

Годъ третій.

6 февраля 1900 г.

№ 6.

УРАЛЬСКОЕ ГОРНОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ  ЖУРНАЛЪ,

издаваемый Совѣтомъ Съезда Уральскихъ Горнопромышленниковъ въ Екатеринбургѣ.

ВЫХОДИТЬ ПО ВОСКРЕСЕНЬЯМЪ.

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

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА 6 руб. въ годъ съ доставкой и пересылкой, 4 р. за полгода. Отдельные номера по 20 копеекъ.

Контора изданія г. Екатеринбургъ, Главн. просп., д. Ижболдина.

ОБЪЯВЛЕНІЯ: для отпечатанія послѣ текста принимаются съ платою по 20 к. за строку или за мѣсто, ею занимаемое, въ одинъ столбецъ; за отпечатаніе отъ 3 до 5 разъ дѣлается скидка въ 20%, 6 и болѣе разъ въ 30%. Страница 20 р. Впереди текста по соглашенію.

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

Принимается подписка на 1900 г.

(ГОДЪ ИЗДАНІЯ ТРЕТІЙ).

„УРАЛЬСКОЕ ГОРНОЕ ОБОЗРѢНІЕ“.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Программу см. въ заголовкѣ.

Въ теченіи 1898 г. въ техническомъ отдѣлѣ журнала принимали участіе гг. инженеры: Адольфъ О. Г., Апыхтинъ Н. Н., Барботъ де-Марни Е. Н., Гергумъ Э. А., Дементьевъ К. Г., Дидъ Г. Е., Иллери А. Ю., Кобылянский О. Н., Коншинъ Н. В., Корвинъ-Круковский Г. О., Назаровъ М. Д., Оржеховскій П. В., Панцержинскій Ч. В., Паутовъ П. И., Писаревъ В. А., Поповъ Н. П., Рейнеръ К. И., Темниковъ И. Н., Урбановичъ И. Н., Уралецъ (псевд.), Фадѣевъ А. И., Шалабановъ А. А., Штраусъ Н. И., профессоръ Томскаго университета Зайцевъ А. М., директоръ Екатеринбургской обсерваторіи Абельсъ Г. Ф. и мн. др. лица. Въ 1899 году приняли участіе г. г. инженеры и техники: Б. Э. Бабель, П. П. Боклевскій (главный начальникъ уральскихъ заводовъ), Ф. И. Бостремъ, М. А. Буйневичъ, С. В. Вериги, А. А. Вольскій, Ф. Л. Гебауеръ, А. А. Гуви, Н. А. Жеребинъ, С. И. Зайковъ, Н. А. Зайцевскій, А. М. Ивановъ, А. С. Левитскій, Г. А. Марковъ, А. А. Онуфровичъ, Н. А. Пушкинскій (+), П. М. Сеппайнъ, Д. П. Сазоновъ, А. И. Умовъ, П. К. Штейнфельдъ, В. П. Ярковъ, почетный секретарь Уральского общ. любит. естествознанія О. Е. Клеръ, профессоръ Казанскаго университета А. А. Шугенбергъ и др.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА СЪ ПЕРЕСЫЛКОЙ:

НА ГОДЪ ШЕСТЬ (6) РУБ., НА ПОЛГОДА ЧЕТЫРЕ (4) РУБ.

Екатеринбургъ. Хромо-типо-лит. К. К. Вурмъ.

1900.

ПРЕДОСТЕРЕЖЕНІЕ!

Всѣ машины Ремингтонъ безъ настоящаго клейма



ПОДДѢЛЬНЫЯ

Товарищество
на паяхъ

М. Блок

МОСКВА, С.-Петербургъ, Кіевъ, Одесса, Варшава, Екатеринбургъ, Ташкентъ, Ростовъ н/Д.

9-5

Открыта подписка

НА ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ, ЮМОРИСТИЧЕСКІЙ ЖУРНАЛЪ

1900 г.

„ШУТЪ“

XXII г.

Условія подписки:

На годъ съ доставкою 7 р.	На годъ безъ доставки 6 р. 50 к.
На 6 мѣсяцевъ съ доставкою . . . 4 р.	На 6 мѣсяцевъ безъ доставки . . . 3 р. 50 к.
На три мѣсяца 2 р. 50 к.	За границу . 10 р.

Адресъ редакціи: Невскій, 12.

ЖУРНАЛЪ ПОМѢЩАЕТЪ:

- | | |
|--|---|
| Барикатуры перомъ, карандашемъ и въ краскахъ. | ◆ Разказы, анекдоты, интервью. |
| Политическія карикатурныя шалости пера. | ◆ Стихотворенія, басни, провинціальное эхо, раешникъ, юмористическіе репортерскіе отчеты. |
| Злобы дня, рецензіи пьесъ, юмористическія критики выставокъ. | ◆ Портреты героевъ дня—замѣтки о нихъ. |

Въ журналъ примутъ участіе: Ю. М. Адеркасъ, Е. С. Баранцевичъ, Борель, В. С. Карцевъ, Кулаковъ, Лагелень, Е. Михайловъ, В. А. Мазуркевичъ, К. В. Назарьева, Николаевъ, Трифоновъ, А. М. Ѳedorовъ, А. М. Хирьяковъ, Цѣховская, В. А. Шуфъ, Языкова и др.

Въ художественномъ отдѣлѣ принимали участіе и будутъ продолжать сотрудничать болѣе 60 С.-Петербургскихъ и иногороднихъ художниковъ.

Подписная цѣна
на годъ 6 р., на полгода 4 р.

УРАЛЬСКОЕ

Редакція и Контора
изд. въ Екатеринбургѣ

ГОРНОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ,

издаваемый Совѣтомъ Съезда Уральскихъ Горнопромышленниковъ.

Годъ третій.

6 февраля 1900 г.

№ 6.

СОДЕРЖАНІЕ: 1) Выплавка чугуна на Уралѣ. 2) VIII Съездъ Уральскихъ горнопромышленниковъ. 3) Торгово-экономическія извѣстія. 4) Значеніе сплавныхъ рѣвъ и желѣзнодорожныхъ линій въ дѣлѣ эксплуатаціи лѣсныхъ пространствъ для цѣлей горной промышленности. В. В. Мамонтова.

ВЫПЛАВКА ЧУГУНА НА УРАЛѢ.

Названіе заводовъ.	Число домен-ныхъ печей.	ВЪ ПУДАХЪ.		
		Выплав-лено во 2-е полуг. 1899 г.	Предполаг. выплавить въ 1 полуг. 1900 г.	Выплав-лено въ 1899 г.
Частные заводы.				
Чермозскій	1	313343	318500	483911
Кизеловскій	4	785734	803600	1555536
Бисерскій	2	326912	448024	673372
Кузье-Александровскій .	2	389624	382200	574909
Теплогорскій	1	257976	263800	522301
Чусовской	2	154210	566000	424155
Пашійскій	4	718622	1000000	1529660
Кутимскій	2	509615	550000	992601
Нижне-Тагильскій	4	624693	630000	1272568
Нижне-Салдинскій	4	1004039	895000	1984966
Верхне-Салдинскій	2	385523	400000	784295
Висимо-Шайтанскій	1	145090	220000	382881
Александровскій	2	242050	273000	242050
Сосьвенскій	1	331289	300000	537986
Надеждинскій	4	1330680	1440000	2458169
Нейво-Алапаевскій	2	415727	410000	1813510
Нейво-Шайтанскій	1	186116	180000	
Верхне-Синячихинскій . . .	1	129771	140000	
Ирбитскій	1	165871	150000	
Верхъ-Исетскій	1	247776	228800	470123
Режевской	1	235004	228700	389999
Нейво-Рудянскій	1	281940	204800	484390
Верхне-Тагильскій	1	9586	221600	232033
Уткинскій (Стенбокѣ) . . .	1	103576	267100	377024
Невьянскій	2	356497	350000	738159
Петрокамскій	1	210232	200000	410965
Сысертскій	2	359306	349800	703788
Сѣверскій	2	432252	501000	834034
Нижне-Сергинскій	2	295479	330000	619434
Верхне-Сергинскій	1	156938	270000	427366
Нижне-Уфалейскій	1	252025	310000	606441
Верхне-Уфалейскій	1	276011	190000	615636
Кыштымскій	3	307951	432000	749115
Каслинскій	2	139633	231000	381866
Нязьпетровскій	3	267647	339000	505881
Ревдинскій	2	328941	300000	634945
Шайтанскій	1	52127	350000	455070
Билимбаевскій	2	316086	275000	544776
Кувинскій	2	286917	250000	646897
Уткинскій (Строганова) . . .	2	348645	300000	678085
Кыновскій	1	277984	250000	495104
Спасскій	2	422956	540000	909170
Николаевскій	1	267072	220000	524979
Катавскій	4	295705	612000	954750
Юрюзанскій	3	456502	510000	992419
Воскресенскій	1	153906	180000	318891
Архангельскій	1	8722	375000	8722
Тирляинскій	2	309424	300000	667051
Бѣлорѣцкій	2	425633	655000	1003500
Узянскій	1	267505	240000	524488
Кагинскій	1	267523	270000	568884
Авзянопетровскій	2	477800	600000	1007313
Лемезинскій	1	—	240000	—
Зигазинскій	2	349011	380000	649238

Инзерскій	2	426212	450000	858706
Лапыштинскій	1	258189	250000	485507
Омутнинскій	2	189062	250000	476535
Песковскій	2	194109	300000	452704
Климковскій	1	150799	240000	398734
Черно-Холуницкій	1	11259	150000	82081
Залазинскій	2	77542	170000	206610
Молебскій	1	137522	42000	137522
Итого по 62 частн. з.	111	17840917	21710124	38469060
Казенные заводы.				
Купчинскій	3	489481	500000	929339
Верхнетуринскій	2	284554	476190	600509
Баранчинскій	2	291381	240000	512563
Каменскій	2	269852	300000	522200
Златоустовскій	1	276494	435000	626286
Саткинскій	2	44000	775000	901015
Кусинскій	1	194316	220000	476964
Серебрянскій	1	140130	150000	275098
Нижнетуринскій	1	19902	127500	19902
Итого по 9 каз. з.	15	2010110	3223690	4863876
Всего 71 зав. Урала	126	19851027	24933814	43322936

Изъ вышеприведенной таблицы видно, что выплавка чугуна на Уралѣ въ 1899 году была весьма неблестяща. Общій приростъ производства выразился по сравненію съ предшествовавшимъ годомъ цифрою всего въ 700.000 пудовъ. Это объясняется тѣмъ, что въ отчетномъ году значительное число доменныхъ печей находилось въ перестройкѣ и ремонтѣ, тогда какъ другія печи только что вновь строились и нѣкоторые заводы, какъ Архангельскій, Нижнетуринскій, Черно-Холуницкій и др. были пущены въ дѣйствіе лишь въ самомъ концѣ года, или работали въ теченіи года весьма короткое время. Но эти причины, вызвавшія незначительность производительности заводовъ въ 1899 году, послужатъ, наоборотъ, причинами усиленнаго роста чугуноплавильнаго производства въ настоящемъ 1900 году, что и видно изъ предположеній на первое полугодіе настоящаго года (см. графу 2-ю), а именно въ это полугодіе выплавка ожидается около 25.000.000 пудовъ—цифра еще небывалая на Уралѣ. Такимъ образомъ

истекшій годъ можетъ быть названъ мобилизаціоннымъ: доменное дѣло на Уралѣ въ теченіи его подготовилось къ дальнѣйшимъ, болѣе рѣшительнымъ шагамъ на пути къ общему увеличенію производства чугуна на Уралѣ. Общее число доменныхъ печей за этотъ годъ увеличилось на 5.

VIII СЪѢЗДЪ УРАЛЬСКИХЪ ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ.

ЖУРНАЛЪ

седьмого засѣданія (утреннее) VIII очередного Съезда Уральскихъ горнопромышленниковъ въ Екатеринбургѣ

22 января 1900 года.

(Окончаніе).

Въ засѣданіе прибыли—Предсѣдатель и члены, присутствовавшіе въ предшествовавшемъ засѣданіи.

Прочитанъ и съ нѣкоторыми исправленіями утвержденъ журналъ шестого засѣданія.

Доложена отвѣтная телеграмма г. Министра Земледѣлія и Государственныхъ имуществъ А. С. Ермолова на привѣтствіе членовъ Съезда.

Выслушано краткое заключеніе комисіи, которой Съездъ поручилъ ознакомиться съ запискою В. В. Мамонтова объ условіяхъ снабженія древеснымъ углемъ Уральскихъ заводовъ изъ сѣверныхъ лѣсовъ. Провѣривъ и въ незначительной мѣрѣ исправивъ нѣкоторые цифровыя данныя, комисія вполне раздѣляла высказанныя въ запискѣ соображенія, имѣющія конечнымъ выводомъ обезпеченную доходность желѣзной дороги отъ Ирбита до Таборинскаго и возможность при посредствѣ ея и линіи Купва-Сосьва получать ежегодно около 19 мил. пудовъ древеснаго угля. По предложенію г. Предсѣдателя Съездъ постановилъ: опубликовать записку г. Мамонтова. Въ связи съ обсужденіемъ вопроса о стоимости доставки угля возникли пренія объ улучшеніи способа перевозки его въ виду недостаточной вмѣстимости обыкновенныхъ вагоновъ. Послѣ обмена мнѣній Съездъ постановилъ: возбудить ходатайство о выработкѣ особыхъ правилъ для перевозки горнозаводскихъ грузовъ въ подвижномъ составѣ отправителя или приспособленномъ за счетъ отправителя. Г. Бѣловъ сказалъ слѣдующую рѣчь: „Я выслушала съ большимъ интересомъ прочитанный въ комисіи докладъ В. В. Мамонтова, докладъ тѣмъ болѣе цѣнный, что онъ построенъ не на книжныхъ данныхъ, а на двухлѣтнемъ изученіи мѣстностей, о которыхъ въ докладѣ идетъ рѣчь. Не могу только согласиться съ скромными цифрами полученія угля съ р. Тавды, но нахожу излишнимъ обременять Съездъ возраженіями по этому вопросу по той причинѣ, что какъ самъ г. Мамонтовъ, такъ и комисія признаютъ эти

цифры минимальными; этого минимальнаго количества угля, 17 мил. пудовъ, слишкомъ достаточно, чтобы признать права за дорогой на р. Тавду и даже поставить ее въ первую очередь. Небезполезнымъ считаю только сказать, что заключеніе, къ которому приходятъ г. Мамонтовъ и комиссія, вполне совпадаютъ съ взглядами г. Министра Финансовъ, который теперь именно болѣе, чѣмъ когда-либо готовъ придти на помощь Уральской горнозаводской промышленности. Позвольте остановиться на этихъ послѣднихъ словахъ и разъяснить, къ чему теперь именно, повидимому нѣсколько поздно, пришло время для Урала. Всего какихъ-нибудь 15 лѣтъ тому назадъ положеніе нашего горнозаводскаго дѣла было таково: производительность чугуна въ странѣ не превышала 36 мил. пудовъ, потребность же въ металахъ возрастала, можно сказать, не только съ каждымъ годомъ, а съ каждымъ днемъ. Велѣдствіе этого ввозъ металловъ изъ границы усиливался съ такой же быстротой и достигъ ужасающихъ размѣровъ. Вотъ почему въ то время, самый существенный вопросъ въ дѣлѣ развитія нашей горнозаводской промышленности, вопросъ, стоявшій на первой очереди, состоялъ не въ томъ, чтобы развивать промышленность тамъ, гдѣ желаемые результаты могли обнаружиться лишь въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, а тамъ, гдѣ производство можно было поднять быстро, въ возможно короткое время; передъ этимъ наиболѣе сильнымъ требованіемъ все остальное должно было отступить на задній планъ. Понятно, что рѣшить такъ поставленную задачу Уралъ не могъ, нужны были для того коксъ и сильные капиталы; ни того, ни другого Уралъ не имѣетъ. Вотъ почему пришлось обратиться къ югу Россіи, гдѣ оказались и коксъ и богатяя руды; вотъ почему пришлось обратиться къ заграничнымъ предпринимателямъ, въ рукахъ которыхъ сильные капиталы. Время оправдало основательность такой промышленной политики; въ теченіи какихъ-нибудь 15 лѣтъ югъ донелъ до выплавки 100 мил. пуд. чугуна и за собой поднялъ производительность и другихъ горнозаводскихъ округовъ. Благодаря югу мы теперь, не смотря на продолжающуюся увеличиваться потребность въ чугунѣ, знаемъ по крайней мѣрѣ то, что освобожденіе нашего отечества отъ заграничнаго ввоза къ намъ металловъ возможно и осуществимо и притомъ въ недалекомъ будущемъ. Это во первыхъ, а затѣмъ теперь именно наступило время думать о постановкѣ нашего горнозаводскаго дѣла на болѣе желательныхъ основаніяхъ, которыя до сей поры по необходимости приходилось игнорировать. Съ этой точки зрѣнія на первый планъ выступаетъ Уралъ съ ихъ естественными богатствами и съ его исторіей. Министерство ожидаетъ, что дальнѣйшая дѣятельность Урала должна не только освободить нашъ рынокъ отъ заграничнаго ввоза, но и внести въ жизнь Урала новые порядки. Признавая всю ту пользу, которую принесла Уралу основанная

на крупномъ землевладѣніи система заводско-окружнаго хозяйства, дѣйствовавшая здѣсь цѣлыхъ два вѣка съ полной исключительностію, Министерство полагаетъ, что такой порядокъ не соответствуетъ болѣе требованіямъ времени и что настало время думать о томъ, чтобы рядомъ съ крупной промышленностію Урала дана была возможность всѣмъ и каждому, желающимъ работать, находить на Уралѣ работу на облегченныхъ по возможности условіяхъ. Чтобы передать Съѣзду съ большей точностію взглядъ Министерства на вопросъ, я позволю себѣ прочесть нѣсколько строкъ изъ одного официальнаго документа, прямо относящагося къ дѣлу. Вотъ что въ немъ говорится: «Пока господствуетъ прежній способъ, разработка и даже разслѣдованіе минеральныхъ богатствъ каждой заводской дачи будетъ всегда ограничиваться надобностями даннаго завода, ограниченными въ свою очередь размѣрами лѣсной дачи, а съ другой стороны лѣса громадныхъ казенныхъ дачъ, не заключающихъ въ своихъ нѣдрахъ минеральныхъ богатствъ и сколько-нибудь удаленныхъ отъ рудныхъ мѣсторожденій, будутъ гибнуть за недостаткомъ эксплуатаціи и въ то же время будутъ раздаваться жалобы на недостатокъ на Уралѣ топлива». Вотъ на почвѣ этихъ-то, выраженныхъ въ этихъ строкахъ основаній Министерство и готово проявить свою заботливость о нуждахъ Уральской горнозаводской промышленности. Первымъ шагомъ въ этомъ направленіи представляется соединеніе рудъ, лѣсовъ и каменноугольныхъ мѣсторожденій Урала желѣзной дорогой, которая должна пройти отъ станціи Богдановичъ на Ирбитъ и Тавду. Дорога эта дастъ возможность образовать громадный рынокъ древеснаго угля по цѣнамъ, вполне доступнымъ для эксплуатаціи, а это только прежде всего и нужно въ видахъ намѣченныхъ Министерствомъ цѣлей. Вотъ почему я признаю эту дорогу особой важности и прошу Съѣздъ дать ей предпочтеніе въ ряду всѣхъ другихъ дорогъ. Обращаясь за симъ къ другимъ намѣченнымъ дорогамъ, я не могу не признать важности многихъ изъ нихъ для развитія Уральской горнозаводской промышленности; таковы—магистральная линія, долженствующая соединить заводы западнаго склона Урала, отъ Авзянопетровскаго завода до Лысьвы и дорога отъ горы Магнитной до Уфы. За ними выстунаютъ другія меньшаго значенія дороги. Какъ общее замѣчаніе, позволю себѣ по поводу всѣхъ этихъ дорогъ высказать: Уралъ, безспорно, нуждается въ цѣлой сѣти ж. дорогъ, проведеніе которыхъ есть только дѣло времени. Цѣлесообразное выполненіе этой сѣти въ прямой зависимости отъ изученія экономическихъ условій Урала и въ выработкѣ затѣмъ плана съ цѣлю послѣдовательнаго его выполненія; безъ этого здѣсь, на Уралѣ, можетъ повториться таже ошибка, которая такъ рѣзко сказалась въ проведеніи сѣти ж. д. по всей Россіи; достаточно извѣстно, что нѣкоторыя про-

веденныя дороги оказываются вовсе ненужными, нѣкоторыя, какъ наприм. бывшая уральская горнозаводская дорога, искалѣченными; съ другой стороны нѣкоторыя безспорно нужныя дороги до сихъ поръ отсутствуютъ. Въ виду всего этого я полагаю, что намъ не будетъ возможности въ настоящемъ Сѣздѣ намѣтить всѣ ж. дороги съ указаніемъ очереди ихъ постройки, о проведеніи которыхъ слѣдовало бы ходатайствовать. Ограничивая наши ходатайства лишь дорогами, находящимися въ исключительныхъ условіяхъ, какъ Тавдинская дорога, и выступающими затѣмъ по своему значенію дорогами, какъ магистраль по зап. склону Урала и дорога Уфа-Магнитная, я полагалъ бы, что по отношенію къ остальной сѣти дорогъ слѣдовало бы дать Совѣту особыя средства для предварительнаго ознакомленія съ экономическими условіями Урала, въ связи съ вопросомъ о проведеніи ж. дороги».

Г. Предсѣдатель отвѣчалъ, что сообщеніе В. Д. Бѣлова является въ высшей степени важною и пріятною для Урала вѣстью. Что г. Министръ Финансовъ обращаетъ свое заботливое вниманіе на Уральскую промышленность, это не подлежало сомнѣнію, но специально устремленное въ настоящее время вниманіе къ Уралу является благою вѣстью. Не вдаваясь въ подробности, не предпріявая приѣмовъ къ къ оживленію Урала, которые могутъ быть почерпнуты изъ указаній Сѣздовъ, могутъ быть измѣнены или сохранены, — въ высшей степени важно, что Уралъ удостоенъ исключительнаго участія къ его судьбѣ, котораго онъ заслуживаетъ. Нельзя поэтому не выразить глубокой благодарности уважаемому В. Д. и кромѣ того тотчасъ же послать телеграмму г. Министру Финансовъ за столь лестное вниманіе къ нуждамъ Урала. Сѣздъ присоединился къ обоимъ предложеніямъ.

Г. Дитмаръ довелъ до свѣдѣнія Сѣзда выраженное Министромъ Финансовъ пожеланіе, чтобъ въ Харьковѣ была сосредоточена ежемѣсячная статистика производительности чугуна и каменнаго угля по всей Имперіи, а также свѣдѣнія о мѣстныхъ рыночныхъ цѣнахъ на уголь, чугунъ и наиболѣе ходовые сорта желѣза и стали, каковыя свѣдѣнія должны поступать по районамъ въ мѣстный Совѣтъ Сѣзда, а оттуда сообщать въ цифрахъ по заводскимъ округамъ въ Харьковъ. Нѣкоторые члены Сѣзда признавали затруднительнымъ добывать свѣдѣнія о цѣнахъ, потому что на Уралѣ рынковъ собственно нѣтъ, номенклатура желѣзныхъ товаровъ чрезвычайно разнообразна, а цѣны на вѣнскихъ рынкахъ устанавливаются на продолжительные сроки, такъ что изъ преисъ-курантовъ фирмъ и ежегодниковъ Матвѣева можно почерпнуть необходимыя свѣдѣнія. Сѣздъ постановилъ: поручить Совѣту Сѣзда собирать ежемѣсячныя свѣдѣнія о количествѣ выплавленного чугуна и добытаго угля по округамъ и сводъ этихъ данныхъ сообщать Сѣзду южнорусскихъ

горнопромышленниковъ, свѣдѣнія же о цѣнахъ составлять и сообщать по мѣрѣ возможности.

Послѣ перерыва засѣданія выслушанъ докладъ ревизіонной комисіи, смѣта и основанія раскладки на текущій 1900 годъ. Отчетъ Совѣта Сѣзда утвержденъ. По заявленію члена Совѣта А. И. Фадѣева о томъ, что по примѣру прошлыхъ лѣтъ возможно ожидать нѣкотораго недобора суммъ по раскладкѣ, а потому слѣдовало бы при составленіи ея прибавить до 8⁰/₀, Сѣздъ постановилъ: 1) сдѣлать это добавленіе въ суммѣ 1500 р. къ представленной ревизіонной комисіею общей смѣтѣ въ суммѣ 25500 р., поэтому 2) утвердить бюджетъ въ общей суммѣ 27000 рублей, 3) исходя изъ соображеній ревизіонной комисіи относительно нормъ раскладки (440 единицъ), принять таковыя соотвѣтственно утвержденной бюджетной суммѣ.

По утвержденіи смѣты и раскладки г. Поклевскій-Козельскій предложилъ Сѣзду благодарить г.г. членовъ Совѣта за ихъ полезную дѣятельность.

Затѣмъ Сѣздъ приступилъ къ выборамъ должностныхъ лицъ. Въ баллотировкѣ участвовало 21 лицо, имѣющее соотвѣтствующій цензъ.

Въ члены Совѣта по запискамъ большинство голосовъ получили: г.г. Замятнинъ, Фадѣевъ, Карпинскій, Тибо-Бриніоль, Грамматчиковъ (отъ баллотировки отказался) и Умовъ, При баллотировкѣ шарами въ члены Совѣта получили: А. И. Фадѣевъ 20 изб. (единогласно), П. И. Замятнинъ и П. М. Карпинскій по 19 изб. и 1 неизб., въ кандидаты — І. І. Тибо-Бриніоль и А. И. Умовъ по 19 изб. и 1 неизб. Первые трое признаны членами Совѣта, два послѣдніе кандидатами.

Затѣмъ въ уполномоченные Сѣзда по большинству записокъ баллотировались шарами: В. Г. Дружининъ, получившій 20 изб. и 1 неизб., баронъ Д. Г. Гинцбургъ 19 изб. и 2 неизб., В. В. Желватыхъ 19 изб. и 2 неизб., А. О. Жонесъ-Спонвиль 17 изб. и 4 неизб., А. П. Матвѣевъ 16 изб. и 5 неизб. и М. П. Филипенко 16 изб. и 5 неизб.

По окончаніи выборовъ г. Боянскій просилъ позволенія сказать нѣсколько вступительныхъ словъ къ предстоящему обсужденію вопроса о подъѣздныхъ путяхъ. Онъ высказалъ глубокую благодарность В. Д. Бѣлову за принесенную имъ радостную вѣсть о вниманіи къ Уралу со стороны Петербурга. Промышленность Урала слишкомъ долго и терпѣливо ждала удовлетворенія своихъ настоятельныхъ нуждъ, она слишкомъ довѣрчиво относилась къ обѣщаніямъ, которыя не исполнялись. Сѣздовъ уральскихъ горнопромышленниковъ, которые имѣютъ право возвышать о ея нуждахъ свой голосъ, было всего только 8, между тѣмъ промышленность здѣсь существуетъ еще съ Петра Великаго. Чтобъ не питать опасеній и на будущее время за наши надежды, необходимо просить В. Д., извѣстнаго знатока Уральской промышленности, горячо ей сочувствующаго, настаивать въ Петер-

бургъ на скорѣйшемъ удовлетвореніи всего, о чемъ мы просимъ и что намъ необходимо, его голосъ дойдетъ первымъ до Министра Финансовъ и мнѣніе его будетъ авторитетно. Съѣздъ по предложенію Предсѣдателя присоединился къ этому заявленію. Г. Бѣловъ отвѣчалъ выраженіемъ благодарности, высказавъ, что по ревности къ нуждамъ Урала онъ ставитъ себя въ ряду первыхъ на этомъ Съѣздѣ и употребитъ всѣ силы, чтобъ воспользоваться благоприятнымъ отношеніемъ высшихъ сферъ къ Уралу, которое выдвигаетъ теперь интересы развитія Уральской промышленности на первое мѣсто среди прочихъ интересовъ промышленности.

ЖУРНАЛЪ

восьмого засѣданія (вечернее) 22 января 1900 года.

Въ засѣданіе прибыли—Предсѣдатель и члены, присутствовавшіе въ предшествовавшемъ засѣданіи, кромѣ А. И. Фадѣева, Б. Э. Бабея и И. А. Поклевскаго.

Прочитанъ и утвержденъ журналъ прошлаго засѣданія.

Прочитанъ и принятъ текстъ телеграммы г. Министру Финансовъ.

Съѣздъ приступилъ къ обсужденію вопроса о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ для надобностей Уральской горной промышленности.

Г. Бѣловъ полагалъ, что сразу намѣтить всю сеть необходимыхъ Уралу рельсовыхъ путей невозможно, такъ какъ для этого нужны предварительныя экономическія изысканія, поэтому задачей настоящаго Съѣзда по его мнѣнію—намѣтить линію первой очереди. Такою линіею надо считать Невьянскъ-Ирбитъ-Таборинское черезъ Алапаевскъ съ вѣтвью на Егоршино и Богдановичъ. Этою линіею разрѣшается капитальный вопросъ о снабженіи заводовъ средняго Урала топливомъ древеснымъ и минеральнымъ. Но для сокращенія средствъ, потребныхъ на ея сооруженіе, было бы целесообразно вести ее только отъ села Таборинскаго на Ирбитъ и Богдановичъ черезъ Егоршинское мѣстороженіе каменнаго угля. Г. Калугинъ возражалъ противъ этого, указавъ, что въ случаѣ такого измѣненія линіи были бы обойдены пять заводовъ: Алапаевскій, Нейво-Шайтанскій, Петрокаменскій, Ирбитскій и Верхне-Синячихинскій, которые по проекту VI Съѣзда должны находиться или на самой желѣзной дорогѣ, или поблизости отъ нея. Кромѣ того въ топливъ наиболѣе нуждаются именно заводы—Невьянскій, Петрокаменскій и Нейво-Шайтанскій, потребности которыхъ найдутъ удовлетвореніе лишь при осуществленіи желѣзной дороги по плану VI Съѣзда. По той же линіи Алапаевскій округъ усилитъ ввозъ рудъ изъ Тагила, которыми пользуется и сейчасъ, перевозя ихъ гужемъ. Къ этому г. Предсѣдатель добавилъ, что по послѣднимъ

изысканіямъ, произведеннымъ въ Невьянской дачѣ, опредѣлены большіе запасы желѣзныхъ рудъ, которыя кромѣ усиленія производства существующихъ заводовъ, быть можетъ, пойдутъ для снабженія заводовъ, могущихъ возникнуть на Тавдинскомъ древесномъ углѣ. Г. Мамонтовъ не раздѣлялъ опасеній г. Бѣлова по поводу затрудненій въ средствахъ къ осуществленію проектированной VI Съѣздомъ линіи во всемъ ея объемѣ, такъ какъ ему изъ вполнѣ достовѣрныхъ источниковъ извѣстно, что уже нашелся предприниматель, который лѣтомъ 1899 года произвелъ на свой счетъ техническія изысканія отъ Невьянска до Ирбита и возбудилъ передъ Правительствомъ ходатайство о разрѣшеніи ему постройки этой дороги, обязавшись, если это будетъ признано необходимымъ, продолжить линію до Тавды и отвести вѣтвь черезъ Егоршино на Богдановичъ. Г. Тибо-Бриниоль высказалъ, что главнѣйшая задача Уральской промышленности—развитіе чугуноплавильнаго производства, по этому въ виду отсутствія увѣренности въ успѣшномъ примѣненіи егоршинскаго антрацита къ доменной плавкѣ линія на Тавду, имѣющая дать древесное топливо, должна быть поставлена впереди Егоршинской. Г. Мамонтовъ на это возражалъ, что вопросъ объ очереди отпадаетъ въ виду предполагаемой концессіи на одновременную постройку всей линіи. Г. Предсѣдатель, также нераздѣляя взгляда г. Тибо-Бриниоля, находилъ, что если антрацитъ и не пойдетъ въ доменную плавку, то снабженіе имъ заводской промышленности все же освободитъ извѣстное количество древеснаго топлива для доменнаго производства. Многіе члены Съѣзда вполнѣ присоединились къ этому замѣчанію. Г. Бѣловъ высказалъ, что выслушанные имъ аргументы убѣждаютъ его въ целесообразности осуществленія проекта VI Съѣзда во всемъ его объемѣ, т. е. линіи Невьянскъ-Ирбитъ-Таборинское съ вѣтвью черезъ Егоршино на Богдановичъ. Съѣздъ постановилъ: признавая эту линію первоочередною, нынѣ же возбудить ходатайство о ея скорѣйшемъ сооруженіи.

Съѣздъ перешелъ къ обсужденію проекта линіи Кушва-Сосьва. Г. Замятинъ высказалъ, что постройку этой линіи приняло на себя акціонерное общество «Ермакъ», которое уже затратило значительныя средства на ея изысканія и подготовительныя работы, поэтому надо думать, что осуществленію постройки препятствуютъ лишь переживаемыя обществомъ въ настоящее время денежныя затрудненія, которыя вѣроятно будутъ устранены, поэтому слѣдовало бы съ ходатайствомъ обождать до выясненія роли «Ермака». Г. Предсѣдатель и Бѣловъ находили, однако, возможнымъ для Съѣзда высказать, что линія Кушва-Сосьва признается весьма полезною, но такъ какъ ея постройку приняло уже на себя частное общество, то не включать ее въ число линій, о которыхъ Съѣздъ имѣетъ специально ходатайствовать. Г. Стрижовъ также полагалъ высказаться въ пользу важнаго зна-

ченія для Урала этой линіи, что помогло бы привлеченію къ дѣлу капиталовъ и устраненію такимъ путемъ затрудненій, испытываемыхъ обществомъ. Съѣздъ присоединился къ предложенію г.г. Предсѣдателя и Бѣлова.

Съѣздъ перешелъ къ обсужденію проекта новой магистрали по западному склону Урала. Г. Предсѣдатель находилъ болѣе цѣлесообразнымъ отодвинуть намѣченную VI-мъ Съѣздомъ и нѣсколько видоизмѣненную уполномоченными въ ихъ ходатайствахъ линію на западъ въ цѣляхъ спрямленія ея и обслуживания сельскохозяйственного района, обнимающаго собою Красноуфимскій и Кунгурскій уѣзды, а главное—сокращенія разстоянія вывоза высокопроцентныхъ рудъ южнаго Урала на Каму. Для удовлетворенія же заводовъ, лежащихъ отъ этой линіи на востокъ, можно перерѣзть эту мѣстность перпендикулярами на линію Пермской ж. д. Эту мысль воицѣ раздѣлялъ г. Кузнецовъ, полагая, что тогда будетъ выходъ богатымъ южноуральскимъ рудамъ на заводы Вятской губерніи. Г. Предсѣдатель кромѣ доводовъ, приведенныхъ имъ на VI Съѣздѣ (см. журналъ 18 января 1898 года, исключая упоминанія объ Артинскомъ заводѣ), привелъ еще слѣдующія соображенія: Бакальскими рудами интересуются многіе заводы; если казенный участокъ этого мѣсторожденія не будетъ въ силахъ удовлетворить спросъ на руду, то имѣются участки Симскихъ и Катавскихъ заводовъ; далѣе, обнаружены огромныя богатства въ Комаровской дачѣ. Всѣ эти руды станутъ доступными для вывоза. Г. Боянскій замѣтилъ, что линія по западному склону Урала, намѣчаемая г. Предсѣдателемъ, пройдетъ какъ разъ по серединѣ между Камою и Пермскою ж. д., а имѣющая ее пересѣчь линія Москва-Кыштымъ создастъ поперечный выходъ, что вызоветъ кромѣ обмѣна сырьемъ еще и облегченный вывозъ на рынки уральскихъ продуктовъ. Г. Умовъ находилъ осуществленіе обсуждаемаго направленія полезнымъ только для вывоза рудъ, зато имъ обездолены были бы всѣ заводы западнаго склона. Г. Предсѣдатель возражалъ, что это можетъ быть устранено отчасти пересѣченіемъ горнозаводскаго района съ Екатеринбургa или Тараскова на новую магистраль, а отчасти оборудованіемъ заводовъ узкоколейными путями, затѣмъ рано или поздно осуществится линія Москва-Кыштымъ, вызываемая необходимостью обхода чрезмѣрно перегруженной линіи Самаро-Златоустовской. На указаніе г. Предсѣдателя, что возможно удовлетвореніе нуждъ отдѣльныхъ заводовъ узкоколейными подъѣздными путями, нѣкоторые члены находили, что пути эти потребуются на большія сравнительно разстоянія и постройка ихъ будетъ не подѣ силу заводамъ. Г. Замятинъ высказалъ, что направленіе линіи западнаго склона обсуждалось уже на V и VI Съѣздахъ и они пришли къ выводу, что принятое въ ходатайствѣ направленіе наиболѣе удовлетворяетъ интересамъ большой группы заводовъ, которая при

вариантѣ Бердяушъ-Красноуфимскъ-Кунгуръ осталась бы въ сторонѣ. Сумма длины магистрали Бердяушъ-Красноуфимскъ - Пермь съ перпендикулярами на Пермскую ж. д. значительно превзойдетъ длину проектированной VI Съѣздомъ линіи. Поэтому слѣдуетъ остаться при прежнихъ пожеланіяхъ и дать выходъ этой линіи отъ Сылвенскаго завода на Кунгуръ и Пермь, потому что вариантъ, предложенный уполномоченными, именно выходъ на Лысьву, вызоветъ огромныя трудности, такъ какъ придется вести линію горными берегами Чусовой. Г. Конюховъ находилъ цѣлесообразнѣе линію, проектированную уполномоченными, идущую вдоль западнаго склона Урала, такъ какъ она съ боковымъ выходомъ на Екатеринбургъ имѣетъ громадное значеніе для всего западнаго горнозаводскаго района, вовсе лишеннаго рельсовыхъ путей. Линія эта, захватывая почти всѣ заводы, расположенные вдоль западнаго склона Урала, числомъ до 11, и связывая ихъ между собою и съ общемою сѣтью, а также съ богатѣйшими мѣсторожденіями рудъ южнаго Урала, дастъ этимъ заводамъ слѣдующія выгоды: во 1-хъ, пользоваться рельсовыми путями для отправки своихъ произведеній во всякое время, взамѣнъ существующаго теперь сплава по р. Чусовой, весьма кратковременнаго, при чемъ та масса лѣсовъ, которые теперь служатъ въ горнозаводскихъ округахъ для постройки коломенокъ, освободится для расширенія заводскихъ производствъ и заводы будутъ избавлены отъ риска, сопряженнаго съ отвалами каравановъ по Чусовой, которые въ маловодныя весны подвергаются опасности на полпути, чему и бывали примѣры. Расчеты показываютъ, что доставка грузовъ по желѣзной дорогѣ, идущей параллельно Чусовой, обойдется немногимъ дороже сплава, а именно отъ 1 до 1,5 коп. въ пудѣ, каковое удорожаніе не имѣетъ значенія въ виду вышеупомянутыхъ весьма важныхъ удобствъ доставки грузовъ по желѣзнодорожному пути. Во 2-хъ, нѣкоторые заводы, расположенные по линіи проектированной уполномоченными, нуждаются въ рудахъ, другіе же въ горючемъ. Такъ напр. на чугуноплавильныхъ заводахъ Билимбаевскомъ и Уткинскомъ, графа Строганова, имѣющихъ по двѣ доменные печи, совершенно оборудованныя, дѣйствуетъ только по одной, при чемъ выплавляется чугуна въ Билимбаѣ 550 т. п., въ Уткѣ 650 т. п., вторыя же доменные печи остаются въ бездѣйствіи запасными, слѣдовательно при благоприятныхъ условіяхъ производство этихъ заводовъ могло бы значительно возрасти. Съ проведеніемъ разсматриваемой магистрали съ выходомъ на Екатеринбургъ какъ упомянутые заводы, такъ и другіе, нуждающіеся въ рудахъ или горючемъ, получаютъ возможность пополнять недостатокъ въ матеріалахъ, получая древесный уголь изъ Тавдинскихъ лѣсовъ по проектированной уже Съѣздомъ дорогѣ Невьянскъ-Таборинское, а недостатокъ въ рудахъ пополнять богатыми рудами южнаго Урала. Въ 3-хъ, упомяну-

тая магистраль при соединеніи съ Пермской ж. д. на ст. Лысьва будетъ имѣть выходъ на водный путь въ Лысьвѣ и Левшинѣ на Чусовую, а въ Перми на Каму и слѣдовательно всѣ заводы, лежащіе въ бассейнѣ р.р. Камы и Вятки, будутъ также имѣть возможность получать руды съ южнаго Урала, какъ напр. заводы Пастухова, которые по заявленію г. Кузнецова нуждаются въ хорошихъ рудахъ. Въ 4-хъ, длина пути по магистральной Бердяушъ-Лысьва и далѣе на Пермь немногимъ длиннѣе пути Бердяушъ-Кунгуръ-Пермь, т. е. первый путь, не теряя своего практическаго значенія, имѣетъ передъ вторымъ преимущество въ горнозаводскомъ отношеніи, обслуживая цѣлую сѣть заводовъ и будетъ обезпеченъ вслѣдствіе этого грузами, тогда какъ судить о грузахъ въ направленіи на Пермь-Красноуфимскъ-Кунгуръ Съѣздъ не имѣетъ данныхъ. Г. Мамонтовъ разъяснилъ мотивы, по которымъ уполномоченные измѣнили направленіе вмѣсто Перми на Лысьву съ выходомъ на Екатеринбургъ. Первое условіе—сокращеніе линіи около 100 верстъ, затѣмъ, примыкая къ Пермской ж. д. въ Лысьвѣ, т. е. почти при выходѣ Луньевской вѣтви, линія эта дастъ выходъ каменному углю на заводы западнаго склона Урала. Затѣмъ въ сферу вліянія ея войдетъ Кыновской округъ и казенная Илимская дача. Соединеніе съ Пермскою дорогою въ другомъ пунктѣ, Екатеринбургѣ, придастъ линіи значеніе какъ бы продолженія Тюменской вѣтви. Что касается отнесенія всей магистрали на западъ по всей линіи Бердяушъ-Красноуфимскъ-Пермь, то горячаго здѣсь, какъ указалъ уже Главный Лѣсничій Уральскихъ заводовъ г. Вольскій, мало, поэтому едва-ли здѣсь создастся горнозаводскій районъ. Для ускоренія исполненія ходатайства заинтересованныя заводууправленія представить Правительству гарантію опредѣленнаго количества перевозимыхъ грузовъ. На предложеніе Предсѣдателя ходатайствовать о производствѣ техническихъ и экономическихъ изысканій по всѣмъ тремъ направленіямъ одновременно, г. Конюховъ возражалъ, что сперва слѣдовало бы произвести изысканія по линіи Бердяушъ-Лысьва, а затѣмъ уже, въ случаѣ надобности, и по другимъ направленіямъ, такъ какъ значеніе первой линіи уже доказано. Г. Замятинъ замѣтилъ, что производство изысканій по всѣмъ указаннымъ направленіямъ на такомъ значительномъ разстояніи и въ гористой мѣстности вызоветъ затрату не менѣе 300.000 р., поэтому едва-ли Съѣздъ можетъ рассчитывать на отпускъ такихъ средствъ. Съ такимъ мнѣніемъ не соглашался г. Бѣловъ, возражая, что разъ рѣчь идетъ о постройкѣ сѣти, которая обойдется милліонами въ 30, то едва-ли Правительство затруднится въ средствахъ. Г. Предсѣдатель къ этому добавилъ, что такъ какъ никакихъ техническихъ и экономическихъ изысканій еще не произведено, то цѣлесообразнѣе затратить на нихъ 300.000 р., прежде чѣмъ ассигновать 30 милліоновъ. Г. Пенчковскій находилъ, что одновременное

производство изысканій въ трехъ направленіяхъ повлечетъ къ долгой отсрочкѣ осуществленія магистрали. Нѣкоторые члены находили полезнымъ баллотировать данный вопросъ, но г. Предсѣдатель полагалъ, что подобные вопросы едва-ли могутъ разрѣшаться путемъ баллотировки, результаты которой могутъ быть случайны въ зависимости отъ наличнаго числа членовъ, заинтересованныхъ въ томъ или другомъ направленіи. Въ виду отсутствія возраженій г. Предсѣдатель объявилъ, что Съѣздъ остановился на желаніи, чтобъ средствами казны были въ скорѣйшемъ времени произведены изысканія по всѣмъ тремъ направленіямъ.

Съѣздъ перешелъ къ обсужденію проекта линіи Челябинскъ-Царицынъ. Г. Предсѣдатель замѣтилъ, что горою Магнитною теперь очень интересуются, кромѣ того въ сферѣ вліянія проектируемой дороги окажется богатый Качкарскій золотоносный районъ. Г. Замятинъ сообщилъ, что при бывшемъ директорѣ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Максимовѣ велись дѣятельные переговоры съ обществомъ Владикавказской ж. д. по поводу постройки линіи Челябинскъ-Царицынъ, но правленіе поставило весьма тяжелыя условія, исходя изъ соображенія, что эта дорога будетъ убыточна. Г. Мамонтовъ къ этому добавилъ, что строительная стоимость ея исчислена была свыше 100 мил. рублей. Г. фонъ-Дитмаръ находилъ, что Съѣздъ могъ бы сопоставить значеніе для Урала дороги Челябинскъ-Царицынъ съ таковымъ же дороги Экибастузъ-Петропавловскъ, о которой упоминалъ г. Фигнеръ, и высказаться за желательность ея постройки, хотя бы не въ первую очередь. Съѣздъ, выслушавъ это заявленіе, постановилъ: обождать съ ходатайствомъ о сооруженіи линіи Челябинскъ-Царицынъ. Затѣмъ на поставленный вопросъ о линіи Экибастузъ-Петропавловскъ г. Замятинъ высказалъ, что какъ видно изъ объясненій, сдѣланныхъ на Съѣздѣ г. Фигнеромъ, дѣло это еще не выяснилось и въ настоящемъ году будутъ приняты изслѣдованія, поэтому высказать что-либо о значеніи линіи Экибастузъ-Петропавловскъ было бы преждевременнымъ, съ чѣмъ Съѣздъ и согласился.

Затѣмъ разсматривался проектъ линіи Уфа-Магнитная съ вѣтвями. Г. Мамонтовъ на чертежѣ объяснилъ вариантъ этой линіи противъ проекта VI Съѣзда, намѣченный уполномоченными согласно результатовъ правительственныхъ изысканій. Измѣненія въ первоначальномъ планѣ вызваны непреодолимыми техническими трудностями. Г. Гуви находилъ необходимымъ осуществленіе линіи Уфа-Магнитная съ вѣтвью на Кагинскій заводъ черезъ Зигазинскій, Комаровскую дачу и Авзянопетровскій. Производительность упомянутыхъ заводовъ близка къ 3 мил. пудовъ чугуна кромѣ того Кагинскій заводъ передѣлываетъ матеріалъ, получаемый изъ Бѣлорѣцкаго завода. Комаровская дача можетъ, какъ

уже было сказано при обсужденіи значенія линіи западнаго склона въ отношеніи вывоза южнорусскихъ рудъ, снабжать всѣ нуждающіеся заводы западнаго склона Урала, потому что запасы ея опредѣлены въ 6 миллиардовъ пудовъ при содержаніи до 60% желѣза и свойствъ легкоплавкости. Къ этой дачѣ примыкаетъ казенная Гирей-Кипчакская дача, тоже по всѣмъ даннымъ обилующая рудами. Богата рудами и дача Зигаинскаго завода. Всѣ эти запасы остаются неиспользованными, исключая скромныхъ потребностей мѣстныхъ заводовъ, по невозможности экспорта въ виду громадности разстояній гужевыхъ перевозокъ. Кромѣ подвоза сырья, заводы стали бы пользоваться желѣзною дорогой для вывоза металловъ, отправляемыхъ теперь караванами, на что истребляется много хорошаго лѣса. Послѣ краткаго обмѣна мѣній Съездъ постановилъ: такъ какъ правительственныя изысканія этой линіи уже произведены, то ходатайствовать о постройкѣ дороги Уфа-Магнитная съ вѣтвями во вторую очередь.

Прочитанъ докладъ комисіи, избранной для выработки отвѣтовъ управленію Пермской ж. д. по поводу отсрочки уплаты за перевозку металловъ къ пристанямъ. Послѣ нѣкоторыхъ преній, въ которыхъ было указано на стѣсненія для заводовъ, вызываемыхъ страховкою грузовъ и предоставленіемъ складовъ въ полное распоряженіе дороги, и на то, что каждое заводоуправленіе можетъ входить въ частныя соглашенія съ дорогою, Съездъ въ виду предстоящаго окончанія его занятій, не желая откладывать этого вопроса до будущаго Съезда, постановилъ: поручить Совѣту Съезда возобновить ходатайство въ указанномъ направленіи.

Г. Предѣдатель, прежде чѣмъ закрыть засѣданіе, считалъ необходимымъ выразить благодарность В. Д. Бѣлову за понесенные имъ труды и выраженное сочувствіе къ нуждамъ Урала, прося его поддержать ходатайства Съезда. Съездъ присоединился къ этому заявленію. Г. Бѣловъ изъявилъ полную готовность употребить всѣ свои силы къ достиженію успѣха ходатайствамъ Съезда.

Г. фонъ-Дитмаръ отъ имени Съезда южнорусскихъ горнопромышленниковъ привѣтствовалъ Съездъ и высказался о значеніи единенія Съездовъ, наблюдаемаго за послѣднее время, пожелавъ дальнѣйшаго сближенія и взаимнаго изученія нуждъ горнопромышленности различныхъ районовъ и приемовъ, употребляемыхъ Съездами къ ихъ удовлетворенію. Съездъ по предложенію г. Предѣдателя въ свою очередь привѣтствовалъ г. фонъ-Дитмара. Затѣмъ г. Карпинскій предложилъ благодарить Предѣдателя Павла Петровича Боклевскаго за понесенные имъ труды и содѣйствіе успѣшнымъ занятіямъ Съезда. Съездъ единодушно присоединился къ этому предложенію. Въ заключеніе по предложенію г. Предѣдателя

Съездъ выразилъ свою благодарность Секретарямъ. Затѣмъ Предѣдатель объявилъ всѣ вопросы программы исчерпанными и VIII Съездъ закрытымъ.

Секретарь Съезда *Н. Штейнфельдъ.*

ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКІЯ ИЗВѢСТІЯ.

◆ Въ связи съ разрѣшеніемъ вопроса о расширеніи на Уралѣ района лѣсовъ, доступныхъ для эксплуатаціи съ металлургической цѣлью, стоитъ вопросъ о новомъ типѣ вагоновъ для перевозки древеснаго угля, такъ какъ существующая въ Россіи система повагонной оплаты грузовъ чрезмѣрно удорожаетъ перевозку угля. Въ этомъ направленіи Америка ушла далеко впередъ. «Горноз. Листокъ» передаетъ, что тамъ устроены теперь вагоны емкостью до 3000 пудовъ.

◆ Въ Астрахани скончался д. е. с. Владиміръ Николаевичъ Виноградскій, бывший директоромъ Екатеринбургскаго реальнаго училища въ первые годы по его учрежденіи. На Уралѣ много инженеровъ и другихъ дѣятелей горнаго дѣла принадлежатъ къ ученикамъ покойнаго; всѣ они съ большою теплотою вспоминаютъ гуманнаго педагога.

◆ Каменноугольный кризисъ принимаетъ угрожающіе размѣры. На югѣ Россіи кромѣ нѣсколькихъ доменныхъ печей остановлены по недостатку топлива нѣкоторыя прокатныя фабрики. Въ южныхъ городахъ цѣны на уголь дошли до 28 коп. пудъ. Въ Петербургѣ общество финляндскаго пароходства прекращаетъ съ весны рейсы по нѣкоторымъ каналамъ въ виду невозможности обезпечить пароходы топливомъ. Желѣзныя дороги наканунѣ серьезныхъ затрудненій. Подвозъ угля изъ заграницы разрѣшенъ имъ безошлочно до 1 сентября.

◆ Изъ Качкаря намъ сообщаютъ, что послѣ ряда неудачъ, которыя потерѣли иностранцы, скупившіе золотые приски бр. Подвинцевыхъ и Зеленкова, иностранная администрація будетъ замѣнена русскими. Управляющимъ присками Качкарскаго анонимнаго общества (Подвинцевыхъ) будетъ П. Е. Лебедевъ, а Успенскими (Зеленкова) М. С. Жихаревъ, оба мѣстные жители, служившіе долгое время на золотыхъ прискахъ въ Качкарской системѣ. Не касаясь личностей, мы съ удовольствіемъ отмѣчаемъ, что наконецъ и сами иностранные предприниматели, явившіеся со своими капиталами на Уралъ, должны были убѣдиться, что дѣло, требующее прежде всего знанія мѣстныхъ условій, нельзя ввѣрять людямъ, не только совершенно незнакомымъ съ краемъ и его особенностями, но повидимому даже не желавшимъ ознакомиться.

◆ По свѣдѣніямъ «Урала», Гирей-Кипчакская казенная дача, на богатство желѣзныхъ рудъ въ которой указывалось на VIII съездѣ уральскихъ горнопромышленниковъ, объявлена закрытою для горнаго промысла.

◆ Газетная травля Липецкаго предводителя дворянства Кожина за снѣтіе въ аренду крестьянскихъ земель для добычи руды продолжается, хотя газеты (напр. «Нов. Вр.») сами вынуждены сознаться, что благодаря Кожину возникло 6 новыхъ доменныхъ печей, что все мѣстное населеніе получило превосходные заработки, что безлошадные крестьяне исчезли и т. п. Теперь эти мало осмысленные вопли преслѣдуютъ тему: Кожинъ арендовалъ земли съ платою всего по $\frac{1}{4}$ коп. съ

пуда руды, а если бы руду добывали сами крестьяне, то зарабатывали бы по 4 коп. съ пуда. Разсужденіе чисто дѣтское! Можетъ ли предпріятіе, расчитанное на производительность въ нѣсколько миллионъ пудовъ металла, опираться на кустарную добычу руды? Далѣе, во что обратились бы мѣсторожденія рудъ при эксплуатаціи ихъ совершенно невѣжественными и неимущими хлѣбопашцами?! Наконецъ, кто же получаетъ заработную плату за добычу и перевозку руды, какъ не тѣ же мѣстные крестьяне. Вся эта Липецкая исторія въ высшей степени тенденціозна и не умна и служить лишь доказательствомъ невѣжества большинства органовъ нашей общей печати въ дѣлахъ горной промышленности. Что касается нравственной стороны дѣла, то совершившееся на дняхъ почти единогласное избраніе г. Кожина въ предводители дворянства на слѣдующій срокъ служитъ лучшимъ доказательствомъ, что мѣстное общество не нашло въ его поступкахъ того предосудительнаго, чего тщетно искали газеты.

Значеніе сплавныхъ рѣкъ и желѣзнодорожныхъ линій въ дѣлѣ эксплуатаціи лѣсныхъ пространствъ для цѣлей горной промышленности.

В. В. Мамонтова.

(Окончаніе).

Рѣка Тавда и прилегающая мѣстность.

Рѣка Тавда образуется изъ слиянія рѣкъ Сосьвы и Лозьвы. Отъ мѣста слиянія этихъ двухъ рѣкъ до впаденія въ рѣку Тоболь рѣка Тавда имѣетъ протяженіе 713 верстъ. *) Берега рѣки представляются въ общемъ на всемъ этомъ протяженіи низменными и только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ рѣка подходит къ высокому берегу, ограничивающему долину рѣки Тавды съ правой стороны; съ лѣвой стороны высокихъ береговъ совершенно не встрѣчается.

Какъ влѣво, такъ и вправо отъ главнаго русла рѣки Тавды отходитъ масса старицъ (старыхъ протоковъ). Долина рѣки представляетъ болотистую мѣстность, покрытую хорошимъ здоровымъ лѣсомъ лишь по самымъ берегамъ рѣки, т. е. тамъ, гдѣ рѣка играетъ роль осушительнаго канала, но чуть подалѣе отъ рѣки начинаются болотистыя мѣста.

Населеніе группируется исключительно по берегу рѣки и состоитъ частью изъ русскихъ, большею частью изъ остяковъ; населеніе крайне скудно и хотя и состоитъ изъ массы поселеній (на разстояніи 345 верстъ отъ слиянія Сосьвы съ Лозьвой до с. Таборинскаго расположено по рѣкѣ 40 поселковъ), но они въ рѣдкихъ только случаяхъ состоятъ изъ 5-ти

*) Ниже помѣщаются разстоянія по р.р. Тавдѣ и Сосьвѣ между наиболѣе значительными поселеніями.

Отъ Филькино	до с. Романова	128	версть
»	» с. Кошай	182	»
»	» Сосьвин. зав.	194	»
»	» с. Усть-Лозьвы	358	»
»	Усть-Лозьвы до с. Пельмы	120	»
»	» д. Вагья	106	»
»	» д. Томской	303	»
»	» с. Таборинскаго	345	»
»	» с. Кошукское	510	»
»	» с. Антроповское	560	»
»	» с. Тавдинскаго	593	»

и болѣе домовъ; большею частью поселенія состоятъ изъ 2—3—4-хъ дворовъ.

Таковъ характеръ рѣки вплоть до села Таборинскаго; ниже этого села берега рѣки уже представляются гораздо болѣе населенными и воздѣланными, вслѣдствіе чего и лѣса отодвигаются далеко отъ рѣки. Условія судоходства по рѣкѣ Тавдѣ должны быть признанными вполне благопріятными, за исключеніемъ лишь одного мѣста выше села Таборинскаго, а именно такъ называемаго Томскаго переката. По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ лоцманами и капитанами пароходовъ, въ самые засушливые года въ рѣкѣ Тавдѣ не менѣе 8 четвертей воды; на Томскомъ же, самомъ мелководномъ перекатѣ, уровень воды бываетъ всего 6 четвертей и доходитъ иногда до 5 и даже 4 четвертей.

Въ рѣку Тавду, послѣ образованія ея изъ Сосьвы и Лозьвы, впадаетъ съ обѣихъ сторонъ большое количество притоковъ. Съ правой стороны впадаютъ болѣе мелкіе притоки, берущіе начало изъ болотъ, расположенныхъ по водораздѣлу между системами рѣкъ Туры и Тавды; вѣрнѣе даже будетъ опредѣлить, что весь этотъ водораздѣлъ представляетъ собою одно сплошное болото, извѣстное подъ названіемъ «Чистаго». Съ лѣвой стороны Тавды принимаетъ гораздо меньшее число притоковъ, но за то притоки эти болѣе значительны: Пельма, Черная, Карабашка и др. Болота, отступающія съ правой стороны отъ рѣки Тавды болѣе или менѣе далеко на водораздѣлѣ, съ лѣвой стороны подходятъ почти вплоть къ берегамъ рѣки; особенно значительными размѣрами извѣстно такъ называемое «болото Тайменское». По разспросамъ мѣстныхъ жителей, характеръ мѣстности по притокамъ тотъ же, что и по рѣкѣ Тавдѣ, т. е. узкая полоса хорошаго лѣса по берегамъ рѣкъ и немного отступя отъ береговъ—болото.

Характеръ лѣсовъ по р. Тавдѣ.

Обыкновенно высказываютъ предположеніе, что проведеніемъ линіи желѣзной дороги до рѣки Тавды будетъ открыта для эксплуатаціи лѣсная площадь не менѣе, чѣмъ въ 7 миллионъ десятинъ, но имѣются весьма вѣскіе доводы къ тому, чтобы это признать далеко не отвѣчающимъ истинѣ. На разспросы мѣстныхъ жителей, мѣстныхъ лѣсопромышленниковъ: гдѣ по р. Тавдѣ и ея притокамъ расположены хорошіе лѣса, почти все отвѣты сводились къ тому, что лѣсовъ вообще нѣтъ, въ частности же имѣются острова хорошаго лѣса по верхнему теченію Лозьвы, по маленькой рѣчкѣ Вагья, впадающей съ лѣвой стороны въ Тавду въ верхнемъ ея теченіи и нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ.

Лѣтомъ 1898 года въ лѣсныхъ дачахъ Пельмскаго края по бассейнамъ р.р. Сосьвы и Лозьвы производила работы особая таксаціонная партія подъ начальствомъ ревизора-инструктора С. М. Вислоцкаго. Хотя изслѣдованія произведены на довольно незначительномъ пространствѣ, но тѣмъ не менѣе и они даютъ весьма вѣскія указанія: всего было изслѣдовано 51.500 десятинъ, изъ нихъ оказалось лѣсной удобной почвы 22.300 десятинъ или 43% общей площади, насажденій же спѣлыхъ и приспѣвающихъ, по изслѣдованію опредѣлилось 7.324 десятины, что составитъ примѣрно 14% всей площади.

Въ 1897 году лѣсной ревизоръ Богдановичъ для изслѣдованія вопроса о возможности заселенія Притавдинскаго края извѣдывалъ, а большею частью исходилъ всю систему р. Тавды. Согласно добытымъ имъ свѣдѣніямъ, по берегамъ притоковъ равно какъ и самой Тавды на разстояніи отъ рѣкъ до 20—30 верстъ всего удобной, т. е. не болотистой земли, находится 1.480.250 десятинъ; изъ нихъ около 63.000—покосовъ, около

280.000 десятинъ гарей и остальное количество земель покрыто лѣсомъ. Лѣтомъ 1898 года по слѣдамъ Богдановича была отправлена земельноустроительная партія для детальной съемки земель съ цѣлью намѣтить переселенческіе участки. Работы этой партіи показали, что свѣдѣнія, добытыя Богдановичемъ, преувеличены и что количество земель, удобныхъ для поселенія (т. е. покосная и лѣсная площади) должно быть принято вдвое меньшимъ, остальное же количество земель представляетъ собою болота, на которыхъ можетъ произрастать лишь карандашная сосна.

Такимъ образомъ необходимо придти къ заключенію, что тѣхъ громаднѣхъ лѣсныхъ пространствъ, о которыхъ говорится въ свѣдѣніяхъ о пельемскомъ и другихъ сѣверныхъ лѣсничествахъ тобольской губерніи, на самомъ дѣлѣ совершенно не существуетъ и что запасы лѣсовъ по р. Тавдѣ отнюдь не исчисляются милліонами десятинъ. Тоже самое необходимо сказать и о тѣхъ лѣсахъ, которые расположены по дорогѣ отъ села Таборинскаго на Туринскъ, эксплуатировать которые также предполагалось линіею желѣзной дороги отъ Невьянска на Алашаевскъ—Ирбитъ—Туринскъ—село Таборинское,—земельноустроительная партія, о которой говорилось выше, работала лѣтомъ текущаго года на половицѣ дороги между Туринскомъ и с. Таборинскимъ.

Районъ лѣсовъ по р. Тавдѣ, доступный для эксплуатаціи, и цѣна угля.

Сопоставивъ изложенія выше условія веденія сплава лѣсного хозяйства на заводахъ Урала съ условіями, съ которыми пришлось бы встрѣтиться при эксплуатаціи лѣсовъ Притавдинскаго края, попробуемъ выяснитъ, насколько эта эксплуатація представилась бы экономически возможной. При этомъ допустимъ, что цѣны на рабочія руки, на перевозку гужемъ, а также и стоимость сплава будутъ тѣ же, что и въ Богословскомъ и Сосвинскомъ округахъ, расположенныхъ въ верховьяхъ системы р. Тавды. Такое допущеніе будетъ въ достаточной мѣрѣ осторожно, такъ какъ платы за лѣсныя работы въ этихъ округахъ значительно повышены по сравненію съ другими округами Урала. Вообще въ послѣдующемъ изложеніи всѣ цифры будутъ приняты съ большою осторожностью.

Славъ по рѣкѣ Тавдѣ, въ виду ея судоходности, возможенъ только въ плотахъ или въ баркахъ; принимая же во вниманіе, что въ случаѣ, если будутъ эксплуатироваться лѣса по всей системѣ р. Тавды разстоянія сплава должны будутъ измѣряться сотнями верстъ (въ среднемъ примемъ 300 верстъ), то понятно, что на р. Тавдѣ должно быть отдано предпочтеніе сплаву въ баркахъ и главнымъ образомъ въ видахъ того, чтобы избѣжать громаднѣхъ путевыхъ утерь дровъ, которыя неминуемо должны были бы сильно удорожить сплавъ въ плотахъ. Принимая во вниманіе это разстояніе сплава и сопоставляя со стоимостью сплава въ баркахъ дровъ по Камѣ при разстояніяхъ въ 100 и 200 верстъ въ 2 руб. 96 коп. и 3 руб. 82 коп., *) мы должны будемъ принять, что самый сплавъ по р. Тавдѣ обойдется не дешевле 4 руб. на куб. саж. дровъ. Прибавляя сюда стоимость рубки въ 1 руб. 80 коп. за куб. саж. (въ Богословскомъ округѣ платится 1 руб. 89 коп.), получимъ, что куб. саж. дровъ въ селѣ Таборинскомъ одною стоимостью рубки и сплава безъ стоимости подвоза къ сплавной рѣкѣ обойдется въ 5 руб. 80 коп.

Подойдемъ къ тому же вопросу съ другой стороны. Цѣна древеснаго угля на заводахъ Урала можетъ быть принята въ 4 р. за коробъ въ 6 куб. арш. *). Считая, что съ короба угля надо будетъ заплатить провозной платы 88 коп. (за 19 пудовъ по 4,62 за 200 верстъ до Петрокамнскаго завода, гдѣ расположены ближайшія къ р. Тавдѣ сколько нибудь значительныя рудныя мѣсторожденія); кромѣ того, считая стоимость выжига угля по 50 коп. съ короба и принимая въ среднемъ выходъ изъ кубической сажени 3 короба, получимъ, что цѣна куб. саж. дровъ въ селѣ Таборинскомъ не должна превышать (4 р.—1 р. 38 к.) $\times 3 = 7$ руб. 86 коп. Такимъ образомъ мы видимъ, что на предпринимательскую прибыль, общіе накладные расходы и на перевозку дровъ отъ лѣсоубѣкъ къ берегу остается всего 2 руб. 06 к., тогда какъ считая поенныя въ 50 коп. съ куб. саж., предпринимательскую прибыль въ 10% и накладные расходы въ 5% на затраченный капиталъ (въ 7 р. 26 к.) (оборачиваться капиталъ будетъ въ 2 года разъ) получимъ 1 руб. 69 коп., и такимъ образомъ на перевозку дровъ отъ лѣсоубѣкъ къ сплавной рѣкѣ можно израсходовать лишь 47 коп. или, иначе говоря, при разстояніи сплава въ 300 верстъ районъ подвозки дровъ къ сплавной рѣкѣ не долженъ превысить 1 версты (см. таблицу стоимости перевозки дровъ). Принятое выше среднее разстояніе въ 300 верстъ слишкомъ велико, и это разстояніе для осторожности возможно принять максимальнымъ для сплава.

Выше было принято, что по рѣкѣ Тавдѣ возможенъ будетъ только сплавъ въ баркахъ и что условія заготовки дровъ будутъ тѣ же самыя, какъ и въ Богословскомъ и Сосвинскомъ округахъ, расположенныхъ въ бассейнѣ р. Сосьвы, но для того, чтобы провѣрить сдѣланный выше выводъ примемъ, что возможенъ будетъ сплавъ въ плотахъ и что стоимость заготовки дровъ будетъ такая же, какъ и въ Чердынскомъ краѣ. Но дѣлая такое допущеніе, необходимо оговориться, что въ дѣйствительности заготовка дровъ въ Тавдинскихъ лѣсахъ вѣроятно будетъ стоить нѣсколько дороже, чѣмъ въ лѣсахъ Чердынскаго края, такъ какъ въ этомъ послѣднемъ заготовка дровъ производится мѣстными жителями, издавна привыкшими къ такому рода работѣ, притомъ по цѣнамъ чрезвычайною низкими, что видно хотя бы изъ того, что за рубку куб. саж. дровъ въ Чердынскомъ краѣ платятъ всего 1 руб. 20 коп., тогда какъ на заводахъ сосѣдняго съ этимъ краемъ сѣвернаго Урала платятъ 1 руб. 80 коп. и даже дороже видно это также изъ того, что за послѣдніе годы и въ Чердынскомъ краѣ цѣны на рабочія руки, въ связи съ развитіемъ эксплуатаціи лѣсовъ, склонны къ значительному повышенію,—такъ заводы Волжско-Вишерскаго общества платятъ уже гораздо дороже. Разстоянія сплава по Тавдѣ и по Камѣ изъ Чердынскаго края до солеваренныхъ заводовъ Усоляя примемъ равными, т. е. въ среднемъ около 250 верстъ; такимъ образомъ можемъ принять и то, что въ с. Таборинскомъ, какъ и въ Усоляѣ, куб. саж. дровъ обойдется въ 8 руб. (въ этой цѣнѣ будетъ заключаться и предпринимательская прибыль и поенныя платы за лѣсъ),—выше мы видѣли, что для того, чтобы эксплуатація лѣсовъ Тавдинскаго края съ горнопромышленными цѣлями была бы экономически возможной, необходимо, чтобы цѣна куб. саж. дровъ въ с. Таборинскомъ не превышала бы 7 р. 86 коп.

*) Въ настоящее время заводы Урала считаютъ эту стоимость въ 2 руб. 50—3 руб. 50 коп., но въ данномъ случаѣ необходимо принять болѣе высокую цѣну, такъ какъ вышеуказанная цѣна складывается лишь изъ стоимости заготовки безъ ренты на лѣса, безъ общихъ накладныхъ расходовъ и безъ предпринимательскаго барыша; въ тѣхъ случаяхъ, когда заводы Урала покупаютъ уголь или же заготовляютъ его въ не своихъ заводскихъ дачахъ, а въ дачахъ казенныхъ или вообще другихъ владѣльцевъ, то уголь имъ обходится значительно дороже и достигаетъ даже до 4 р. 60 к. за коробъ, но это уже въ исключительныхъ случаяхъ и за исключительно хорошии уголь (напр., березовый уголь съ завода сухой перегонки дерева С. Т. Морозова).

*) См. таблицу стоимости заготовки дровъ для Пермскихъ пущенныхъ заводовъ.

Выводъ: значеніе линіи Невьянскъ-Ирбитъ-с. Таборинское.

Но было бы крайне грубой ошибкой не придавать линіи Невьянскъ-Алапаевскъ-Туринскъ-село Таборинское значенія какъ въ смыслѣ эксплуатаціи лѣсовъ, такъ и въ смыслѣ доставленія заводамъ Урала древеснаго горючаго. Безъ сомнѣнія эта линія какъ въ томъ, такъ и въ другомъ смыслѣ будетъ имѣть значеніе, но, конечно, не въ тѣхъ размѣрахъ, какъ этой предполагалось на VI Съездѣ.

Безспорно, по р. Тавдѣ къ мѣсту ея пересѣченія желѣзной дорогой будетъ доставляться извѣстное количество дровъ, изъ которыхъ будетъ выжженъ уголь, который и пойдетъ можетъ быть на заводы Урала. Количество дровъ, конечно, приблизительно, опредѣляется слѣдующимъ образомъ: районъ сплава дровъ къ селу Таборинскому, какъ видно изъ вышеизложеннаго, опредѣлится максимумъ въ 300 верстъ разстоянія сплава по р. Тавдѣ и ея притокамъ; разстояніе подвоза дровъ къ сплавной рѣкѣ можетъ быть принято въ 4 версты;*) считая по р. Тавдѣ 250 верстъ и общее протяженіе всѣхъ притоковъ, впадающихъ въ нее на протяженіи отъ Пельми до Таборинскаго въ 500 верстъ, получимъ, что системой р. Тавды возможно будетъ эксплуатировать 6000 кв. верстъ лѣсного пространства. Принимая оборотъ рубки въ 80-ть лѣтъ средній запасъ на десятинѣ—30 куб. саж., получимъ, что ежегодно возможно будетъ концентрировать у села Таборинскаго 240 тысячъ куб. саж. дровъ; считая выходъ изъ куб. саж.—3 короба и всѣхъ одного короба въ 19 пудовъ, получимъ, что ежегодно Тавдинскіе лѣса будутъ въ состояніи дать заводамъ Урала около 14 мил. пудовъ древеснаго угля.

Съ другой стороны вышеозначенная желѣзнодорожная линія между Туринскомъ и сел. Таборинскимъ пройдетъ по лѣсамъ туринскаго и тавдинскаго лѣсничества, которые также дадутъ извѣстное количество древеснаго горючаго; но прежде чѣмъ опредѣлить это количество, выяснимъ въ общихъ чертахъ значеніе желѣзнодорожной линіи въ дѣлѣ эксплуатаціи лѣсныхъ пространствъ.

Значеніе желѣзнодорожной линіи при эксплуатаціи лѣсовъ и отличіе отъ системы рѣкъ.

Кромѣ, конечно, всѣхъ другихъ условій, какъ то: цѣны на рабочія руки, на перевозку, цѣны на фуражъ и жизненные припасы, безспорно и при эксплуатаціи лѣсовъ желѣзнодорожной линіей будетъ имѣть также весьма важное значеніе то обстоятельство, гдѣ и съ какою цѣлью будетъ употребляться получаемое древесное горючее. Если выше при выясненіи вопроса эксплуатаціи лѣсовъ сплавомъ наибольшее затрудненіе встрѣчалось при опредѣленіи стоимости сплава, то здѣсь, при разборѣ того-же вопроса по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ, это затрудненіе совершенно отсутствуетъ въ виду полной опредѣленности стоимости перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ. Но наиболѣе существенное отличіе желѣзныхъ дорогъ отъ рѣкъ состоитъ въ томъ, что къ первымъ можетъ быть подвозимъ гужемъ уже выжженный на самихъ лѣсоубѣгахъ уголь, что, конечно, будетъ въ данномъ случаѣ и

экономически выгоднѣе, такъ какъ при этомъ будетъ избѣгнута перевозка около 70% вѣса древесной массы, идущей на переугливаніе. Соответственно и районъ подвозки горючаго къ желѣзной дорогѣ будетъ значительно больше района подвозки къ сплавной рѣкѣ. И въ самомъ дѣлѣ, тогда какъ перевозка куб. саж. дровъ въ Богословскомъ, напр., округѣ обходится при разстояніи 10.15 верстъ въ 2 руб. 75 коп., 3 руб. 19 коп., перевозка трехъ коробовъ угля, получаемого изъ куб. саж. дровъ, обходится при тѣхъ же разстояніяхъ 47 коп., 70 коп. *)

Значеніе участка Туринскъ—с. Таборинское.

Принявъ только что сказанное во вниманіе, а также предполагая, что стоимость заготовки древеснаго горючаго будетъ въ лѣсахъ между Туринскомъ и с. Таборинскимъ такая же, какъ и въ Богословскомъ округѣ, попробуемъ опредѣлить районъ подвозки угля къ этой желѣзнодорожной линіи. Отъ Туринска до Невьянскаго завода уголь долженъ быть провезенъ около 250 верстъ по желѣзной дорогѣ, что обойдется по существующимъ тарифамъ 93 коп. съ короба; вычитая эту сумму изъ 4 руб., т. е. цѣны покупного угля на заводахъ Урала, получимъ цѣну угля на станціяхъ отправленія, считая стоимость рубки куб. саж. дровъ въ 1 руб. 80 коп., стоимость выжига угля—1 руб. съ короба **) выходъ изъ 1 куб. саж. дровъ—3 короба, получимъ стоимость угля въ лѣсоубѣгахъ въ 1 руб. 60 коп. съ короба, прибавивъ къ этой цѣнѣ 5% накладныхъ расходовъ, и вычитая полученное изъ цѣны на станціяхъ отправленія, получимъ, что въ на перевозку угля къ желѣзной дорогѣ, на предпринимательскій барышъ и на поденныя платы остается еще 1 руб. 47 коп. Предположимъ а), что попенныя будутъ виматься казною въ томъ же размѣрѣ, какъ онѣ взимаются въ Богословскомъ округѣ, т. е. 60 коп. съ куб. саж. древесины, что дастъ 20 к. на коробъ, б), что на барышъ предпринимателя уйдетъ хотя бы 30 коп. ***) тогда получимъ, что за перевозку угля возможно будетъ затратить 97 коп. или принимая стоимость перевозокъ равною стоимости въ Богословскомъ округѣ, т. е. при цѣнѣ овса въ 50—55 коп.—4,7 коп. съ версты и короба, опредѣлимъ районъ въ 21 версту съ каждой стороны. При протяженіи линіи между Туринскомъ и с. Таборинскимъ въ 75 верстъ площадь лѣсовъ, которую возможно будетъ эксплуатировать съ помощью этой линіи, составитъ около 3.000 кв. верстъ. Судя по работамъ лѣсоустроительной партіи, о которой было упомянуто выше, и работавшей какъ разъ по среднимъ дорогамъ между Туринскомъ и с. Таборинскимъ, а также по аналогіи съ результатами изслѣдованій С. М. Вислоцкаго, допустимъ, что только 14% общей площади будутъ представляться годными къ эксплуатаціи, и тогда получимъ, что возможно рассчитывать на поступленіе на желѣзную дорогу изъ вышеуказанныхъ лѣсовъ минимумъ

*) Ниже помѣщена таблица стоимости перевозки короба угля съ версты въ зависимости отъ цѣны на овесъ.

При цѣнѣ овса отъ 45 к. до 50 к.	4,5 коп.
(за пудъ) 50 » » 55 »	4,7 »
55 » » 60 »	4,9 »
60 » » 65 »	5,1 »
65 » » 70 »	5,3 »
70 » » 75 »	5,5 »
75 » » 70 »	5,7 »
88 » » 85 »	5,9 »
85 » » 90 »	5,1 »
90 » » 95 »	6,3 »
95 » » 100 »	6,5 »

**) Въсѣтъ съ подвозкой дровъ отъ пня къ печамъ.

***) Что составитъ около 10% на затраченный капиталъ.

*) Въ мѣстности ближайшей къ мѣсту подхода жел. дороги къ р. Тавдѣ, конечно, это разстояніе будетъ гораздо больше и дрова заготовляемыя будутъ обходиться дешевле 7 р. 86 к., поэтому возможно было бы принять, что за счетъ дешевизны эксплуатаціи въ ближайшихъ мѣстностяхъ возможно расширить районъ сплава дальне 250 верстъ, но для осторожности это разстояніе принято максимальнымъ.

2,500,000 пудовъ древеснаго угля; всего же, при проведеніи желѣзной дороги Невьянскъ—с. Таборинское, угля на заводы Урала можетъ пойти до 16¹/₂ мил. пудовъ.

Линія Кушва—Сосьва.

Остается еще рассмотреть значеніе, съ точки зрѣнія доставленія заводамъ Урала древеснаго горючаго, желѣзнодорожной линіи Кушва—Сосьва. Эта линія, начиная отъ станціи Кушва, должна будетъ пройти по лѣснымъ дачамъ Кушвинскаго, Верхне и Нижне-Туринскихъ казенныхъ заводовъ. Эти лѣсныя дачи угля для другихъ заводовъ Урала не дадутъ, такъ какъ будутъ эксплуатироваться, безъ сомнѣнія, выше-названными заводами. Затѣмъ линія на протяженіи около 100 верстъ пересѣчетъ лѣса верхотурскаго уѣзда, находящіеся въ вѣдѣніи управленія государственными имуществами пермской губерніи общая площадь которыхъ, по описи, составляетъ:

Въ лѣсничествахъ.	Въ дачахъ.	Общая площадь.	Удобной лѣсной.
Богословскомъ	Лялинской № 198	1.694.451	1.356.447
	Вагранской № 2	186.159	186.149
Верхотурскомъ		1.880.610	1.542.596
	Знаменской № 1	9.778	8.007
	Вагранской № 2	446.254	446.243
	Лобвинской № 81	40.077	39.282
	Туринской № 84	98.215	90.361
Тагильскомъ		594.324	583.893
	Лобвинской № 81	277.959	264.942
	Волоковск. № 129	133.728	131.686
	Кыртомск. № 143	67.520	67.096
		479.207	463.724
		2.954.141	2.590.213

Но далеко не вся эта площадь будетъ эксплуатироваться разбираемой линіей. Богословское горное общество, какъ было указано уже выше, эксплуатировать уже всѣ лѣса, которые только возможно эксплуатировать сплавомъ по р. Сосьвѣ и притокамъ ея: Каквѣ, Лангуру и др.; лѣса какъ частнаго Всеволодо-Благодатскаго округа, такъ и всѣ казенные, лежащіе отъ него къ сѣверу (входящіе въ составъ богословскаго лѣсничества) эксплуатировать не представится возможнымъ за удаленностью ихъ отъ сплавныхъ рѣкъ и отъ желѣзнодорожной линіи.

Съ другой стороны лѣса тагильскаго лѣсничества по большей части уже и нынѣ эксплуатируются сплавомъ по Турѣ до Тюмени. Такимъ образомъ для эксплуатаціи линіи Кушва—Сосьва откроетъ лишь лѣса верхотурскаго лѣсничества; но изъ 584 тыс. десятинъ лѣсной удобной площади отводится Богословскому горному округу изъ Вагранской № 2 дачи 175.000 десятинъ, такъ что остается всего около 400.000 десятинъ, съ которыхъ можетъ получаться древесное горючее для линіи Кушва—Сосьва, что составитъ ежегодно около 7 мил. пудовъ угля. Но и эта цифра должна быть уменьшена довольно значительно, такъ какъ далеко не вся площадь, кото-

рая по описямъ значится въ дачахъ „удобной лѣсной“, представляется на самомъ дѣлѣ таковой, а по свѣдѣніямъ мѣстныхъ лѣсничихъ за вычетомъ гарей, болотъ, вырубокъ и крестьянскихъ надѣловъ остается всего въ верхотурскомъ лѣсничествѣ:

Въ дачахъ:

Знаменской № 1 . . .	7.000 дес.
Вагранской № 2 . . .	328596 „
Лобвинской № 81 . . .	35400 „
Туринской № 84 . . .	43200 „
Всего . . .	484.196 „
	175.000 „ для Богословскаго округа
Остается . . .	309.196 „

Внося означенную поправку, видимъ, что ежегодно на линію Кушва—Сосьва изъ казенныхъ лѣсовъ можетъ поступить около 5¹/₂ мил. пудовъ угля; въ данномъ случаѣ нѣтъ необходимости разсматривать вопросъ, представится ли экономически возможной эксплуатація означенной лѣсной площади, такъ какъ пробѣгъ угля до ближайшихъ заводовъ Урала, гдѣ этотъ уголь можетъ быть употребленъ, составитъ всего около 130-200 вер., разстояніе же подвозки угля къ желѣзной дорогѣ не превыситъ при означенной площади 20 верстъ.*)

Кромѣ казенныхъ лѣсовъ въ верхотурскомъ уѣздѣ находятся лѣсныя дачи частныхъ округовъ: Всеволодо-Благодатскаго и Николае-Павдинскаго, но прямое значеніе линіи Кушва—Сосьва можетъ имѣть только для второго, такъ какъ Всеволодо-Благодатскій останется слишкомъ вдали. Но и эксплуатація лѣсовъ Николае-Павдинскаго округа можетъ начаться лишь при условіи проведенія отдѣльной вѣтви (верстъ въ 50) отъ линіи Кушва—Сосьва на пересѣченіе р. Ляли,—по этой рѣкѣ въ такомъ случаѣ возможно было бы установить дешевый сплавъ молеми къ мѣсту подхода желѣзной дороги.

Но сказать въ настоящее время рѣшительно, пойдетъ ли древесное горючее изъ лѣсовъ Николае-Павдинскаго округа на линію Кушва—Сосьва, въ какихъ количествахъ и по какой цѣнѣ,—не представляется возможнымъ и гораздо вѣроятнѣе что нѣтъ, но безспорно линія Кушва—Сосьва можетъ оказать влияние и на этотъ округъ, если не въ смыслѣ вывоза горючаго, то во всякомъ случаѣ въ смыслѣ оживленія въ немъ горной промышленности (золото, мѣдь, или же желѣзо), въ этомъ же смыслѣ линія Кушва—Сосьва будетъ имѣть значеніе и для Всеволодо-Благодатскаго округа съ Никито-Ивдельской дачей и вообще для лѣсовъ казенныхъ, расположенныхъ къ сѣверу; особенно это будетъ имѣть мѣсто въ случаѣ, если Богословскій округъ проведетъ желѣзную дорогу отъ Сосьвинскаго завода до Филькино и отъ Богословскаго завода до нынѣ не дѣйствующаго Петропавловскаго завода,—изысканія по этимъ линіямъ уже произведены. Для того, чтобы подтвердить возможность возникновенія на сѣвѣрѣ восточнаго склона Урала новыхъ горнопромышленныхъ предпріятій достаточно указать на такіа мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ какъ Веселый рудникъ, расположенный въ верхнемъ теченіи Лозьвы, Колонгекій рудникъ, вновь развѣданный Богословскимъ округомъ вблизи Петропавловскаго завода.

Секретарь Уполномоченныхъ В. Мамонтовъ.

*) Комиссія Съезда, принявъ во вниманіе, что часть выше-указанныхъ 300 тыс. десят. отведена уже Тагильскимъ и Алапаевскимъ заводамъ, а также, что часть остающейся площади по дальности разстоянія не будетъ эксплуатироваться, пришли къ тому заключенію, что было бы осторожнѣе принять, что 5¹/₂ мил. пудовъ угля можетъ быть получено, но считая въ томъ числѣ и уголь ихъ Николае-Павдинской дачи.

СПРАВОЧНАЯ КНИГА

для

ГОРНЫХЪ ИНЖЕНЕРОВЪ и ТЕХНИКОВЪ ПО
ГОРНОЙ ЧАСТИ

Профессора Н.в. Лиле.

Издание 2-е 1899 года.

45 лист. текста и атласъ съ 124 таблиц. чертеж.

Цѣна 10 руб., съ пересылкой 11 руб.

Книгопродавцамъ 20% уступки.

СКЛАДЪ ИЗДАНИЯ: С.-Петербургъ, В. О. З. линия д. № 10.

ТАМЪ-ЖЕ ПРОДАЕТСЯ

КУРСЪ ГИДРАВЛИКИ,

на прежнихъ основаніяхъ.

СПЕЦИАЛЬНО

водопроводная и ватерклозетная мастерская

И. М. Коптѣлова.

ПРИНИМАЮ ЗАКАЗЫ: на слесарныя, мѣдныя и цинковыя издѣлія, какъ-то: кубы, баки, ванны, души, умывальники. При мастерской, въ силу увеличившихся заказовъ, открыто 2 отдѣленіе. Производство желѣзной, своего луженія, посуды и луженіе листового желѣза, какъ-то: ведеръ, тазовъ, керосинницъ, чайниковъ и проч. **ПРИНИМАЮ ПОЧИНКУ:** ружей, револьверовъ, велосипедовъ, десятичныхъ вѣсовъ, постановку и ремонтровку электрическихъ звонковъ. Въ 8 лѣтнюю мою практику имѣю массу рекомендацій какъ отъ казенныхъ, такъ и частныхъ учреждений. **Цѣны внѣ конкуренціи.** За прочность ручаюсь. Екатеринбургъ, Механическая ул., № 2-й, телефонъ № 229-й.

ОЛИФУ И МАСЛО

ПРЕДЛАГАЕТЪ

ТОРГОВЫЙ ДОМЪ

Н-ковъ И. В. Александрова

Адресъ: Малмыжъ, Вятск. губ.

Прейсъ-курранты и свѣдѣнія высылаются немедленно.

25—4

ПРОВОЛОЧНО-КАНАТНЫЯ ДОРОГИ

Ф И Р М Ы

Адольфъ Блейхертъ и К^о.

Перевозка въ часъ до 300 тоннъ.



Большія постройки въ Россіи.

В.В. Эйхнеръ Инженеръ.

ХАРЬКОВЪ, Екатеринославская, 19.

ПОЛНОЕ УСТРОЙСТВО

подъѣздныхъ путей и узкоколейныхъ дорогъ; производство изысканій и составленіе проектовъ таковыхъ.

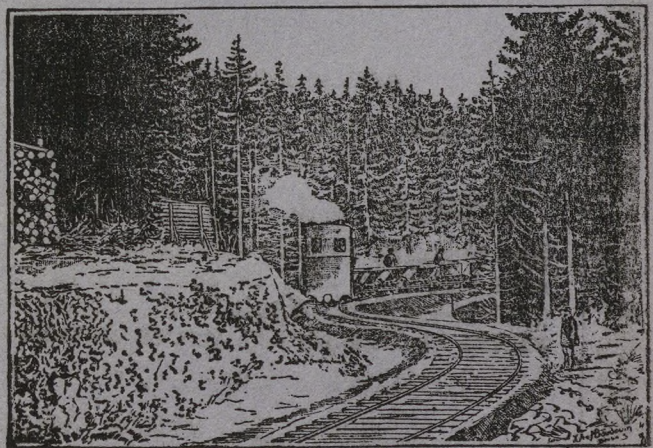
ПОЛНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ИХЪ:

вагоетки всякаго рода, рельсы, стрѣлки, скаты колесъ, буксы, поворотные круги и проч.

ЛОКОМОТИВЫ

Ф И Р М Ы

Краузъ и К^о въ Мюнхенѣ.



Смѣты и каталоги БЕЗПЛАТНО.

Т-во Ф. Е. ІЕВЛЕВЪ, С. Н. СТЕПАНОВЪ и К^о.

ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА и ПРОДАЖИ

„ПРОМЕТЕЯ“

НОВАГО ВЗРЫВЧАТАГО ВЕЩЕСТВА ДЛЯ ПОРОХОСТРѢЛЬНЫХЪ РАБОТЪ.

Главная Контора и производство въ Таганрогѣ. Дача Кукольника.

Адресъ для телегр. „Таганрогъ-Прометей“.

Прометей съ успѣхомъ замѣняетъ динамитъ, черный порохъ и друг. взрывчатые вещества, обладая слѣдующими качествами: полная безопасность при перевозкѣ и храненіи (въ силу чего перевозится какъ аптекарскій товаръ, а храненіе разрѣшено въ обыкнов. помѣщеніяхъ), не боится сырости, не измѣняется отъ времени и перемѣны температуры, а стало быть и не портится, замерзая—не теряетъ какъ свойствъ безопасности, такъ и силы взрыва, не выдѣляетъ вредныхъ газовъ, такъ что послѣ взрыва можно немедленно приступать къ работамъ, не дробить и не имѣть прежняго сильнаго запаха.

НА СКЛАДѢ ИМѢЮТСЯ:

Прометей въ патронахъ № 1-й діам. 1 дюймъ	182 патрон. въ пудѣ.
№ 2-й „ 1 „	160 „ „ „
№ 3-й „ 1 ¹ / ₄ „	160 „ „ „
№ 4-й „ 1 ¹ / ₄ „	80 „ „ „
№ 5-й „ 1 ¹ / ₄ „	100 „ „ „
№ 6-й „ 1 „	320 „ „ „

но по желанію потребителей, при заказѣ не менѣе 25 пуд., могутъ быть изгот. и другіе сорта. Капсюли простые № № 5, 6, 7, 8, 9, а также для электрическаго паленія и электрическія машинки къ нимъ.

ШНУРЪ ПРОСТОЙ и БИКФОРДА.

Заказы исполняются только по полученіи надлежащаго свидѣтельства.

Въ каждомъ пудѣ—половина патроновъ боевыхъ, т. е. съ готовыми отверстиями для капсюлей и бичевкой для обхватыванія его. По желанію высылаются все боевые.

Цѣна за пудъ 16 руб. франко-Таганрогъ.

Для годовыхъ потребителей болѣе 100 пуд.—по соглашенію всѣхъ г. г. заказчиковъ, направившихъ свои заказы въ нашу бывшую Глав. Контору (въ Москвѣ у г. Отто Вогау, довѣренность которому уничтожена 13 Сентября 1899 г.) и не получившихъ заказовъ Т-во покорнѣйше проситъ повторить свои заказы въ Таганрогъ съ указаніемъ числа и мѣсяца когда требованія были отправлены въ Москву.

Исполненіе заказовъ, поступившихъ въ Таганрогъ, не прекращалось.

Объ открытіи отдѣленій будетъ объявлено своевременно.