вагоны даже на 50 тоннъ груза, 45 тоннъ метрическихъ (2750 пудовъ,) которые по словамъ главнаго акціонера Андреаса Карнеги могутъ работать съ выгодой при тарифѣ въ 1/7 пенни съ одной американской тонно-мили (этотъ тарифъ въ Германіи приблизительно соотвѣтствуетъ 0,714 пфениговъ за перевозку тонны на разстояніи одного километра или 1/220 коп. съ пудоверсты).

Главное преимущество примѣненія вагоновъ съ возможно болѣею грузоподъемною способностью состоитъ въ томъ, что тара, мертвый грузъ, обремененъ въ нихъ до возможнаго минимума по отношенію къ грузу. Если повсемѣстно для перевозки желѣзныхъ рудъ и грузовъ вообще возможно было бы примѣнить 40—50 тонные вагоны (2200—2750 пуд.), то получилась бы экономія въ мертвомъ грузѣ по крайней мѣрѣ на половину, сравнительно съ тѣмъ, который имѣется при употребленіи вагоновъ меньшей грузоподъемной способности. Для Англии такая экономія составила бы по крайней мѣрѣ четвертую часть всего мертваго груза. До тѣхъ поръ, пока въ Англии будутъ въ обращеніи существующіе, правда крѣпкостроенные, вагоны съ значительнымъ бесполезнымъ мертвымъ грузомъ и не будутъ построены вагоны съ болѣе значительною грузоподъемною способностью, до тѣхъ поръ въ этой

*) 30-ти тонные вагоны строятся двухъ различныхъ системъ: Standart long gondola: длинныя угольные вагоны 10, 20 метръ длины съ коробкой 0.75 метр. высокой и Standart Hopper Bottom gondola коробки обыкновенной длины, но 1,200 метр. высотой.

странѣ нельзя рассчитывать на достиженіе тѣхъ выгодъ, какія получаются при американскихъ условіяхъ.

Слѣдующія выгода, вытекающая изъ увеличенія грузоподъемной способности вагоновъ, оказывается въ увеличеніи производительной силы тяги локомотивовъ. Современные локомотивы въ Америкѣ въ состояніи тянуть полезный грузъ почти вдвое больше, чѣмъ двадцать лѣтъ тому назадъ. Это доказывается числомъ тоннъ груза, провезенныхъ на одну паровозомилю. За послѣднія одинадцать лѣтъ производительная работа паровоза на Пенсильванской желѣзнодорожной линіи увеличилась на 147%.

Въ сенатской финансовой комиссіи о тарифахъ, сенаторъ Гаррисъ при единогласномъ одобреніи высказалъ, что нигдѣ кромѣ Соединенныхъ Штатовъ не перевозятся такъ дешево грузы, какъ на дальнія разстоянія, такъ и въ предѣлахъ огдѣльныхъ раіоновъ. Въ 1879 году въ американскихъ товарныхъ вагонахъ перевозилось самое большее 12 тоннъ (660 п.). Эти вагоны выглядятъ теперь карликами при сравненіи съ 30—35 тоннными (1650—1925 пуд.) товарными вагонами. А съ переходомъ сталелитейнаго завода Карнеги (Carnegie Steel Co) на перевозку руды въ 50-ти тоннныхъ вагонахъ (45 тоннъ метрическихъ=2750 пуд.), вагоностроеніе въ Америкѣ окажется стоящимъ на недостижимой высотѣ.

Каждому близко знакомому съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ Старого и Нового Свѣта интересно сравнить значительныя различія въ эксплуатаціи англійскихъ и американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Съ одной стороны въ Англии мы встрѣчаемся съ дорогами, но прочными постройками, цѣлой арміей чиновниковъ и служащихъ, на которыхъ возлагается наблюденіе за безопасностью и удобствами пассажировъ, съ пассажирскими и товарными вагонами небольшихъ размѣровъ, съ недостаткомъ крытыхъ вагоновъ и какъ замѣною ихъ, брезентами, и съ короткими поѣздами. Съ другой стороны въ Америкѣ насъ поражаютъ быстрота постройки линій, съ самаго начала имѣющая нѣсколько менѣе прочный характеръ, довѣріе къ публикѣ, привыкшей заботиться о себѣ самой, громадные вагоны, какъ для пассажирскаго движенія, такъ и для перевозки грузовъ, крытые вагоны, размѣрами не уступающіе размѣрамъ мамонта и приспособленные для самыхъ разнообразныхъ товаровъ и т. п. и въ заключеніе мы видимъ груженные поѣзда длиною нѣрѣдко въ 500 ярдъ и порожнія поѣзда длиною въ 1000 ярдъ (429 сажень).

Само собою разумѣется, что можно привести много доводовъ въ пользу и того и другого берега Атлантическаго океана. Нѣтъ сомнѣнія, что во многихъ случаяхъ на выработку извѣстнаго типа постройки дорогъ повліяли условія и особенности страны, ея народонаселенія, климата и торговли, тѣмъ не менѣе кажется, что всѣ данныя говорятъ, что для дешевой перевозки сырыхъ матеріаловъ возможно небольшимъ числомъ вагоновъ при возможно малыхъ расходахъ требуется измѣненіе существующаго типа англійскихъ вагоновъ съ переходомъ хотя отчасти къ американской системѣ.

(Продолженіе будетъ.)

Постановленія горнозаводскаго присутствія за 1897 г.

18 января 1897 года.

I.

Одинъ изъ окружныхъ инженеровъ просилъ Присутствіе разъяснить ему, слѣдуетъ ли требовать отъ управленія соляными промыслами Тургайской области обязательной выдачи

книжекъ рабочимъ по вывочкѣ соли, которые работаютъ только съ половины іюля до заморозковъ. Работаютъ исключительно мѣстные киргизы, не нанимающіеся на весь срокъ операціи, а работающіе сколько кому вздумается, составляя артели по шести человекъ на каждую арбу. Промысловой конторой выдается на каждую арбу номеръ и съ предъявителемъ послѣдняго производится расчетъ. Въ такихъ артеляхъ рабочіе постоянно мѣняются, работая отъ 3 до 5 дней, и за расчетомъ является каждую недѣлю новое лицо съ номеромъ арбы, поэтому неизвѣстно—на чье имя слѣдуетъ выдавать рабочую книжку. Выдавать же такую каждому отдѣльно невозможно по той причинѣ, что рѣдко рабочей-киргизъ работаетъ болѣе недѣли, слѣдить же за выбытіемъ прежнихъ и поступленіемъ на работу новыхъ очень затруднительно и сопряжено съ значительнымъ расходомъ.

По разсмотрѣніи этого вопроса Присутствіе, принявъ въ соображеніе, что на подобныхъ соляныхъ промыслахъ рабочіе мѣняются и потому могутъ быть причислены къ рабочимъ поденнымъ и имѣя, кромѣ того, въ виду циркулярное разъясненіе Министра Финансовъ, данное фабричнымъ присутствіямъ въ ноябрѣ 1892 года, согласно котораго выдача расчетныхъ книжекъ поденнымъ рабочимъ не обязательна—постановило: выдачу расчетныхъ книжекъ киргизамъ не считать обязательною, но съ непремѣннымъ условіемъ вести табели поденнымъ рабочимъ.

II.

Одно изъ заводууправленій возбудило ходатайство объ освобожденіи его отъ обязательной выдачи установленныхъ Присутствіемъ расчетныхъ книжекъ случайнымъ рабочимъ, являющимся для заработка на заводы и рудники на короткіе сроки, не болѣе 7 дней. Населеніе упомянутыхъ заводовъ и окрестныхъ деревень не представляетъ собою населенія чисто горнозаводскаго или фабричнаго характера, а скорѣе его можно считать населеніемъ по преимуществу земледѣльческимъ. Люди, работающіе на заводскихъ работахъ, составляютъ болѣе или менѣе постоянный контингентъ, но они находятъ всегда возможность отлучиться на свои домашнія работы. Что же касается работающихъ на близкихъ къ заводу рудникахъ, то контингентъ такихъ рабочихъ непостояненъ и они работаютъ короткое время, уходятъ и опять приходятъ. При такомъ порядкѣ полученіе расчетной книжки для рабочихъ, хотя бы и безъ опредѣленія срока, является какъ для нихъ, такъ и для заводууправленія стѣснительнымъ въ виду обязательства, изложеннаго въ ст. 95-й Уст. о промышл., поэтому рабочіе отказываются отъ полученія книжекъ.

Принявъ во вниманіе: 1) что на рудникахъ работаютъ исключительно крестьяне окрестныхъ деревень, которые удѣляютъ работѣ лишь свободное время, остающееся отъ главнаго ихъ занятія—земледѣлія; 2) что рабочіе эти работаютъ недолго, затѣмъ уходятъ и снова приходятъ въ свободное время; 3) что при такомъ порядкѣ поступленія на работы полученіе расчетной книжки для рабочихъ, хотя бы на срокъ и неопредѣленный, является для нихъ крайне стѣснительнымъ, такъ какъ оно связано съ исполненіемъ обязательства, изложеннаго въ ст. 95-й Уст. о промышл.; 4) что въ виду краткости срока, въ теченіи котораго эти рабочіе работаютъ, ихъ можно считать за поденныхъ, Присутствіе постановило: 1) разрѣшить заводамъ нанимать непостоянныхъ рудничныхъ рабочихъ безъ обязательной выдачи имъ расчетной книжки, производя имъ выдачу заработка по особымъ расчетнымъ тетрадамъ, въ которыя и долженъ записываться весь расчетъ съ рабочими, при чемъ такимъ случайнымъ рабочимъ должно вести именники, а въ рудничныхъ конторахъ о такомъ способѣ расчета должны быть вывѣшаны объявленія; 2) для заводскихъ же рабочихъ, какъ болѣе постоянныхъ и специальныхъ, имѣющихъ постоянные счета съ конторою, выдачу расчетныхъ книжекъ оставить обязательною.

III.

Одинъ изъ окружныхъ инженеровъ былъ возбужденъ вопросомъ: обязаны ли горно и золотопромышленники доносить о происшедшихъ несчастныхъ случаяхъ на заводахъ, рудникахъ и золотыхъ и платиновыхъ приискахъ, кромѣ окружнаго инженера, еще и полиціи.

Присутствіе, принявъ во вниманіе: 1) что несчастные случаи съ рабочими бываютъ самые разнообразныя, начинаясь легкѣхъ — въ смыслѣ пораненія или ушиба, и кончая такими, которые имѣютъ смертельный исходъ; 2) что по самому характеру несчастныхъ случаевъ ихъ можно раздѣлить на случаи, происхождение которыхъ связано съ горнозаводскими устройствами или работами и потому требуетъ горно-техническаго дознанія и на случаи, — которые хотя и имѣли мѣсто на заводѣ или на рудникѣ, но ничѣмъ не связаны съ заводскимъ или рудничнымъ дѣломъ; 3) что окружные инженеры, находясь часто въ разъѣздахъ по служебнымъ обязанностямъ, не имѣютъ иногда возможности быстро прибыть на мѣсто, что очень важно въ иныхъ случаяхъ, — постановило, чтобы управления заводами горными и золотыми промыслами о всѣхъ серьезныхъ несчастныхъ случаяхъ давали знать не только окружнымъ инженерамъ, но и общей полиціи.

IV.

Одно заводоуправленіе возбудило ходатайство объ освобожденіи его отъ выбора торговыхъ документовъ на склады и кладовыя съ заготовленными для рабочихъ предметами первой необходимости, равно и приказчицкихъ свидѣтельствъ для лицъ, отпускающихъ изъ этихъ складовъ названные предметы. При обсужденіи этого вопроса оказалось, что вопросъ о пошлинахъ за право торговли по отношенію къ горнозаводскимъ и рудничнымъ лавкамъ, устраиваемымъ на основаніи 656 ст. Уст. Гор. изд. 1893 г., уже обсуждался Присутствіемъ и по этому состоялось постановленіе 14 апрѣля 1895 года, правильность котораго не признается казенною палатою, въ виду чего Присутствіе постановило: возбудить ходатайство передъ г. Министромъ Финансовъ объ освобожденіи управленій заводовъ и рудниковъ отъ выбора торговыхъ свидѣтельствъ для заводскихъ лавокъ и складовъ, равно и приказчицкихъ свидѣтельствъ для лицъ, отпускающихъ изъ этихъ лавокъ и складовъ продукты и припасы.

V.

Одно изъ заводоуправленій возбудило ходатайство о внесеніи въ расчетныя книжки для рабочихъ слѣдующихъ дополненій: 1) изъ заработной платы рабочихъ завода управленіемъ можетъ быть удерживаема арендная плата за усадебныя и другія земли, отдаваемые рабочимъ подъ дома, огороды, пашни и покосы при заводахъ, сверхъ дарственныхъ усадебъ; 2) заводоуправленіе можетъ отпускать рабочимъ и мастеровымъ изъ заводовъ и торговой лавки листовое желѣзо по вывѣшаннымъ таксамъ подъ заработку съ тѣмъ, чтобы слѣдующую за желѣзо плату удержать у нихъ изъ заработной платы.

Присутствіе, находя, что введеніе просимыхъ дополненій въ расчетную книжку согласуется съ требованіями пун. 4-го ст. 137 Уст. о промышл. и ст. 100 того же устава, постановило: удовлетворить ходатайство заводоуправленія.

VI.

Заслушанъ былъ возбужденный однимъ изъ окружныхъ инженеровъ вопросъ, какъ поступать съ штрафными деньгами, взыскиваемыми съ рабочихъ на золотыхъ приискахъ, — вносить ли ихъ при каждомъ поступленіи въ казначейство или же поступать съ этими суммами, примѣняясь къ правиламъ охраненія штрафнаго капитала, утвержденнымъ г. Министромъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ 25 октября 1894 года.

Такъ какъ въ правилахъ о наймѣ рабочихъ на золотые и платиновые прииски (ст. 49 и 58) говорится только о томъ, куда поступаютъ взысканія съ рабочихъ, но не указанъ предѣлъ суммы, до котораго взысканныя деньги могутъ оставаться въ конторѣ прииска, равно и не указанъ порядокъ выдачи изъ названныхъ суммъ рабочимъ вспоможеній, и принимая во вниманіе, что приисковые рабочіе также, какъ и рабочіе при горныхъ заводахъ и промыслахъ, могутъ нуждаться въ выдачѣ означеннаго капитала, такъ что обращеніе каждый разъ въ горный департаментъ является стѣснительнымъ и выдачи не достигнуть своего прямого назначенія, такъ какъ не могутъ быть выданы своевременно, — Присутствіе постановило возбудить ходатайство передъ г. Министромъ объ изданіи правилъ хранения и расходванія штрафнаго капитала на приис-

кахъ, подобно существующимъ правиламъ по этому предмету для заводовъ.

9 августа 1897 года.

I.

Заслушана записка объ организаціи врачебной помощи рабочимъ на заводахъ, и рудникахъ съ просьбою разъяснить слѣдующіе вопросы: 1) какихъ рабочихъ слѣдуетъ принимать въ расчетъ при устройствѣ медицинской части при горныхъ заводахъ и промыслахъ: только ли обращающихся постоянно въ цеховыхъ заводскихъ или рудничныхъ работахъ, или же состоящихъ и на вспомогательныхъ работахъ, т. е. такихъ рабочихъ, на которыхъ, согласно ст. 647 Уст. Горн., не распространяется законъ 9 марта 1892 года; 2) при избыткѣ рабочихъ на заводахъ и связанной съ этимъ необходимости, для предоставленія всѣмъ рабочимъ заработка, назначать ихъ на работу черезъ извѣстные промежутки времени на извѣстный срокъ, какое количество рабочихъ слѣдуетъ принимать въ расчетъ при устройствѣ заводскихъ больницъ, т. е. все ли число рабочихъ, обращающихся въ теченіи года на работахъ, ил. только рабочихъ, необходимыхъ для даннаго производства, если бы одни и тѣ же рабочіе работали непрерывно въ теченіи цѣлаго года, а не посмѣнно съ промежутками въ теченіи двухъ и болѣе недѣль; 3) обязательно ли при каждой больницѣ имѣть устройства, указанные въ п. п. 13 и 18 обязательнаго постановленія Присутствія отъ 31-го іюля 1896 года и 4) не признаетъ ли Присутствіе достаточнымъ имѣть для заводовъ, находящихся одинъ отъ другого не далѣе 17 и 23 верстъ, по одной больницѣ на два сосѣдніе завода, если больницы эти будутъ приспособлены согласно вышеупомянутаго постановленія.

Въ разъясненіе этихъ вопросовъ послѣдовали слѣдующія резолюціи Присутствія: 1) хотя законъ и не обязываетъ заводоуправленія лѣчить рабочихъ, занятыхъ рубкою лѣса, выжигомъ угля, сплавомъ каравановъ и перевозками, но такъ какъ по чисто нравственнымъ основаніямъ лица, работающія на заводѣ, имѣютъ право во время пребыванія на работѣ пользоваться медицинской помощью отъ заводоуправленія и принимая, кромѣ того, во вниманіе, что въ большинствѣ случаевъ извѣстное число коекъ въ заводскихъ больницахъ бываетъ свободно, — Присутствіе признало, что вообще всѣмъ рабочимъ безъ различія, въ какихъ бы работахъ они не находились — заводоуправленіе должно во время заболѣванія ихъ на работѣ оказывать медицинскую помощь. Такъ какъ по обязательному постановленію Присутствія отъ 31 іюля 1896 г., число коекъ въ больницѣ должно быть определено для каждаго завода, не принимая въ расчетъ вспомогательныхъ рабочихъ, то для лѣченія ихъ къ установленной нормѣ коекъ для каждой заводской больницы слѣдуетъ добавить еще по одной на каждыя десять коекъ. 2) Что касается числа рабочихъ, по которому должно быть определено количество коекъ для заводскихъ больницъ, то Присутствіе постановило: расчетъ этотъ производить по числу рабочихъ дѣйствительно потребному для производства работы при существующихъ въ данномъ заводѣ заводскихъ устройствахъ, помноженному на число смѣнъ, а не по числу рабочихъ, обращающихся въ году на заводскихъ работахъ. 3) Вопросъ о томъ — обязательно ли при каждой больницѣ имѣть устройства, указанные въ п. п. 13 и 18 постанов. отъ 31 іюля 1896 г., Присутствіемъ рѣшенъ въ томъ смыслѣ, что отсутствіе этихъ устройствъ при больницахъ не можетъ быть допущено. При чемъ для достиженія болѣе однообразнаго типа больницъ на заводахъ, Присутствіе поручило мѣстному окружному инженеру выработать, совмѣстно съ заводскими врачами, проектъ такого типа, который представить затѣмъ на разсмотрѣніе Присутствія и 4) въ отношеніи допущенія на близко находящихся одинъ отъ другого заводахъ имѣть по одной общей больницѣ — Присутствіе нашло такое допущеніе возможнымъ, но чтобы каждая изъ больницъ (по одной на два завода) имѣла соответственное числу рабочихъ количество коекъ, на которыя больные отъ земства могли бы быть помѣщаемы только тогда, когда будетъ удовлетворена потребность медицинской помощи для заводскихъ рабочихъ.

II.

Заслушано было ходатайство Совѣщанія инженеровъ Вятскаго горнаго округа о нѣкоторыхъ измѣненіяхъ обязательныхъ постановленій Присутствія отъ 31 іюля 1896 года по вопросу о мѣрахъ къ охраненію жизни, здоровья и нравственности рабочихъ на горныхъ заводахъ, рудникахъ и промыслахъ и о врачебной помощи этимъ рабочимъ.

Въ виду того, что Вятскій горный округъ представляетъ собою нѣкоторыя особенности въ бытовомъ, экономическомъ и этнографическомъ отношеніяхъ, Присутствіе приводитъ ниже краткій перечень условий этого края, для болѣе яснаго представленія—насколько возбужденное ходатайство Совѣщанія можетъ быть уважено.

Залеганіе желѣзныхъ рудъ въ Вятской губерніи представляетъ ту особенность, что лишь въ рѣдкихъ случаяхъ имѣется возможность добывать руду въ теченіи 6—7 лѣтъ на одномъ мѣстѣ, такъ какъ богатство этой руды бываетъ неодинаково, но даже и при самыхъ благоприятныхъ случаяхъ рудникъ вырабатывается въ теченіи 4—5 лѣтъ, послѣ которыхъ работы переносятся на другое мѣсто. Обыкновенно же работы на одномъ рудникѣ продолжаются 2—3 года, а иногда не долѣе одной зимы.

Обращающіеся при добычѣ руды рабочіе проводятъ на рудникахъ по 128 дней въ году каждый, при чемъ большинство заводскаго населенія работаетъ въ теченіи 6—8 мѣсяцевъ. Малое среднее число рабочихъ дней получается вслѣдствіе того, что рудокопы изъ крестьянъ земледѣльцевъ окрестныхъ волостей посвящаютъ рудничнымъ работамъ только свободное отъ полевыхъ работъ зимнее время и то со значительными и частыми перерывами. При такихъ условіяхъ, значительное число ихъ работаетъ на рудникахъ не болѣе 2—3 недѣль въ году, при чемъ приливъ рабочихъ въ теченіи всей зимы происходитъ неравномерно, а лишь въ извѣстные сроки и находится во 1-хъ въ прямой зависимости отъ степени урожая хлѣбовъ, и во 2-хъ отъ болѣе или менѣе энергичнаго взысканія съ нихъ податей и недоимокъ.

Если урожай хорошъ, то само собою разумѣется и подати вносятся болѣе исправно, если же плохъ, то крестьяне, понуждаемые ко взысканію недоимокъ, идутъ на работы на 2—3 недѣли въ зиму и затѣмъ уходятъ съ тѣмъ, чтобы вновь явиться лишь черезъ годъ.

При наличности временнаго характера самыхъ работъ строить помѣщенія, а тѣмъ болѣе съ буквальной исполненіемъ требуемыхъ обязательнымъ постановленіемъ отъ 31 іюля 1896 г. условій—конечно трудно. Впервыхъ потому, что нельзя предвидѣть, какое количество рабочихъ можетъ явиться на работы, а во вторыхъ, выстроенныя казармы, за полной выработкой рудника, пришлось бы переносить съ одного мѣста на другое. Это послѣднее обстоятельство ляжетъ на заводоуправленіе тяжелымъ бременемъ, особенно, если принять во вниманіе малую производительность Вятскихъ заводовъ, принадлежащихъ одному владѣльцу. Почему Совѣщаніе г.г. инженеровъ Вятскаго округа составило особую комиссію, которая и обратилась въ Присутствіе съ ходатайствомъ объ измѣненіи нѣкоторыхъ параграфовъ обязательныхъ постановленій 31 іюля 1896 г.. Просимыя измѣненія эти заключаются въ слѣдующемъ:

1) Указанное въ § 4-мъ разстояніе заводовъ и промысловъ отъ постоянныхъ больницъ съ врачемъ установить вмѣсто 15—25 верстъ въ 25—40 вер.

2) Установленную тѣмъ же § 4-мъ норму рабочихъ въ 100 человекъ, разрѣшающую устройство лишь пріемнаго покоя, безъ постоянныхъ коекъ, увеличить для Вятскихъ заводовъ до 150 человекъ.

3) Ввести особое примѣчаніе къ означеннымъ въ упомянутомъ постановленіи §§ 4, 5 и 6 въ томъ смыслѣ, чтобы временные рудничные рабочіе причислялись къ категоріи заводскихъ, при чемъ въ виду работы ихъ всего въ продолженіи нѣкоторой части года, соответственно увеличить нормы, считая 3-хъ рудничныхъ рабочихъ за одного постоянного. При опредѣленіи же нормы заводскихъ рабочихъ, подъ числомъ ихъ понимать число рабочихъ, необходимое для полного заводскаго дѣйствія, т. е. занятыхъ въ теченіи сутокъ.

4) § 8-й послѣ словъ: „на каждомъ заводѣ и промыслѣ“ — дополнить: „если разстояніе до больницы болѣе 250 саж.“

5) Въ виду того, что обязательныя постановленія въ отношеніи устройства больницъ содержать въ себѣ такія требованія, удовлетворять которымъ существующія въ заводахъ больницы безъ непосильныхъ затратъ не могутъ, комиссія полагала бы ходатайствовать, что бы для существующихъ больницъ, въ отношеніи палатъ, допущены были отступленія. Какъ за норму для больницъ въ отношеніи объема воздуха на каждаго больного, по мнѣнію комиссіи, можно было бы принять данныя Follet.

Въ отношеніи же высоты палатъ комиссія полагаетъ, что въ виду суровости Вятскаго климата, а слѣдовательно и трудности удовлетворительнаго отопленія палатъ, слѣдуетъ ходатайствовать объ уменьшеніи указанной въ 12 шестиаршинной высоты до 5 аршинъ.

Наконецъ, руководясь тѣмъ соображеніемъ, что борьба съ эпидемическими болѣзнями относится по существующимъ узаконеніямъ къ обязанности губернскихъ земствъ, комиссія, въ виду того, что исполненіе изложеннаго въ § 18-мъ обязательнаго постановленія требованія относительно обязанности горныхъ заводовъ имѣть отдѣльныя постоянныя помѣщенія для заразныхъ больныхъ,—будетъ не по силамъ горнымъ заводамъ, находить необходимымъ ходатайствовать объ освобожденіи горныхъ заводовъ отъ возлагаемыхъ на нихъ § 18 постановленія обязательствъ.

6) Жилыя помѣщенія для рабочихъ слѣдовало бы раздѣлить на три категоріи.

Первая категорія помѣщеній, въ которыхъ рабочіе поселяются на продолжительное время, часто съ семьями, и заводятся своимъ хозяйствомъ. Помѣщенія эти заняты рабочими не менѣе 10 мѣсяцевъ въ году.

Вторая—казармы, въ которыхъ рабочіе поселяются на время не менѣе трехъ мѣсяцевъ, но безъ семей. Рабочіе часто на праздники и воскресные дни уходятъ домой. Помѣщенія эти заняты жильемъ лишь 6—7 мѣсяцевъ въ году.

Третья—балаганы, гдѣ рабочіе проводятъ лишь нѣсколько дней (иногда нѣсколько недѣль) а иногда только одну ночь), такіе балаганы называются зимовками, станціонными казармами и т. п.. Многіе служатъ жильемъ лишь пока не окончится извѣстная, часто непродолжительная работа, напр. осадка развѣдочнаго шурфа и проч.

Требованія обязательнаго постановленія отъ 31 іюля 1896 г. въ полномъ объемѣ слѣдуетъ примѣнять лишь къ жилымъ помѣщеніямъ первой категоріи.

Для второй категоріи достаточно принять 1 куб. саж. воздуха на одного человека.

Къ жилымъ помѣщеніямъ третьей категоріи обязательнаго постановленія 31 іюля 1896 г. относиться вовсе не должно.

7) Устройство бань должно быть обязательно для тѣхъ казармъ, изъ которыхъ рабочіе уходятъ домой не менѣе одного раза въ недѣлю; устройство отхожихъ мѣстъ должно быть допущено безъ дверей, но съ изогнутымъ корридоромъ длиною до 4 сажень. Для сушки одежды и обуви рабочихъ должны быть отводимы особыя отъ спаленъ помѣщенія.

По разсмотрѣніи возбужденныхъ вопросовъ, касающихся врачебной помощи рабочимъ, Присутствіе постановило слѣдующую резолюцію:

1) принимая во вниманіе, что заводы Вятской губерніи, а въ особенности рудники удалены другъ отъ друга на значительное разстояніе, Присутствіе нашло возможнымъ максимальное разстояніе заводовъ и промысловъ отъ больницъ съ врачемъ въ 25 верстъ для заводовъ, рудниковъ и промысловъ Вятскаго горнаго округа увеличить до 40 верстъ.

2) Опредѣленіе нормы заводскихъ рабочихъ, необходимое для исчисленія обязательнаго числа коекъ въ заводскихъ больницахъ, установить по числу рабочихъ дѣйствительно потребному для производства работы при существующихъ въ данномъ заводѣ устройствахъ, помноженному на число смѣнъ, а не по числу рабочихъ, обращавшихся въ году на заводскихъ работахъ.

3) Высоту палатъ въ заводскихъ больницахъ Вятскаго округа уменьшить до 5 аршинъ.

4) По причинѣ неблагонадежности Вятскихъ рудныхъ мѣсторожденій и связаннаго съ этимъ отсутствія рудниковъ, которые разрабатывались въ теченіи продолжительнаго числа лѣтъ, рудничныя казармы приходится устраивать не болѣе, какъ на 5—7 лѣтъ, въ большинствѣ случаевъ отъ 1 и до 3-хъ лѣтъ, а потому строить незначительныя казармы, въ которыхъ помѣщается артель, рѣдко превышающая 15 человекъ, и которыя при томъ въ известное время года остаются незанятыми, представляя гораздо меньше шансовъ для развитія эпидемическихъ болѣзней, нежели большія казармы, въ которыхъ скучивается много пришедшаго изъ разныхъ мѣстъ народа; рабочіе еженедѣльно по воскреснымъ днямъ и на праздники; уходятъ домой и пользоваться баней могутъ дома, такимъ образомъ устройство бань на рудникахъ не представляется необходимымъ какъ известно, во многихъ даже европейскихъ столицахъ ретирадныя мѣста устраиваются безъ дверей, а съ колѣнчатымъ корридормъ; для чистоты и свѣжести воздуха устройства помѣщеній для сушки одежды и обуви рабочихъ отдѣльно отъ спального помѣщенія является безусловно необходимымъ,—Присутствіе постановило признать указанныя измѣненія обязательнаго постановленія отъ 31 іюля 1896 г. для заводовъ и рудниковъ Вятскаго округа существенными, а потому и утвердило ихъ.

III.

Управленіе одного завода просило разъяснить ему вопросъ, слѣдуетъ ли при двухсѣмной работѣ рассчитывать объемъ казармы соответственно всему числу рабочихъ, или же только по числу рабочихъ, находящихся въ одной сѣмнѣ. Присутствіе нашло, что такъ какъ при 2-хъ сѣмной работѣ въ казармѣ находятся рабочіе только одной сѣмны, другая же сѣмна въ это время уходитъ на работу, то объемъ казармы при постройкѣ должно рассчитывать по числу рабочихъ, одновременно находящихся въ ней.

IV.

Нѣкоторые изъ окружныхъ инженеровъ неоднократно просили разъяснить вопросъ о томъ, — обязаны ли заводскія конторы удерживать изъ заработка рабочихъ деньги по рѣшеніямъ волостныхъ судовъ, вошедшимъ въ законную силу, т. е. могутъ ли такія рѣшенія быть признаваемы равносильными исполнительнымъ листамъ.

Въ текущемъ 1897 году вышеупомянутый вопросъ былъ представленъ на разсмотрѣніе Правительствующаго Сената, который въ распорядительномъ засѣданіи общаго собранія 1-го и кассационнаго Департаментовъ призналъ, что къ дозволяемымъ ст. 100 Уст. Промышл. т. XI ч. 2-я изд. 1893 г. (ст. 105 изд. 1887 г.) вычетами изъ заработной платы, послѣ изданія закона 12 іюля 1889 г., должны быть отнесены и вычеты на основаніи рѣшеній волостныхъ судовъ, поэтому Правительствующій Сенатъ 11 марта 1896 года опредѣлилъ: признать, что предложенный вопросъ долженъ быть разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ. Присутствіе постановило: сообщить такое опредѣленіе Сената къ свѣдѣнію, руководству и для постановленія объ немъ въ известность заводууправленія и рудопрмышленниковъ.

V.

Присутствіе разсматривало просьбу одного изъ заводууправленій о разъясненіи ему: является ли полученіе торговыхъ и приказничьихъ свидѣтельствъ на содержаніе рудничныхъ и заводскихъ складовъ жизненныхъ припасовъ обязательнымъ для заводовъ и рудниковъ.

Вопросъ этотъ уже былъ предметомъ обсужденія Присутствія въ 1895 году, которое въ засѣданіи своемъ отъ 14 апрѣля того-же года постановило: „считать операцію заготовленія предметовъ потребленія и отпуска ихъ исключительно рабочимъ людямъ и служащимъ при горныхъ заводахъ и промыслахъ составною частью предпріятія горныхъ заводовъ, а не торгово-промышленнымъ предпріятіемъ, а потому на основаніи статьи 224 Устава о пошлинахъ за право торговли (Св. зак. т. 5 изд. 1893 г.) полученіе торговыхъ свидѣтельствъ для заводскихъ лавокъ признать не обязательнымъ“.

Между тѣмъ, мѣстная казенная палата, относя таковыя склады и магазины къ разряду торговыхъ заведеній, начала привлекать нѣкоторыя заводууправленія за невыборъ торго-

выхъ документовъ ко взысканію, игнорируя вышеприведенное постановленіе Присутствія.

Въ вилахъ выясненія этого вопроса Присутствіе просило возбудить горный департаментъ ходатайство объ освобожденіи горнозаводскихъ и рудничныхъ лавокъ отъ выбора торговыхъ и приказничьихъ документовъ, такъ какъ лавки эти устроены не съ цѣлью полученія какой бы то ни было денежной прибыли, а исключительно для удовлетворенія насущныхъ нуждъ рабочихъ. Въ ходатайство это былъ включенъ также и вопросъ объ освобожденіи отъ взятія торговыхъ документовъ для лавокъ на золотыхъ и платиновыхъ пріискахъ, ибо пріиска эти находятся по отношенію снабженія рабочихъ предметами первой необходимости при такихъ же условіяхъ, какъ и рудники.

Во избѣжаніе же уплаты штрафовъ и въ виду состоявшегося рѣшенія Правительствующаго Сената отъ 11 іюня 1893 г., коимъ вышеупомянутыя склады и лавки признаны подлежащими обложенію торговыми сборами, Присутствіемъ было предложено заводууправленіямъ исполнять требованія казенной палаты впредь до окончательнаго разрѣшенія возбужденнаго по этому предмету ходатайства.

НА ЗЛОБЫ ДНЯ.

Въ столичныхъ газетахъ не прекращается полемика по поводу удешевленія рельсъ. Излагаемъ въ нѣсколькихъ словахъ исторію этого моднаго вопроса. Во время послѣднихъ торговъ на поставку рельсъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ конкурировавшіе заводы понизили цѣну до 1 руб. 32 коп. за пудъ, но эта цѣна подлежащими сферами не была признана достаточно выгодною для желѣзнодорожнаго вѣдомства, почему поставка рельсъ не была никому отдана, причѣмъ русскимъ сталелѣвательнымъ заводамъ сдѣлано было предостереженіе, что въ случаѣ дальнѣйшаго упорства ихъ казна обратится съ заказомъ за границу или же будутъ понижены пошлины на ввозимые въ Россію рельсы, что одно и то же. Тогда нѣкоторые заводы предложили свои услуги по 1 руб. 18 коп. и по 1 руб. 15 коп. за пудъ на 1898 годъ и по 1 руб. 10 коп. на будущее время. Въ столичной печати раздаются теперь голоса за и противъ принудительнаго пониженія цѣны. Одни говорятъ, что наши заводы по условіямъ производства еще не подготовлены къ столь рѣзкому пониженію рыночной стоимости рельсъ, поэтому принятая мѣра грозитъ упадкомъ стального дѣла въ Россіи тѣмъ болѣе, что за послѣдніе годы многіе заводы, надѣясь на заказы, только что успѣли ввести у себя рельсовое производство, затративъ на него крупныя капиталы. Противники этого мнѣнія находятъ, что принятая мѣра, наоборотъ, окажетъ благотѣльное вліяніе въ томъ смыслѣ, что рельсовые заводы будутъ вынуждены обратиться къ приготовленію торговыхъ сортовъ желѣза, что вызоветъ пониженіе цѣны и въ этой области. Разбираемый вопросъ долженъ привлечь къ себѣ особое вниманіе уральскихъ горнопромышленниковъ. Мы съ своей стороны думаемъ, что южная желѣзная промышленность, для развитія которой все необходимое уже осуществлено, можетъ выдержать это пониженіе, Уралъ же, необеспеченный еще и дѣздными путями, не имѣющій кратчайшаго пути къ мѣстамъ сбыта, не обладающій развитыми мѣстными рынками сбыта, какіе имѣетъ югъ, и несвязанный съ свободными запасами лѣсовъ, которые бы дали возможность солиднаго увеличенія его выработки—существенное условіе для удешевленія металловъ,—при всѣхъ перечисленныхъ и другихъ существующихъ условіяхъ такого пониженія пока выдержать не можетъ и въ случаѣ быстрого, настоятельнаго удешевленія цѣны до приведенія въ исполненіе главныхъ и необходимыхъ для его развитія мѣръ, уральская желѣзная промышленность обречена будетъ на замираніе.

Столь же страстно печать обсуждаетъ и вопросъ о пошлинѣ на иностранный чугуны, въ виду окончанія срока дѣйствія таможенныхъ пошлинъ на этотъ металл. Представители передѣлочныхъ заводовъ, расположенныхъ близъ Петербурга, хлопочуть о пониженіи существующей пошлины. Органъ министерства финансовъ — „Торгово-Промышленная Газета“ однако вступаетъ за интересы остальныхъ горнопромышленныхъ раіоновъ, въ особенности Урала. Въ № 248 этого органа при-

водятся слѣдующіе неопровержимые доводы въ защиту интересовъ отечественной промышленности: „Что для сѣверныхъ и прибалтійскихъ заводовъ пониженіе пошлины на чугуны чрезвычайно желательно, объ этомъ не можетъ быть и спора, но съ обще-русской точки зрѣнія дѣло представляется совсѣмъ въ иномъ свѣтѣ. Едва ли можетъ быть сомнѣніе, что при богатствѣ Россіи желѣзной рудой, причѣмъ Уралъ, напр., по качеству и мощности залежей занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ мірѣ, способствовать развитію передѣлочнаго производства на иностранныхъ чугуны и углѣ, за счетъ русскихъ горныхъ районовъ и прежде всего Урала—было бы не цѣлесообразною политикою. Развить русское производство во всѣхъ районахъ, гдѣ имѣются свои богатства въ рудѣ и топливѣ, оживить Уралъ, направивъ его на новый широкій путь производства, намѣчаемый современными требованіями техники, и въ этомъ смыслѣ идти на встрѣчу возникающимъ потребностямъ и въ удобныхъ путяхъ сообщенія, и въ пониженіяхъ, въ случаѣ нужды, желѣзнодорожныхъ тарифовъ—такова ближайшая задача, при неуклонномъ притомъ слѣдованіи давшей уже явные плоды покровительственной политикѣ.

Только широкое производство своихъ чугуна, желѣза и стали создастъ постепенно дѣйствительно низкія цѣны и ограждать Россію отъ всякихъ случайностей. Всѣ мѣры, и самыя энергичныя, должны быть направлены къ большому и большому развитію внутренней конкуренціи, но не за счетъ иностранныхъ матеріаловъ; отъ послѣднихъ, пока это необходимо, ограждаетъ пошлина, а затѣмъ низкія внутреннія цѣны, созданныя конкуренціей русскихъ металлургическихъ районовъ и отдѣльныхъ заводовъ и вызванныя ея успѣхами на нихъ техники.

И такъ, не о пониженіи пошлины на чугуны и руду можетъ теперь быть рѣчь, а лишь о мѣрахъ къ возможному всѣми способами и во всѣхъ районахъ расширенію добычи русскаго чугуна и къ возможно широкой переработкѣ русской руды на русскомъ всѣхъ родовъ топливѣ. Этимъ путемъ мы вѣрнѣе придемъ къ своему дешевому желѣзу“.

Столь категорическое мнѣніе органа министерства, руководящаго всею нашею торгово-промышленною политикою, не оставляетъ, повидимому, сомнѣній въ исходѣ спора о пониженіи ввозныхъ пошлинъ на заграничный чугунъ.

Вопросъ о пошлинѣ, кромѣ газетныхъ страницъ, служить въ настоящее время предметомъ жаркихъ споровъ въ засѣданіяхъ Петербургскихъ ученыхъ обществъ.

Торгово-экономическія извѣстія.

— Петербургскою совѣщательною конторою желѣзозаводчиковъ выработанъ типъ для горнотехническаго училища, предполагаемаго къ открытію въ г. Екатеринославѣ. Основныя положенія его слѣдующія 1) Училище должно быть высшимъ, какъ въ томъ смыслѣ, что оно имѣло цѣлью готовить лицъ, способныхъ самостоятельно завѣдывать различными отраслями горнаго и горнозаводскаго дѣла, такъ и въ томъ, что доступъ въ него открытъ лишь для лицъ, прошедшихъ уже курсъ средней общеобразовательной школы. 2) Подобно московскому инженерному училищу, проектируемое училище не задается цѣлью готовить своихъ учениковъ къ научной дѣятельности, а готовить ихъ къ практической дѣятельности по горному и горнозаводскому дѣлу. 3) Теоритическій курсъ училища продолжается 3 года, при поставленныхъ соотвѣтственно его назначенію лѣтнихъ практическихъ занятіяхъ учащихся. 4) Училище дѣлится на два отдѣленія—горное и горнозаводское,—изъ которыхъ второе должно давать заводамъ практически образованныхъ техниковъ-мастеровъ для завѣдыванія различными заводскими цехами, а первое—практическаго и болѣе образованнаго, чѣмъ даетъ штейгерская школа, техника для рудничнаго дѣла. 5) Изложеніе специальныхъ предметовъ имѣетъ въ виду мѣстное значеніе училища, подготавливающаго техниковъ для горныхъ заводовъ и рудниковъ юга Россіи. 6) Училище имѣетъ главнѣйшею цѣлью подготовку техниковъ для частной горной и горнозаводской промышленности. Такимъ образомъ, предполагается исключить изъ курса всѣ тѣ свѣдѣнія по специальнымъ предметамъ, которыя не имѣютъ непосред-

ственного отношенія къ горнозаводской и горной промышленности юга Россіи, и сосредоточить все вниманіе учащихся на каменноугольномъ и каменносоляномъ дѣлѣ, добычѣ марганцевыхъ и желѣзныхъ рудъ и жалѣзодѣлательномъ производствѣ. Вообще училище должно быть практическимъ по постановкѣ преподаванія: учащіеся горнозаводскаго отдѣленія будутъ зимою знакомиться въ самомъ Екатеринославѣ съ желѣзодѣлательнымъ производствомъ, а учащіеся горнаго отдѣленія—будутъ лѣтомъ работать на важнѣйшихъ рудникахъ юга Россіи. А такъ какъ по характеру промышленности учащіеся не могутъ на мѣстѣ получить хорошей практики, напр., по добычѣ золота или по выплавкѣ мѣди, то нѣтъ надобности по мнѣнію составителей проекта, излагать эти отдѣлы въ теоретическомъ курсѣ. Составители проекта руководствуются тѣмъ соображеніемъ, что со временемъ подобныя училища, опять-таки мѣстнаго характера, возникнутъ и въ другихъ горнозаводскихъ центрахъ. Взаимныя отношенія будущаго училища и горнаго института слѣдующимъ образомъ формулируются составителями проекта: задача горнаго института будетъ заключаться въ подготовкѣ ученыхъ специалистовъ въ данной отрасли горнозаводскихъ наукъ—людей, широко освоенныхъ съ методами научной разработки встрѣчающихся тамъ вопросовъ, и инженеровъ-администраторовъ для коронной службы и для высшихъ должностей на частной службѣ; училища вродѣ Екатеринославскаго имѣютъ задачей готовить практическихъ техниковъ-специалистовъ въ известной отрасли производства, людей, имѣющихъ достаточно научной подготовки, чтобы правильно ориентироваться въ ней, и достаточно практическихъ знаній и умѣнія въ работѣ, чтобы самостоятельно вести ее. Въ отношеніи постановки преподаванія обращено самое широкое вниманіе на требованія жизни и нужды мѣстной промышленности, чтобы училище имѣло всегда возможность удовлетворить этимъ нуждамъ введеніемъ новыхъ необязательныхъ предметовъ и измѣненіемъ программъ.

— На предстоящей въ 1900 году Парижской всемірной выставкѣ горному отдѣлу Россіи предназначено играть выдающуюся роль и на него теперь уже смотрятъ, какъ на „гвоздь“ русскаго отдѣла. Завѣдывающимъ горнымъ отдѣломъ назначенъ горный инженеръ Иванъ Сергѣевичъ Лебединъ (Петербургъ, горный департаментъ), къ которому всѣ интересующіеся условіями экспонирования и могутъ обращаться по указанному адресу. Министерствомъ финансовъ на устройство русскаго отдѣла на Парижской выставкѣ ассигновано два милліона рублей. Для перевозки экспонатовъ туда и обратно желѣзными дорогами и таможенными будутъ сдѣланы значительныя льготы. Генеральнымъ комиссаромъ русскаго отдѣла состоитъ, какъ извѣстно, членъ совѣта торговли и мануфактуръ министерства финансовъ князь В. М. Тенишевъ.

— При горномъ департаментѣ образована коммиссія подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника А. А. Штофа для разсмотрѣнія вопроса о выкупѣ посессіонныхъ заводовъ въ собственность теперешними ихъ владѣльцами. Въ составъ коммиссіи вошли тайные совѣтники Москальскій, Афросимовъ и Веселовскій, дѣйствительный статскій совѣтникъ Бѣленковъ и вице-директоръ горнаго департамента, а также представители отъ посессіонеровъ.

— Вопросъ объ удешевленіи желѣза, вызвавшій даже слухи о пониженіи таможенныхъ пошлинъ, продолжаетъ служить предметомъ усиленнаго вниманія со стороны министерства финансовъ. Предполагалось истекшею осенью созвать по поводу его особое совѣщаніе при упомянутомъ министерствѣ, но въ интересахъ собранія возможно большаго количества матеріаловъ, которые могли бы служить уясненію вопроса и болѣе или менѣе благоприятному его разрѣшенію, совѣщаніе отложено до весны 1898 г.

Высочайше утвержденнымъ 6 іюня 1897 г. положеніемъ комитета министровъ разрѣшено женѣ статскаго совѣтника А. К. Политовской и надворному совѣтнику графу Л. Н. Муравь-

еву учредить акціонерное общество для добычи соли и изготовления соды въ Ферганской области, входящей въ районъ вѣдѣнія уральскаго горнаго управленія. Обществу данъ въ аренду казенный Бардымкульскій соляной промыселъ. Основной капиталъ общества 300000 рублей золотомъ. Это будетъ въ Россіи третій содовый заводъ. Два первые—въ Березникахъ и на югѣ Россіи принадлежатъ И. И. Любимову съ компаніонами.

— Въ октябрѣ мѣсяцѣ на Уралъ пріѣзжалъ командированный министерствомъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ дѣйствительный статскій совѣтникъ Ю. Ю. Вѣленковъ для совѣщаній съ мѣстными представителями горнаго вѣдомства по вопросу о надѣлѣ горнозаводскихъ людей казенныхъ и посесіонныхъ заводовъ землею. Результаты совѣщаній, весьма важные для дальнѣйшаго направленія поземельноустроительныхъ работъ, какъ извѣстно, по отношенію къ населенію казенныхъ заводовъ пріостановленныхъ, мы сообщимъ въ одномъ изъ слѣдующихъ номеровъ „Обозрѣнія“.

— Въ Петербургѣ на дняхъ направлено ходатайство перваго общаго съѣзда уральскихъ золотопромышленниковъ о сооруженіи Кочкарскаго подъѣзднаго пути. Проектировано соединить Кочкаръ, въ качествѣ центра золотоносной системы, рельсовымъ путемъ со станціею Бишкиль Самаро-Златоустовской желѣзной дороги. Высказано пожеланіе, чтобъ линія эта (протяженіемъ 65 верстъ) была продолжена до г. Троицка.

— Предполагается дополнить штатъ уральскаго горнаго управленія включеніемъ должности геолога, замѣщаемой специалистомъ. Въ штатахъ нѣкоторыхъ горныхъ управленій такая должность уже существуетъ; отсутствіе ея на Уралѣ нельзя не считать пробѣломъ, такъ какъ въ настоящее время здѣсь нѣтъ органа, который бы разработывалъ имѣющіеся въ распоряженіи отдѣльныхъ лицъ и учрежденій геологическій матеріалъ и объединялъ-бы и руководилъ дальнѣйшими работами въ этомъ направленіи.

— Съ переводомъ изъ Красноуфимска въ Пермь горнозаводскаго отдѣленія промышленнаго училища, послѣднее перестало привлекать къ себѣ учениковъ въ прежнемъ количествѣ. Во время обозрѣнія этого училища г. товарищемъ министра народнаго просвѣщенія минувшею осенью, тайный совѣтникъ Н. М. Аничковъ высказался по этому поводу, что существуетъ предположеніе о совершенномъ закрытіи Красноуфимскаго промышленнаго училища, если число учениковъ сельскохозяйственнаго отдѣленія соотвѣтственно не увеличится.

— Пермскіе солепромышленники предполагаютъ на предстоящемъ въ концѣ января общемъ съѣздѣ ихъ въ Петербургѣ возбудить вопросъ о возвратѣ къ обложенію соли податью въ цѣляхъ достиженія уравниванія стоимости производства этого продукта на Уралѣ и въ другихъ мѣстностяхъ Россіи. Поводомъ къ возбужденію подобнаго вопроса послужило то обстоятельство, что добыча соли изъ Баскунчакскаго озера и изъ копей въ Бахмутскомъ уѣздѣ обходится дешевле, чѣмъ стоитъ одно топливо на пермскихъ варницахъ (падаетъ на пудъ соли свыше 4 коп.), поэтому никакая конкуренція съ южными промыслами для Усоляя становится немислимою безъ особыхъ поощрительныхъ мѣръ. Такъ какъ рыночная цѣна соли южной и пермской, несмотря на громадную разницу стоимости производства въ пользу первой, одинакова, то наши солепромышленники предлагаютъ казнѣ обложить южную соль податью въ размѣрѣ лихвенныхъ барышей, получаемыхъ южными промышленниками, которые сверхъ упомянутыхъ преимуществъ пользовались еще тарифными льготами при отправкѣ соли по желѣзнымъ дорогамъ. По мнѣнію пермскихъ промышленниковъ проектируемая мѣра уравнивала бы условія производства и сбыта соли и оказала бы необходимую поддержку Усолюю. Въ интересахъ достиженія возможной справедливости солепромышленники предлагаютъ обложить податью также и пермскую соль, но ниже южной, обратно пропорціо-

нально стоимости производства и удаленности отъ рынковъ сбыта.

Въ послѣдній мѣсяцъ департаментомъ торговли и мануфактуръ выданы привилегіи на слѣдующія изобрѣтенія въ области горнозаводской техники: 1) иностранцу Іосифу Редереру на двойной станокъ для обработки металловъ; 2) Екатеринбургскому купцу Е. Вольсову на машину для обработки и прессованія кирпича, торфа и каменноугольныхъ брикетовъ; 3) горному инженеру Войславу и капитану Бобровскому на буръ для ручнаго буренія скважинъ большаго діаметра; 4) иностранцу Дитриху на способъ введенія въ домны и вагранки порошка (секретъ автора) для очистки чугуна.

— Управляющій Шайтанскими заводами наслѣдниковъ Берга Г. Э. Бабель получилъ отъ департамента торговли и мануфактуръ въ ноябрѣ мѣсяцѣ двѣ 5-ти лѣтнія привилегіи на изобрѣтенный имъ способъ подачи расплавленнаго чугуна къ пудлинговому печамъ и особый аппаратъ подъ названіемъ „Консерваторъ“ для продолжительнаго сохраненія теплоты металла въ промежутокъ времени между его выдѣлкой и прокаткой.

— Недавно въ Харьковѣ кружокъ горныхъ инженеровъ чествовалъ обѣдомъ инициатора и руководителя перваго въ Россіи ртутнаго дѣла, горнаго инженера А. В. Миненкова, по случаю 25-ти лѣтняго юбилея его полезной дѣятельности. До сихъ поръ къ почтенному юбиляру общественное мнѣніе, какъ извѣстно, было не вполне справедливо. Возникновеніе на югѣ ртутнаго дѣла чаще связывалось съ именемъ его организатора горнаго инженера Ауэрбаха, чѣмъ съ именемъ Миненкова.

— На Катавскихъ заводахъ, принадлежащихъ князьямъ Бѣлосельскимъ—Бѣло-ерскимъ, вводится новое производство—изготовленіе желѣзнодорожныхъ вагоновъ.

Награды.

— Государь Императоръ 6 декабря Все милостивѣйше соизволилъ пожаловать слѣдующія награды: *орденъ* Св. Станислава 3-й степени управляющему Верхъ-Исетскимъ заводами инженеръ-механику Александру Фадѣеву и управляющему аптекою тѣхъ же заводовъ провизору Карлу Гельмиху, *званіе* личнаго почетнаго гражданина: золотопромышленнику Карлу Симоню, правителю дѣлъ конторы В-Исетскихъ заводовъ Порфирію Медвѣдеву, уставщику Каменскаго завода Виктору Косякову, главному контролеру Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ Гуго Скарповичу, горному смотрителю Кувинскаго завода Степану Волегову и его помощнику Петру Губанову, *медали* съ надписью „за усердіе“: мастерамъ Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ Степану Рукавишникову, Андрею Зотову, Никифору Федотову, Николаю Фетисову, Василию Артемову, Василию Арзамасцеву, Степану Евстифѣеву, Николаю Чернушкину, Егору Рогожкину, Петру Ленкову и Александру Пермикину, старшему объѣздчику Монетной дачи Сергѣю Меньшикову, мастеру Златоустовскаго завода Дмитрію Люндовскому, куренному надзирателю Ревдинской дачи Александру Долганову, кассиру Березовскаго золотопромышленнаго товарищества Василию Черпакову, мастеру Сѣверскаго завода Григорію Макарову; *лѣснымъ* смотрителямъ Тагильскихъ посесіонныхъ лѣсовъ Максимилиану Смольникову и Александру Баташеву.

Некрологъ.

Николай Гавриловичъ Славяновъ.

Въ октябрѣ техническій міръ Урала понесъ чувствительную утрату. Въ Мотовилихѣ скончался горный начальникъ

Пермскихъ пушечныхъ заводовъ горный инженеръ статскій совѣтникъ Н. Г. Славяновъ, памяти котораго мы считаемъ своимъ долгомъ посвятить нѣсколько словъ въ первомъ номерѣ нашего журнала.

Начавъ службу въ Воткинскомъ заводѣ въ 1877 г., Н. Г. былъ назначенъ смотрителемъ механическаго и токарнаго цеховъ и въ теченіи нѣкотораго времени исполнялъ обязанности механика. Въ 1880 г. онъ ѣздилъ для осмотра Путиловскаго и Колпинскаго заводовъ, а въ слѣдующемъ году былъ приглашенъ на службу на заводы Пастухова въ Вятской губерніи, но пробылъ здѣсь менѣе двухъ лѣтъ, послѣ чего вернулся на казенные заводы въ качествѣ управителя механическихъ фабрикъ Пермскихъ пушечныхъ заводовъ; съ 1888 г. тамъ же былъ назначенъ помощникомъ горнаго начальника, а въ 1891 горнымъ начальникомъ. Дѣятельный и любознательный, Н. Г. въ теченіи 14 лѣтъ своей службы въ Мотовилихѣ три раза былъ за границей для изученія производства заводовъ Крушпа, Кокерили и другихъ, для осмотра выставокъ: Антверпенской всемірной и Кенигсбергской электрической. Въ 1887 г. покойный принималъ участіе въ качествѣ эксперта на выставкѣ въ Екатеринбургѣ. Какъ выдающійся администраторъ, Н. Г. оставилъ по себѣ наилучшую память на Пермскихъ заводахъ, которые обязаны ему своею прекрасною постановкою. Его преждевременную (покойному не было и 45 лѣтъ) смерть оплакивали рѣшительно всѣ сотрудники и подчиненные. Покойный отличался замѣчательнымъ трудолюбіемъ и когда было нужно что нибудь показать, не пренебрегалъ встать на работу рядомъ съ простымъ поденщикомъ. Онъ создалъ себѣ имя изобрѣтеніемъ электрическаго способа спайки металловъ. Память объ этомъ выдающемся инженерѣ долго сохранится на Уралѣ.

— 22 ноября въ Петербургѣ скончался горный инженеръ, отставной дѣйствительный статскій совѣтникъ А. П. Протасовъ, прослужившій на Уралѣ болѣе 30 лѣтъ. Послѣдніе годы передъ выходомъ въ отставку онъ служилъ горнымъ начальникомъ Екатеринбургскихъ заводовъ (около этого въ качествѣ отдѣльной единицы впоследствии упраздненъ и входившіе въ составъ его заводы и лѣсныя дачи получили самостоятельное управленіе.) Послѣдніе годы А. П. состоялъ техническимъ консультантомъ при Петербургской и нторѣ заводовъ князей Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ.

— 8 декабря скончался управляющій Билимбаевскими заводами графа Строганова П. Я. Бушуевъ. Покойный, съ честью занимая въ теченіи многихъ лѣтъ свой постъ, пользовался репутаціей опытнаго администратора.

Перемѣщенія.

— Ходятъ слухи объ оставленіи окружнымъ инженеромъ Верхотурскаго округа И. В. Игнатьевымъ службы.

— Въмѣсто отказавшагося отъ должности управляющаго Крестовоздвиженскими золотыми приисками графа Шувалова горнаго инженера Н. Н. Граматчигова приглашенъ горный инженеръ Н. О. Шамаринъ, служившій ранѣе въ Болословскомъ округѣ.

— Съ уходомъ съ Урала В. Н. Мылова должность главнаго лѣснаго уральскихъ заводовъ на правахъ помощника главнаго начальника слилась съ должностью ревизора-инструктора въ лицѣ дѣйствительнаго статскаго совѣтника В. А. Вольскаго.

На мѣсто горнаго инженера А. А. Желиговскаго, оставившаго должность управителя Михайловскаго завода, приглашенъ инженеръ-технологъ Н. С. Верещагинъ, бывший управитель Сосьвенскаго завода.

Освободившюся, вслѣдствіе ухода А. С. Левитскаго, должность управляющаго Лысьвенскими заводами графа П. П. Шувалова занялъ горный инженеръ Павловскій, служившій ранѣе на тѣхъ же заводахъ.

— На мѣсто управляющаго заводами Богословскаго горнозаводскаго товарищества Алексѣева приглашенъ горный инженеръ баронъ Клодтъ-фонъ-Юргенсбургъ.

— Въмѣсто оставившаго службу управляющаго Невьянскими наслѣдниковъ Яковлева заводами горнаго инженера В. М. Башкевича приглашенъ съ 1898 г. бывший управляющій Лысьвенскими заводами графа Шувалова горный инженеръ А. С. Левитскій.

ДОКЛАДЪ

комиссіи, избранной XXII съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, по вопросу о вывозѣ уральской руды на южные заводы.

Среди многочисленныхъ мѣсторожденій Златоустовскаго горнаго округа особенно выдѣляется въ настоящее время, по своему значенію для занимающаго насъ вопроса, мѣсторожденіе Бакальское, какъ по своимъ внушительнымъ запасамъ руды, такъ и по причинѣ строящагося отъ него подъѣзднаго ширококолейнаго пути къ Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ.

Съ 1893 по 1896 годъ особенно тщательныя развѣдки производились въ участкѣ, принадлежащемъ Симскимъ заводамъ; здѣсь до глубины 50 сажень запасъ руды выяснился, по частнымъ свѣдѣніямъ изъ достовѣрнаго источника, въ 1800 милліоновъ пудовъ, и дальнѣйшія развѣдки, по своей практической безцѣльности, приостановлены. Разрабатываемый для казеннаго Саткинскаго завода пластъ Ельничный, состоящій изъ сплошнаго кристаллическаго шпатоваго желѣзняка, имѣетъ толщину отъ 12 до 20 саж. и обнаженъ по простиранію на 175 сажень, уходя дальше подъ наносы. Бакальскій пластъ, переслаиваясь съ глинами, состоитъ изъ бурога желѣзняка и обнаженъ на протяженіи 375 сажень, при толщинѣ отъ 25 до 50 сажень. „Помимо благонадежности“, говоритъ горный инженеръ Урбановичъ, „разматриваемыя мѣсторожденія находятся въ идеальныхъ условіяхъ и относительно разработки. Это, въ буквальномъ значеніи слова, склады готовой руды, за которою прямо къ забою могутъ подходить желѣзнодорожные поѣзда. Въ отношеніи чистоты и богатства, руды Бакальской группы занимаютъ въ Россіи одно изъ первыхъ мѣстъ. Обоженная руда пласта Ельничнаго даетъ выходъ чугуна въ 58⁰/₀, Бакальскаго—въ 60⁰/₀.

Несмотря на столь высокое качество рудъ Бакальской группы и на ихъ громадные запасы, онѣ имѣютъ на южномъ Уралѣ такихъ соперниковъ, которые превосходятъ ихъ какъ въ томъ, такъ и въ другомъ отношеніи. Родственное по качеству руды, Зигазинское мѣсторожденіе представляетъ пластъ съ паденіемъ въ 45⁰ видимая мощность котораго составляетъ около полуверсты, въ длину же оно раскрыто на три версты. При подобной площади сплошнаго руднаго залеганія, развѣдки залежи въ глубь не интересуютъ владѣльцевъ; если принять въ расчетъ глубину въ 50 сажень, до которой изслѣдованъ Бакаль, то запасъ руды выразится десятками милліардовъ пудовъ.

Какъ ни поразительно это богатство, гора Магнитная въ округѣ Бѣлорѣцкихъ заводовъ еще импозантнѣе. Сплошное рудное залеганіе въ ней опредѣлено на площади въ 463 десятины, прикрытой наносомъ не толще двухъ сажень. Снимается лишь верхній покровъ, до глубины 7 сажень, болѣе мягкой руды. Толщина коренной плотной руды неизвѣстна. Принявъ въ расчетъ только 10 сажень общей глубины, находимъ запасъ въ 20 милліардовъ пудовъ. Каждый годъ въ теченіи пяти недѣль набираютъ руды тѣ 3 милл. пудовъ, которые нужны для дѣйствія завода. Двадцатимилліарднаго запаса верхняго покрова горы, при подобной производительности заводовъ, хва-

тило бы на 6666 лѣтъ. Руда представляет собою самоплавкій магнитный желѣзнякъ, съ содержаніемъ металлическаго желѣза въ 64—65%.

Упомянутыя тутъ залежи представляют собою обнаженныя звенья цѣлой свиты цѣпей, протягивающихся въ меридіональномъ направленіи; извѣстно много мѣсторожденій втунѣ лежащихъ; еще многія другія звенья, безъ сомнѣнія, прикрыты наносами. Едва ли будетъ преувеличеніемъ сказать, что Уралъ представляет одну изъ тѣхъ міровыхъ сокровищницъ превосходной желѣзной руды, достойныхъ соперницъ которой можно только усматривать въ Швеціи и Сѣверной Америкѣ, въ странѣ Великихъ Озеръ. Въ колоссальныхъ избыткахъ желѣзной руды южнаго Урала сомнѣваться не приходится. Скудные лѣсные запасы южнаго Урала, совершенно не соответствующіе огромности запасовъ рудныхъ, позволяютъ пользоваться лишь ничтожною частью послѣднихъ. Вывести Уралъ изъ того состоянія прозябанія, въ которомъ онъ продолжаетъ кочнѣть, могутъ лишь новые желѣзнодорожные пути, какъ въ предѣлахъ самага Урала, такъ и внѣ его.

Въ настоящее время сооружается подъѣздной путь отъ Бакала до станціи Бердяушъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги. Съ окончаніемъ этой вѣтви уральское желѣзнодорожное мѣсторожденіе впервые будетъ связано сплошнымъ рельсовымъ путемъ съ Донецкимъ каменноугольнымъ бассейномъ. Еще въ 60-хъ годахъ извѣстный австрійскій металлургъ Туннеръ отъ взаимодѣйствія этихъ двухъ районовъ предвидѣлъ развитіе металлургическаго дѣла въ Россіи на прочномъ базисѣ его полной обезпеченности сырыми матеріалами. Въ настоящее время вопросъ снабженія юга Россіи богатою и чистою желѣзною рудою пріобрѣтаетъ еще специфическій интересъ. Недалеко то время, когда ввозъ въ Россію иностраннаго желѣза будетъ производится преимущественно, если не исключительно, подъ видомъ машинъ. Ради удовлетворенія потребности страны также и въ машинахъ, на югѣ Россіи возникаютъ машиностроительныя заводы, напр. въ Сумахъ, Харьковѣ, Луганскѣ, около Горловки, Краматоровки и т. д. Многіе изъ нихъ обзавелись и обзаводятся собственными сталелитейными печами, изъ которыхъ рассчитываютъ получать необходимыя для своего производства различныя сорта стали; всѣ подобныя заводы будутъ нуждаться въ мартеновскомъ чугунѣ, содержащемъ много марганца и мало кремнезема. Такой чугунъ имѣется въ продажѣ въ количествѣ, совершенно недостаточномъ, и потому возникновеніе чугуноплавильныхъ заводовъ, которые готовили бы соответственный продуктъ для сталелитейныхъ печей машиностроительныхъ заводовъ юга Россіи, является очень желательнымъ; уральская же руда явилась бы для него наиболѣе подходящею.

Разстояніе станціи Бердяушъ отъ центральнаго пункта Донецкаго бассейна, узловой станціи Дебальцево, составляетъ:
 Отъ ст. Бердяушъ до ст. Батраки по Волгѣ . 859 вер.
 " " Батраки " " Пенза 250 " "
 По дорогѣ Пенза-Ртищево-Сердобскъ-Таволжанка 246 " "
 Отъ ст. Таволжанка до ст. Балашевъ 27 " "
 " " Балашевъ " " Лиски на Дону . . 289 " "
 " " Лиски на Дону до ст. Дебальцево . . 440 " "
 Итого . . 2111 вер.
 Отъ ст. Бердяушъ до Бакала 42 " "
 Всего . . 2153 вер.

Съ 1 сентября сего года стоимость провоза пуда руды составляетъ для разстоянія въ 2153 версты 16,52 коп., съ дополнительными сборами въ 0,73 коп.—17,25 коп.

При разстояніи станціи Дебальцево отъ станціи Кривой Рогъ въ 491 версту, провозъ на пудъ по дѣйствующему тарифу составляетъ 4,76 коп., съ дополнительными сборами—5,49 коп.

Пудъ 60% криворожской руды съ погрузкою въ вагоны принятъ стоимостью въ 7,5 коп., каждый процентъ сверхъ 60—въ 0,14 коп. Для полученія 1 пуда чугуна требуется 63%-ой руды 1,6 пуда, по 7,92 коп. за пудъ. 59%-ой бакальской руды потребуется для той же цѣли 1,7 пуда. Стоимость руды, съ обжигомъ шпатоватаго желѣзняка и погрузкою ея въ вагоны, примемъ въ 3,25 коп. Согласно свѣдѣніямъ, полученнымъ изъ официальнаго источника, казенному Бакальскому руднику

обоженная руда обходится на мѣстѣ $1,9 \times 1,2 = 2,28$ к. за пудъ къ чему слѣдуетъ присоединить стоимость подвоза къ погрузочной платформѣ, расходы по перегрузкѣ и 12% барыша къ себѣ-стоимости. Согласно даннымъ предыдущаго сѣзда, количество кокса, потребнаго для выплавки 1 пуда чугуна изъ криворожской руды, принято въ 1,15 пуда. Бакальская руда для той же цѣли требуетъ 0,85 пуда кокса. Цѣна кокса въ Дебальцевѣ—15 коп. за пудъ. Потребность во флюсѣ приблизительно одинакова для обоихъ сортовъ руды, при переплавкѣ ея на коксѣ, и составляетъ около 0,5 пуда, при стоимости флюса на станціи Дебальцево въ 2 коп. пудъ.

Представивъ себѣ чугуноплавильный заводъ у станціи Дебальцево, находимъ, что стоимость сырыхъ матеріаловъ, потребныхъ для выплавки одного пуда чугуна на рудахъ криворожской и бакальской, составляетъ, согласно нижеприведенной таблицѣ—39,70 и 48,59.

Примѣняется руда	Криворожская			Бакальская			
	Колич.	Цѣна	Сумма	Колич.	Цѣна	Сумма	
	Пуд.	Коп.	Коп.	Пуд.	Коп.	Коп.	
Руда {	цѣна на мѣстѣ . .	1,6	7,92	12,67	1,7	3,25	5,52
	провозная плата . .	—	5,49	8,78	—	17,25	29,32
Коксъ	1,15	15,00	17,25	0,85	15,00	12,75	
Флюсъ	0,50	2,00	1,00	0,50	2,00	1,00	
Итого	—	—	39,70	—	—	48,59	

Получающаяся разница въ 8,89 коп. въ пользу криворожской руды слишкомъ значительна, чтобы не прилагать стараній къ пониженію стоимости доставки уральской руды въ предѣлы Донецкаго бассейна. Такого пониженія можно ожидать отъ пониженія дѣйствующей тарифной ставки, отъ примѣненія магнитныхъ желѣзныковъ нижняго Урала, отъ сооруженія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій и отъ утилизаціи водяныхъ путей сообщенія.

Магнитный желѣзнякъ горы Магнитной, не требуя обжига на мѣстѣ, можетъ стоить дешевле на мѣстѣ добычи; но и при той же цѣнѣ его требуется на пудъ чугуна лишь 1,55 пуда, что даетъ сбереженіе на провозѣ въ $0,15 \times 17,25 = 2,58$ копѣйки на пудъ чугуна.

5-й сѣздъ Уральскихъ горнопромышленниковъ намѣтилъ къ сооруженію рельсовый путь, соединяющій гору Магнитную съ Уфюю. Проектируемый горнымъ инженеромъ Симсономъ узкоколейный путь долженъ пройти черезъ Инзерскіе и Бѣлорѣцкіе заводы, для которыхъ, по мнѣнію Уральского сѣзда, имѣлъ бы огромное значеніе. „Г. предсѣдатель сѣзда“, говорится въ журналахъ сѣзда, „высказавъ сочувствіе предложенію г. Симсона, добавилъ его заключеніемъ, что можно еще шире смотрѣть на вопросъ: при такихъ неисчерпаемыхъ богатствахъ Урала можетъ наступить время, когда на уральскую руду появится спросъ съ юга Россіи и большой для послѣдняго вопросъ—объ истощеніи Криворожскаго мѣсторожденія—разрѣшится удовлетворительнымъ образомъ“. Г. Симсонъ замѣтилъ, что онъ уже получилъ въ этомъ смыслѣ запросы съ юга и что удовлетворить впоследствии это требованіе будетъ безъ сомнѣнія возможно, потому что способъ разработки рудниковъ чрезвычайно простъ и дешевъ: пока руда выбирается прямо съ поверхности. Длина пути Уфа—Магнитная, долиною Инзери, 310 верстъ. При разстояніи Бердяуша отъ Уфы въ 252 версты и Бакала отъ Бердяуша въ 42 версты, итого 294 версты, Магнитная оказывается удаленною отъ Донецкаго бассейна только на 16 верстъ больше по сравненію съ Бакаломъ.

Съ сооруженіемъ такъ называемой Восточно-Донецкой желѣзной дороги отъ станціи Лихая до ст. Кривомузгинской, линіи Калачъ-Царицынъ, сдѣлается возможнымъ полученіе въ Донецкомъ бассейнѣ уральской руды при посредствѣ Волги.

Бакаль отъ Самары отстоитъ въ 786 верстѣ; длина линіи Царицынъ—Дебальцево составитъ 512 верстѣ; итого рудѣ придется бы слѣдовать съ Бакала 1298 верстѣ по рельсовому пути, уплачивая по нынѣшнему тарифу 10,82 коп., съ дополнительными сборами—11,55 коп., что вмѣстѣ съ теперешнимъ фрахтомъ по Волгѣ между Самарою и Царицыномъ въ 5 коп. и расходами по содержанію складовъ и двухъ перегрузокъ въ $\frac{1}{2}$ коп., позволило бы доставлять уральскую руду въ Дебальцево по цѣнѣ 17,05 коп. Такъ какъ съ появленіемъ обильнаго руднаго груза на Волгѣ неминуемо разовьется соответственный флотъ и водный фрахтъ, въ среднемъ въ 5 разъ дешевле, чѣмъ по сравненію съ желѣзнодорожнымъ, легко можетъ упасть до трехъ коп., особенно для самого непрехотливаго груза, какимъ является желѣзная руда,—то доставка руды смѣшаннымъ водно-рельсовымъ путемъ, при надлежащемъ развитіи этого дѣла, обѣщаетъ обойтись, при нынѣ дѣйствующихъ тарифахъ, по цѣнѣ въ 15 коп. пудъ. Помѣху успѣшному подвозу уральской руды при посредствѣ Волги могутъ составить перекаты, и во избѣжаніе задержки въ судоходствѣ, а также ради возможнаго удешевленія фрахтовъ, необходимо приведеніе въ должное состояніе нашей великой водной артеріи на протяженіи Самара—Царицынъ.

Высокая стоимъ съ доставки уральской руды въ Донецкій бассейнъ по сплошному рельсовому пути вызывается въ значительной мѣрѣ зигзагообразностью участка Дебальцево—Самара, который теперь долженъ бы пробѣгать желѣзнодорожный грузъ. Одинъ изъ способовъ желательнаго спрямленія пути даетъ проектъ Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, состоящій въ соединеніи Царицына со станціей Кротовка, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, на протяженіи 735 верстѣ. При разстояніи Кротовки отъ Бердяуша въ 669 верстѣ, все разстояніе отъ Бакала до Дебальцево составитъ 1958 верстѣ, сообразно чему провозная плата за руду, согласно дѣйствующему новому тарифу, составила бы 15,22 коп. съ пуда, съ дополнительными сборами—15,95, слѣдовательно дешевле, чѣмъ въ смѣшанномъ сообщеніи при существующемъ фрахтѣ, на 1,10 коп. Не подлежитъ сомнѣнію, что рядомъ со смѣшаннымъ водно-рельсовымъ путемъ, только что разсмотрѣннымъ, сплошной рельсовый путь, удешевляющій къ тому же доставку уральской руды, долженъ оказывать большія услуги металлургической промышленности Донецкаго бассейна, обезпечивая ей безпрерывную, круглый годъ, доставку руды партиями по мѣрѣ надобности; особенно замѣтныя услуги осуществленіе проекта Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги должно оказывать промышленности въ зимній періодъ закрытія навигаціи. Съ другой стороны, Донецкій бассейнъ можетъ снабжать южный Уралъ по тому же пути круглый годъ топливомъ, въ особенности антрацитомъ. Нужда Урала въ горючемъ давно составляетъ большое его мѣсто. Конечно, трудно ожидать, чтобы весь южный Уралъ перешелъ на выплавку чугуна на коксѣ; тѣмъ не менѣе доставка твердого минеральнаго топлива позволила бы Уралу выплавлять гораздо большее количество чугуна на древесномъ углѣ, такъ какъ въ этомъ случаѣ растительное горючее шло бы исключительно для доменныхъ печей, минеральное же топливо—для передѣльныхъ производствъ и топковъ паровыхъ котловъ. Все таки нѣкоторые заводы южнаго Урала собираются перейти на выплавку чугуна на коксѣ, и доставка кокса смѣшаннымъ путемъ сопряженная съ двумя перегрузками, вела бы къ чрезмѣрному его измельченію, которое не имѣетъ мѣста при слѣдованіи кокса все время въ вагонѣ.

На основаніи изложеннаго, комиссія признала доставку уральской желѣзной руды въ Донецкій бассейнъ крайне желательною, усматривая въ ней прочное обезпеченіе металлургической промышленности Донецкаго бассейна столь необходимымъ сырымъ матеріаломъ, притомъ находящимся въ предѣлахъ Россіи. Съ теченіемъ времени, надо думать, на нашемъ югѣ, по отношенію къ его снабженію рудою, образуется три района: одинъ—западный, около Днѣпра и Ингульца, пользующійся рудою Криворожья; другой—приазовскій, обезпечиваемый рудами керченскими и кавказскими; третій—въ Донецкомъ бассейнѣ, снабжаемый рудою южнаго Урала. Распространеніе уральской руды въ предѣлахъ Донецкаго бассейна, уменьшивъ потребленіе криворожской руды, поведетъ къ урегулированію

цѣнъ на послѣднюю, помѣшавъ дальнѣйшему ихъ подъему, и позволить желѣзной промышленности Днѣпровскаго района просуществовать въ среднемъ не 14—15 лѣтъ, исчисляемыхъ въ случаѣ исключительнаго пользованія криворожскимъ источникомъ желѣзной руды, а гораздо большій промежутокъ времени. Поэтому комиссія полагала необходимымъ по отношенію къ Уралу ходатайствовать:

1) О скорѣйшемъ окончаніи строящейся линіи Бердлушъ—Бакаль.

2) О сооружеіи намѣченнаго уральскими горнопромышленниками рельсоваго пути Уфа—Магнитная, видоизмѣнивъ его на ширококолейный.

3) О приведеніи плеса между Самарою и Царицынымъ въ состояніе, удовлетворяющее требованіямъ безпрепятственнаго судоходства.

4) Поддержать ходатайство Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги о предоставленіи ему постройки дороги Царицынъ—Кротовка.

5) Въ случаѣ невозможности усилить пропускную способность Самаро-Златоустовской желѣзной дороги до надлежащихъ размѣровъ, принять во вниманіе интересы горнозаводской промышленности юга Россіи при сооружеіи всякой другой линіи, соединяющей южный Уралъ съ Царицынымъ, съ тѣмъ, чтобы она не миновала богатыхъ желѣзнодорожныхъ мѣсторожденій Уралъ.

Заказы и поставки

Открывая этотъ отдѣлъ, Редакція обращается съ одной стороны къ управленіямъ горныхъ заводовъ и промысловъ съ предложеніемъ сообщать свѣдѣнія о предполагаемыхъ къ заказу машинахъ и механизмахъ, и съ другой стороны къ машиностроительнымъ заводамъ, предлагая имъ сообщать о принятыхъ ими заказахъ и о машинахъ и механизмахъ, имѣющихся въ наличности. Подобный обмѣнъ свѣдѣній можетъ принести обоюдную пользу.

I.

Лысьвенское заводууправленіе предполагаетъ заказать паровую воздухоудную машину съ производительностью 10.000—12000 кубич. футъ воздуха въ минуту при числѣ оборотовъ не болѣе 40 и манометрической густотѣ дутья въ 5 дюймовъ ртутнаго столба. Машину желательно имѣть горизонтальную прямого дѣйствія съ двумя паровыми и двумя воздухоудными цилиндрами; машина можетъ быть также и „Компаундъ“. Распредѣленіе клапанное—Зульцера или другой системы. Исполненіе заказа не позже 1 Августа 1898 года. Размѣръ помѣщенія машины 50×21 футъ.

Камское акціонерное общество имѣетъ въ виду заказать для своего Нытвинскаго завода двѣ паровыхъ раскатныхъ машины 22×35¹/₂ дюймовъ съ числомъ оборотовъ отъ 50 до 90 и давленіемъ пара 75 футовъ. Обѣ машины съ конденсаціей и парораспредѣленіемъ Мейера. Исполненіе первой машины къ 15 Августа 1898 г., а второй къ 15 сентября 1898 годъ.



Горный техникъ, специалистъ по строительной части, прослужившій на солеваренномъ заводѣ 10 лѣтъ, знакомый съ развѣдками, лабораторіей и электротехникой, желаетъ перемѣнить должность. Адресъ въ редакціи.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1898 ГОДЪ

НА

„ТРУДЫ

ИМПЕРАТОРСКАГО

Вольнаго экономического общества“

Журналъ сельскохозяйственный и экономическій.

„Труды И. В. Э. Общества“ въ 1898 году издается по расширенной программѣ, подъ редакціей секретаря общества, и выходитъ 6 разъ въ годъ, книжками не менѣе 10 печатныхъ листовъ въ каждой (не считая приложений) „Труды“ заключаютъ въ себѣ полныя свѣдѣнія о дѣятельности И. В. Э. Общества и обзоры экономической жизни и литературы. Въ составъ ихъ входятъ слѣдующіе отдѣлы:

1. Журналы Ощихъ Собраній, Отдѣлений и Комиссій, состоящихъ при Обществѣ.
2. Доклады, а также статьи, служащія матеріалами для докладовъ, какъ въ Общихъ Собраніяхъ, такъ и въ Отдѣленіяхъ и Комиссіяхъ, касающіяся: сельскаго хозяйства (I Отдѣленіе Общества), техническихъ сельскохозяйственныхъ производствъ и сельскохозяйственной механики (II Отдѣленіе Общества) и сельскохозяйственной статистики и политической экономіи (III Отдѣленіе Общества).
3. Обзоры сельскохозяйственной и экономической жизни Россіи и другихъ странъ. Обзоры дѣятельности сельскохозяйственныхъ Обществъ, земствъ и другихъ учреждений въ области, входящей въ кругъ занятій И. В. Э. Общества.
4. Обзоры русской и иностранной литературы по всѣмъ предметамъ свѣдѣній И. В. Э. Общества. Критика и библиографія.

Въ приложеніяхъ къ журналу помѣщаются: годовой отчетъ секретаря И. В. Э. Общества, систематическій каталогъ книгъ, поступающихъ въ бібліотеку Общества, и стенографическіе отчеты преній въ Общемъ Собраніи и Отдѣленіяхъ Общества по вопросамъ, представляющимъ наибольшій общественный интересъ.

Подписная цѣна: за 6 книгъ „Трудовъ“, со всѣми приложеніями 3 рубля, съ доставкой и пересылкою.

Подписчики „Трудовъ“, желающіе получать „Русскій Пчеловодный Листокъ“, издаваемый И. В. Э. Обществомъ, доплачиваютъ 1 р. 50 к. вмѣсто 2 руб., уплачиваемыхъ отдѣльными подписчиками „Пчеловоднаго Листка“.

Подписка принимается по слѣдующему адресу: Въ редакцію „Трудовъ Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества“, С.-Петербургъ, Забалканскій проспектъ, № 33.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

НА 7-й ГОДЪ ИЗДАНІЯ (съ 1 января 1898 г. по 1 января 1899 г.)

НА

„ВѢСТНИКЪ ЗОЛОТОПРОМЫШЛЕННОСТИ“

И ГОРНАГО ДѢЛА ВООБЩЕ.

Журналъ имѣетъ выходить, попрежнему, 2 раза въ мѣсяць, въ размѣрѣ отъ одного до трехъ печатныхъ листовъ, считая въ томъ числѣ и чертежи.

Въ трудахъ редакціи принимаютъ участіе члены редакціоннаго комитета, состоящаго изъ Гг. Горныхъ Инженеровъ: И. П. Бересневича, Н. С. Боголюбскаго, В. Е. Власова, Н. С. Волконскаго, М. В. Гирбасова, В. Д. Коцовскаго, В. С. Реутовскаго, Э. К. Фреймана, М. А. Шостака и Г. М. Яцевича. На сотрудничество изъявили согласіе Профессора Императорскаго Томскаго университета: А. М. Зайцевъ и Ф. Я. Капустинъ и многіе изъ Горныхъ Инженеровъ.

ПРОГРАММА ЖУРНАЛА:

- I. Общее обозрѣніе.
- II. Горное и заводское дѣло.
- III. Прикладныя: минер., геологія и геогноз.
- IV. Исторія, хозяйство и статистика золотопромышленнаго и горнаго дѣла вообще.
- V. Механика золотого дѣла.
- VI. Горное законодѣніе.
- VII. Узаконенія и распоряж. правительства.
- VIII. Новости и извѣстія.
- IX. Финансовое положеніе приисковъ и золоторуднаго дѣла.
- X. Корреспонденціи.
- XI. Почтовый отдѣлъ.
- XII. Библиографія.
- XIII. Справочный листокъ.
- XIV. Объявленія.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА (съ пересылкой или доставкой):

На годъ 9 руб. | На 3 мѣсяца 3 руб.
„ полгода 5 руб. | „ 1 мѣсяць 1 руб.

Подписка принимается: въ Томскѣ—1) въ книжномъ магазинѣ П. И. Макушина и 2) въ конторѣ редакціи журнала (Затѣвскій переулокъ, домъ Г. Я. Цама; въ С.-Петербургѣ въ главной конторѣ Комиссіонера казенныхъ горныхъ заводовъ, Малая Морская, д. № 9; въ Иркутскѣ—въ редакціи „Восточнаго Обозрѣнія“ и въ магазинѣ П. И. Макушина.

Редакторъ-Издатель Горный Инженеръ В. С. РЕУТОВСКІЙ.

ЕЖЕГОДНИКЪ

ПО ГЕОЛОГІИ И МИНЕРАЛОГІИ РОССІИ,

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ РЕДАКЦІЕЙ

Н. КРИШТАФОВИЧА.

(3-й годъ изданія)

Программа:

I, Оригинальныя статьи и замѣтки.—II. Извѣстія о экспедиціяхъ, экскурсіяхъ, командировкахъ и пр.—III. Личныя извѣстія.—IV. Разныя извѣстія.—V. Музеи и коллекціи.—VI. Библиографія: 1) обзоры, 2) рефераты, и 3) Указатель литературы.

ВЪ ПРОГРАММУ ЖУРНАЛА ВХОДЯТЪ:

1. Минералогія и кристаллографія.
2. Петрографія.
3. Палеонтологія.
4. Гео-ботаника и Гео-зоологія.
5. Физическая Геологія.
6. Гидрологія.
7. Историческая Геологія.
8. Доисторическая Археологія (камен. вѣкъ).
9. Прикладная Геол. и полезныя ископаемыя.
10. Почвовѣдѣніе.
11. Техника изслѣдованій.
12. Популяризація и учебныя пособія.

Журналъ печатается на русскомъ и параллельно на французскомъ и немецкомъ языкахъ

Съ 1897 г. „Ежегодникъ“ выходитъ ежемѣсячно, исключая трехъ лѣтнихъ мѣсяцевъ (9 выпусками въ годъ).

Подписная цѣна за годъ съ пересылкой и доставкой по почтѣ—6 рублей въ Россіи, за границу—15 марокъ=20 франковъ.

Подписка принимается въ Редакціи (п. Ново-Александрія, Люблинской губ., Институтъ Сельскаго Хозяйства и Лѣсоводства у Издателя) и въ книжныхъ магазинахъ: Суворина, Карбасникова, Эггерса, Риккера, и др.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1898 ГОДЪ НА

РЕМЕСЛЕННУЮ ГАЗЕТУ.

13-й годъ
изданія

Еженедѣльное общепольное изданіе съ рисунками въ текстѣ и съ приложеніемъ, сверхъ того, при каждомъ номерѣ двухъ листовъ или образцовъ рисунковъ новыхъ издѣлій инструментовъ, станковъ, приспособленій и проч. предметовъ по различнымъ ремесламъ, а также кустарнымъ мелкимъ фабрично-заводскимъ производствамъ съ подробными описаніями и наставленіями, къ нимъ относящимся.

„Ремесленная газета“ необходима спеціальнымъ школамъ, технику, ремесленнику, кустарю, торговцу, сельскому хозяину, любителю ремесла и потребилю ремесленныхъ издѣлій, т. е. во всякомъ семействѣ.

Для того, чтобы выбрать или заказать нужный предметъ, полезно и необходимо знать, какимъ современнымъ требованіемъ онъ долженъ удовлетворять. Въ этомъ отношеніи „Ремесленная газета“ оказываетъ необходимое содѣйствіе и потребилю, и производителю ремесленныхъ издѣлій.—Въ ней постоянно помѣщаются рисунки и чертежи самыхъ модныхъ образцовъ по слѣдующимъ ремесламъ: столярному, арапировочному, портновскому (моды Русселя), сапожно-башмачному, кузнечному, слесарному, токарному и пр. При этомъ въ общепонятномъ изложеніи даются надлежащая описанія, указанія и рецепты практическаго свойства.

Кромѣ множества разнообразнѣйшихъ чертежей и рисунковъ, въ „Ремесл. Газетѣ“ будутъ помѣщены рядъ описаній: различныхъ ремесленныхъ производствъ, новѣйшихъ изобрѣтеній, усовершенствованій, выставокъ, музеевъ, образцовыхъ ремесленныхъ и техническихъ школъ, частныхъ промышленныхъ мастерскихъ и пр.

Кромѣ еженедѣльныхъ сообщеній о различныхъ заграничныхъ новостяхъ, редація будетъ давать бесплатно отвѣты и совѣты на запросы г.г. подписчиковъ, относящіеся до ихъ специальности.

Получая всѣ извѣстнѣйшія иностранныя изданія по различнымъ ремесламъ, Редація располагаетъ лучшими изъ помѣщенныхъ въ нихъ статей и рисунковъ и даетъ возможность своимъ подписчикамъ пользоваться массою полезнаго, необходимаго и дорогого (многимъ недоступнаго) матеріала за крайне дешевую цѣну.

Контора изданія оказываетъ г.г. загороднымъ подписчикамъ бесплатно всевозможное содѣйствіе по различнымъ справкамъ, также по выпискѣ книгъ, инструментовъ и др. предметовъ, которые высылаются по первому требованію немедленно съ наложеннымъ платежемъ.

„Ремесленная газета“ въ теченіе истекшихъ 12-ти лѣтъ успѣла приобрести огромный составъ читателей, не только въ виду ея характера и крайней дешевизны, но главнымъ образомъ вслѣдствіе того обилія полезнаго и необходимаго для всякаго матеріала, который она даетъ своимъ подписчикамъ, а именно:

- 1) 50 №№ въ годъ, содержащихъ до 1000 статей со множествомъ рисунковъ (гравюръ) въ текстѣ и
- 2) 300 листовъ приложений (замѣняющихъ преміи къ „Рем. Газ.“), которыя отдѣльно стоятъ въ розничной продажѣ свыше 20 р. с.
- 3) Иллюстрированный настѣнный календарь.

Подписавшимся среди года высылаются всѣ вышедшіе №№.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА: 6 рублей въ годъ съ пересылкой и до-тавкой (за полгода 4 рубля).

Полные экземпляры „Ремесленной Газеты“ со всѣми приложениями за 1886 г. по 10 р., а за 1887, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896 и 1897 г. (безъ книгъ) по 5 р. высылаются по первому требованію съ наложеннымъ платежемъ.

Экземпляры за 1885 и 1888 гг. всѣ разошлись.

„Ремесленная Газета“ рекомендована Г. Министромъ Народ. Просвѣщенія: 1) для техническихъ и ремесленныхъ училищъ—мужскихъ и женскихъ; 2) для городскихъ и сельскихъ училищъ; 3) для учительскихъ институтовъ и семинарій, а также 4) для библиотекъ реальнѣйшихъ училищъ.

Адресъ Редаціи: Москва, Долгоруковская улица, домъ № 71.

Редакторъ-Издатель Ученый Инженеръ-Механикъ К. А. Казначеевъ.

9-й годъ изданія.

Открыта подписка на 1898 годъ на

9-й годъ изданія.

ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ

и ВѢСТНИКЪ ПРОМЫШЛЕННОСТИ,

ежемесячный журналъ открытій, изобрѣтеній, усовершенствованій и вообще новостей по всѣмъ отраслямъ техники и промышленности.

Фабриканты, заводчики и техники найдутъ въ журналѣ много полезныхъ и необходимыхъ для нихъ матеріаловъ.

Задавшись цѣлью служить интересамъ фабрично-заводской техники и промышленности, редація стремится давать въ журналѣ возможно болѣе полезнаго матеріала по всѣмъ отдѣламъ программы.

Въ программу журнала входятъ: машиностроеніе и механическое дѣло, механическая и химическая технология, желѣзнодорожное дѣло, архитектура, инженерное и строительное искусства, электротехника, техническое образованіе, обзоръ дѣятельности торгово-промышленныхъ учреждений и техническихъ обществъ, біографіи выдающихся дѣятелей техники и промышленности, критика и бібліографія; смѣсь: замѣтки о новостяхъ техники, промышленности, разныя мелкія извѣстія и т. д.; справочный отдѣлъ: отвѣты на запросы г.г. подписчиковъ, торговля и статистическія свѣдѣнія, данныя о спросѣ и предложеніи; правительственныя распоряженія.

◆● Журналъ одобренъ Ученымъ Комитетомъ Минист. Народ. Просвѣщенія. ●◆

Полные экземпляры журнала за 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897 г.г. по 16 руб. высылаются по первому требованію съ наложеннымъ платежомъ.

◆● Подписавшимся среди года высылаются всѣ вышедшіе въ свѣтъ №№.

◆● Пробные №№ высылаются по первому требованію, съ наложеннымъ платежомъ, по 1 р. 50 к.

Допускается разсрочка. ◆ 16 р. въ годъ съ перес. и доставк., за 1/2 года—9 р. ◆ Учащимся—скидка 25%. Подписка принимается: въ редакціи журнала и во всѣхъ книжн. магазинахъ.

Адресъ редакціи: Москва, Долгоруковская ул., д. № 71.

Редакторъ-Изд. Учен. Инж.-Мех. К. А. Казначеевъ.

Отвѣтственный Редакторъ Н. П. Штейнфельдъ.