



УРАЛЬСКОЕ ГОРНОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ  ЖУРНАЛЪ,

Издаваемый Совѣтомъ Съѣзда Уральскихъ горнопромышленниковъ въ Екатеринбургѣ.

ВЫХОДИТЪ ПО ВОСКРЕСЕНЬЯМЪ.

Редакція: г. Екатеринбургъ, Главный проспектъ, д. Ижболдина. Адресъ для телеграммъ: Екатеринбургъ, Обзоріе. 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 20%, 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. Оригинальная и переводная статьи по горно-заводской, золото-платиновой и горно-лѣсной промышленности. IV. Отдѣлы торгово-экономической. 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 техникѣ и механикѣ.

37251

1944 I.

Невьянскіе Горные Заводы

Наслѣдниковъ Петра Саввича Яковлева.

ЧУГУНОПЛАВИЛЬНОЕ И ЛИТЕЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

(существуетъ съ 1698 г.—200 лѣтъ).

Чугунъ передѣльный и литейный, отливки изъ чугуна доменнаго и ваграночнаго, а также мѣдныя.

Вновь устроена специальная труболитейная фабрика для вертикальной отливки водопроводныхъ, водоотводныхъ, канализационныхъ воздухонагрѣвательныхъ трубъ и фасонныхъ частей къ нимъ всевозможныхъ размѣровъ. Отливка прокатныхъ валковъ.

МЕХАНИЧЕСКАЯ ФАБРИКА

Изготавливаетъ: паровыя машины для различныхъ цѣлей до 1000 силъ, котлы, локомотивы и отдѣльныя части для нихъ. Различные станки для обработки металловъ; валы, шестерни, шкивы, муфты, подшипники. Арматура: вентили, краны, предохранители, гарнитура: колосники, дверцы, плиты, задвижки, дымовыя и паропроводныя трубы. Для горныхъ заводовъ: воздухоудвѣжные машины, вентиляторы, паровые молота, прокатные станы, станки для обточки валковъ, краны и рудоподъемы. Для приисковъ: золотопромывальныя чаши, архимедовы винты, приводы къ нимъ, насосы: паровыя, приводныя, электрическія, штанговые, центробѣжныя; лебедки: цѣпныя и канатныя; дробилки: вальцовыя „Блека“, бѣгунны и толчен.

Новая фабрика для изготовленія: болтовъ, костылей, заклепокъ и гаекъ.

Съ заказами и запросами просить обращаться по адресу: Невьянскъ, Главная Контора заводовъ. Заводъ соединенъ собственнымъ ширококолейнымъ путемъ со ст. Невьянскъ П.-Тюменской ж. д.

СОДЕРЖАНІЕ: 1) Сибирскій коксъ на Уралѣ. 2) Организанія казенныхъ заводовъ Венгрии для исполненія заказовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. 3) Уральская „золотопромышленность“ въ 1897 году. 4) Успѣхи доменнаго производства на Уралѣ. 5) Къ вопросу о лѣсной школѣ на Уралѣ. 6) Помощь погорѣльцамъ. 7) Торгово-экономическія извѣстія. 8) Графитоза. 9) Некрологъ. 10) Библиографія.

Сибирскій коксъ на Уралѣ.

Предсѣдателемъ Высочайше утвержденной особой комиссіи для изслѣдованія на мѣстѣ вопросовъ объ усиленіи пропускной и провозной способности сибирской желѣзной дороги и объ увеличеніи скорости движенія на ней поѣздовъ—извѣстнымъ инженеромъ К. Я. Михайловскимъ недавно разосланъ уральскимъ горнозаводчикамъ запросъ о возможныхъ условіяхъ сбыта каменнаго угля и кокса изъ вновь открытыхъ богатыхъ мѣсторожденій по р. Алчедать, близъ станціи Судженки средне-сибирской ж. д., въ Томской губерніи, на горные заводы Урала. Впервые заводится серьезно рѣчь о сибирскомъ каменномъ углѣ и коксѣ. На послѣднемъ съѣздѣ уральскихъ горнопромышленниковъ однимъ изъ его членовъ, при обсужденіи вопроса о недостаткѣ горючаго для южныхъ заводовъ

Урала, было вскользь брошено замѣчаніе о возможности въ недалекомъ будущемъ имѣть на Уралѣ сибирскій коксъ, но такъ какъ никакими данными ни о благонадежности мѣсторожденія, ни объ условіяхъ добычи и экспорта угля и проч., замѣчаніе это не сопровождалось, то съѣздъ оставилъ его безъ должнаго вниманія. Въ настоящее время циркуляръ г. Михайловскаго заставляетъ внимательнѣе разсмотрѣть возможные условія пользованія этимъ горючимъ на Уралѣ. Данныя, имѣющіяся въ нашихъ рукахъ, даютъ намъ право высказать нѣкоторыя соображенія.

Геологическія изслѣдованія судженскаго мѣсторожденія были произведены въ 1896 г. такъ называемою западно-сибирскою геологическою партіею.

Въ настоящее время участокъ копей, принадлежащій правительству, развѣдывается и разрабатывается горнымъ инженеромъ И. Л. Шейнцвитъ, развѣдками же на участкѣ горнопромышленника Михельсона завѣдуетъ горный инженеръ Д. Д. Визингъ. По настоящее время уже добыто и отправлено изъ казеннаго участка для надобностей средне-сибирской и западно-сибирской желѣзныхъ дорогъ до 500.000 пудовъ угля и отправка продолжается. Казенныя копи будутъ вполне оборудованы осенью текущаго года. Вышеприведенныя извѣстія мы получили по телеграфу, не далѣе, какъ 12 іюля, и при

томъ изъ самыхъ достовѣрныхъ источниковъ. О качествѣ угля сообщаются г. Михайловскимъ слѣдующія данныя: 100—120 пуд. его замѣняютъ 1 кубич. саж. сосновыхъ дровъ. Уголь почти не шлакуется и даетъ несоразмерныхъ остатковъ не болѣе 5,8%. Анализъ угля слѣдующій: влаги 1,21%, летучихъ веществъ 9,6%, кокса 89,13%, нагревательная способность 7940 единицъ.

Г. Михайловскій желаетъ знать, какія количества каменнаго угля и кокса могутъ потребоваться заводамъ для замѣны древеснаго топлива и затѣмъ ставить вопросъ, при какихъ цѣнахъ на судженскій уголь и коксъ уральскіе заводы нашли бы для себя выгоднымъ замѣнить ими древесное топливо? Мы же для большей ясности дѣла сперва поставимъ вопросъ обратно: могутъ-ли судженскій каменный уголь и коксъ при существующихъ условіяхъ перевозки появиться на Уралѣ?

Опредѣлить цѣну судженскаго кокса на мѣстѣ, не имѣя къ тому данныхъ, весьма трудно, хотя приблизительно можно ожидать, что въ виду заявленнаго богатства мѣсторожденія продажная цѣна угля не будетъ дороже цѣны его на уральскихъ копяхъ, т. е. 4 коп. за пудъ, а прибавляя половину этой цѣны на расходы по коксованію угля, получаемъ цѣну кокса въ 6 коп. Эту конечную цифру мы и вводимъ во всѣ послѣдующіе расчеты, не настаивая на ея точности за отсутствіемъ, повторяемъ, какихъ либо положительныхъ данныхъ о дѣйствительныхъ условіяхъ эксплуатаціи копей.

Станція „Судженка“ средне-сибирской ж. д. расположена рядомъ со станціей той же дороги „Тайга“, гдѣ существуетъ своротъ съ магистрали на Томскъ. Разстояніе отъ Судженки до Томска 118 верстѣ по желѣзной дорогѣ, куда мы и направимъ коксъ. Далѣе можно его везти водою до Тюмени (желѣзнодорожная станція „Тура“) на разстояніи около 2280 верстѣ. Изъ Тюмени по желѣзной дорогѣ до Екатеринбурга — беремъ центральный пунктъ на Уралѣ — 310 верстѣ. Подсчитаемъ теперь, во сколько обойдется перевозка этимъ смѣшаннымъ путемъ.

Судженка—Томскъ	1,82	коп. съ пуда,
Томскъ—Тюмень	8,00	„ „ *)
Тюмень—Екатеринбургъ	3,50	„ „
Дополнительные сборы за два жел.		
дор. перегона	0,80	„ „
Итого провозъ	14,12	„ „
а вся стоимость (14,12+6) =	20,12	„ „

въ Екатеринбургѣ.

Прямымъ безъперезгрузочнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ можно доставить уголь почти той же цѣной, а именно по существующему общему для каменноугольныхъ грузовъ тарифу, перевозка пуда кокса отъ Судженки до Екатеринбурга будетъ стоить 14,51 коп. и дополнительный сборъ 0,4 к., а всего 14,91 коп. Отъ Судженки до южно-уральскихъ заводовъ, напр., Златоуста, перевозка обойдется въ 13,87 коп., дополнительный сборъ 0,4 коп., а всего 14,27 коп. съ пуда. Такимъ образомъ по желѣзной дорогѣ можно получать сибирскій коксъ въ мѣстностяхъ средняго Урала за 20,91 коп. за пудъ, а въ мѣстностяхъ южнаго за 20,27 коп. Существуетъ еще третій путь отъ Судженки до уральскихъ заводовъ. Это путь Судженка—Омскъ по ж. д., далѣе водою до Тюмени, затѣмъ по ж. д. до мѣста назначенія. Но при существующихъ тарифахъ это направленіе еще менѣе благоприятно, чѣмъ два упомянутыя выше, а именно: до Омска 834 версты оп-

*) При валовой перевозкѣ съ долгосрочными контрактами фрахтъ, безъ сомнѣнія, еще упадетъ, такъ какъ уже и теперь подъ вліяніемъ постройки желѣзной дороги и другихъ экономическихъ факторовъ существуетъ тенденція пониженія сибирскихъ фрахтовъ.

лачиваются по 8,78 коп. съ пуда, фрахтъ за 1580 верстѣ по $\frac{1}{300}$ съ пудо-версты — 5,2 к. и по жел. дор. отъ Тюмени до Екатеринбурга за 310 в. 3,5 к., всего 17,48 или съ дополнительными сборами провозъ обойдется 18,28 к., а слѣдовательно коксъ 24,28 к. за пудъ. Отдаленность каменноугольныхъ копей не должна страшить чугуноплавильные заводы въ такой степени, какъ отдаленность отъ нихъ рудниковъ, ибо для выплавки пуда чугуна требуется доставить на заводъ 2 пуда руды и только одинъ (и даже менѣе) пудъ кокса, слѣдовательно при непосредственной близости завода къ руднымъ мѣсторожденіямъ заводъ несетъ вдвое менѣе расходовъ на передвиженіе сырья, чѣмъ при условіи близости его къ каменноугольнымъ копиямъ или мѣсту заготовки древеснаго угля, но удаленности рудниковъ. По этой причинѣ идея пользованія сибирскимъ коксомъ по существу своему не можетъ считаться эфемерною. Весь вопросъ заключается лишь въ томъ, насколько выгодно для заводовъ имѣть коксъ по цѣнѣ отъ 20 до 21 коп. въ среднемъ за пудъ. Для разрѣшенія его обратимся къ слѣдующимъ соображеніямъ.

Стоимость горючаго, входящая весьма значительною долею въ заводскую цѣну чугуна на Уралѣ, состоитъ изъ слѣдующихъ слагаемыхъ: поенныхъ денегъ за лѣсъ, платъ: за вырубку дровъ, за перевозку дровъ къ мѣсту углеженія, за выжегъ угля, за вывозку его въ заводъ. Условія, въ которыя поставлены различные уральскіе заводы въ отношеніи операцій заготовки угля, настолько разнообразны, что, конечно, трудно установить точную среднюю величину расходовъ на этотъ предметъ, но на страницахъ нашего журнала (№ 22) со словъ „Вѣстника Финансовъ“ были приведены довольно обстоятельныя данныя по этому вопросу. Пользуясь ими, можно изобразить стоимость горючаго на заводѣ средняго Урала въ такомъ видѣ:

	на пудъ чугуна
поенныя	2,5 коп.
вырубка дровъ	3,0 „
подвозка дровъ къ томильнымъ печамъ	2,5 „
выжегъ угля	3,0 „
подвозка угля къ заводу	4,5 „
Итого на заводѣ	15,5 „

т. е. считая на выплавку пуда чугуна одинъ пудъ угля, среднюю цѣну пуда древеснаго угля на среднемъ Уралѣ можно опредѣлить около 15,5 к.

Стоимость руды на Уралѣ представляетъ собою величину еще менѣе постоянную, чѣмъ цѣна на древесный уголь, что зависитъ главнымъ образомъ отъ болѣе или менѣе благоприятныхъ условій ея добычи и перевозки отъ рудниковъ до завода. При дешевомъ горючемъ естественно является возможность эксплуатировать рудныя залежи болѣе отдаленныя отъ завода и слѣдовательно менѣе доступныя по цѣнѣ руды, при дорогомъ же горючемъ приходится пользоваться только рудами близъ лежащими къ заводу. Отсюда происходитъ такое на первый взглядъ странное явленіе, что нѣкоторые заводы Урала предпочитаютъ торговать рудою, нежели ее эксплуатировать своимъ счетомъ, другіе же, наоборотъ, покупаютъ руду на сторонѣ. Опредѣленное равновѣсіе между стоимостью угля и руды въ пудѣ чугуна составляетъ такимъ образомъ коммерческую основу заводскаго производства. Исходя изъ этого положенія, мы вправѣ по отношенію къ проекту перехода Уральской горнозаводской промышленности на сибирскій коксъ сдѣлать слѣдующее заключеніе. При теплотворной способности сибирскаго кокса, равной такой же донецкаго кокса и древеснаго угля — мы беремъ это положеніе безъ всякой провѣрки — для уральскихъ заводовъ безусловно выгодно

пользоваться сибирскимъ коксомъ, хотя бы цѣна его обходилась на нѣсколько копеекъ дороже древеснаго угля, потому что переходъ на коксъ самъ по себѣ представляетъ для уральской промышленности столько преимуществъ, что при условіяхъ даже нѣсколько менѣе выгодныхъ, чѣмъ тѣ, въ которыхъ заводы теперь находятся по отношенію къ заготовкѣ топлива, Уралъ отъ замѣны древеснаго угля коксомъ получить безспорныя выгоды, заключающіяся въ слѣдующемъ: возможность расширенія производства до произвольныхъ размѣровъ, и въ связи съ нимъ значительное сокращеніе и удешевленіе рабочей платы и накладныхъ расходовъ, прекращеніе двухлѣтнаго задолжанія капитала въ лѣсныхъ заготовкахъ, удешевленіе стоимости руды постановкой коксовыхъ доменныхъ печей на самыхъ рудныхъ мѣсторожденіяхъ.

И эти коксовые доменные печи, построенныя на рудникахъ средняго и южнаго Урала, гдѣ руда стоитъ не дороже 3—4 копеекъ, дадутъ возможность выплавить чугуна, въ пудѣ котораго стоимость руды и кокса, представляющая главнѣйшую часть всей его стоимости, выразится величиной $1 \times 20 + 2 \times 3^{1/2} = 27$ коп., а это уже представило бы собой такую умѣренную цифру, которая могла бы надолго обезпечить конкурентную способность этихъ заводовъ, потому что подобныя же цифры для прочихъ государствъ Европы выражаются на пудѣ чугуна такъ:

	Англія. Кливлендъ.	Германія. Вестфалія.	Бельгія.	Франція. Луара.	Испанія. Вильбао.
Руда .	22,25	23,8	23,8	28,3	8,9
Коксъ .	10	9,9	10,8	10,0	15,6
копеекъ	32,25	33,7	34,6	38,3	24,5.

Stahl und Eisen, 1898 стр. 635.

Что же касается условій примѣненія на Уралѣ судженскаго угля, сравнительные подсчеты съ другими сортами топлива оказываются ему неблагоприятны. Дѣйствительно, за топливо, которое необходимо для выплавки чугуна и котораго потребно менѣе одного пуда на пудѣ чугуна, можно заплатить дорого, но за топливо для дальнѣйшаго передѣла, которое въ видѣ каменнаго угля требуется въ размѣрѣ до 3 пудовъ на пудѣ готоваго желѣза, дорого платить нельзя и цѣна его на Уралѣ, которая была бы всего на 2 коп. дешевле кокса, т. е. принимая вышесказанныя предположенія—около 18 коп. за пудѣ—для Урала невозможно высока, имѣя въ виду конкуренцію торфа, дровъ и прочихъ древесныхъ суррогатовъ, эквивалентное количество которыхъ 110 пудамъ судженскаго угля стоитъ 7—12 руб., и конкуренцію мѣстнаго каменнаго угля, который, не будучи пригоденъ для полученія металлургическаго кокса, тѣмъ не менѣе пригоденъ для передѣльныхъ операций. На югѣ же Урала судженскому углю составятъ серьезную конкуренцію нефтяные остатки, полученные дешевымъ воднымъ путемъ чрезъ Уфу.

Резюмируя все вышесказанное, слѣдуетъ придти къ заключенію, что при облегченныхъ условіяхъ доставки кокса изъ Судженки на Уральскіе заводы взаимодѣйствіе этихъ двухъ раіоновъ можетъ имѣть громадное и неоспоримо важное для отечественной промышленности значеніе. Но для примѣненія каменнаго угля требуемыя облегченія такъ велики, что едва ли ихъ возможно осуществить. Для преодоленія разстоянія въ 1580 верстъ отъ Судженки до Челябинска пришлось бы вести рѣчь о пониженіи тарифа до $\frac{1}{200}$ коп. съ пудоверсты для сплошныхъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Что же касается смѣшаннаго пути—частью по желѣзной дорогѣ, частью водой,—то предполагая постепенное пониженіе сибирскихъ фрахтовъ подъ влияніемъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, открытія сѣверныхъ портовъ и вообще грядущаго

развитія конкуренціи, можно ожидать въ недалекомъ будущемъ пониженія стоимости провоза угля безъ всякихъ искусственныхъ мѣръ. Если же къ этому присоединятся нѣкоторыя облегченія въ смыслѣ пониженія тарифныхъ ставокъ на разстоянія Судженка—Томскъ и Тура—Екатеринбургъ, сообразно транзитному значенію этихъ перегоновъ, то едва ли смѣшанному пути не придется отдать предпочтенія передъ сплошнымъ желѣзнодорожнымъ.

Что касается опредѣленія размѣровъ требованія сибирскаго кокса для металлургическихъ заводовъ Урала, то слѣдуетъ такія исчисленія не представляется возможнымъ потому, что неизвѣстно, какъ великъ будетъ раіонъ заводовъ, для которыхъ станетъ доступнымъ новый видъ топлива. Необходимо имѣть въ виду, что уральскій горнозаводскій округъ раскинулся отъ сѣверо-восточной полосы Вологодской губерніи до южныхъ границъ Оренбургской, поэтому условія доставки сюда угля слишкомъ разнообразны и извѣстная часть заводовъ, конечно, ни при какихъ тарифныхъ льготахъ не будетъ въ состояніи пользоваться сибирскимъ коксомъ. Необходимо лишь имѣть въ виду: 1) что коксовые доменные печи при дорогомъ коксѣ могутъ съ выгодой работать только на мощныхъ рудныхъ мѣсторожденіяхъ, гдѣ добыча руды обходится дешево, 2) что каждая коксовая доменная печь требуетъ отъ 3 до 5 милліоновъ кубовъ кокса ежегодно и 3) что на среднемъ и на южномъ Уралѣ такихъ рудныхъ мѣсторожденій не одно и не два, а нѣсколько.

Организація казенныхъ заводовъ Венгріи для исполненія заказовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ изданіи Императ. русскаго технич. общества „Желѣзнодорожное дѣло“ за 1897 годъ помѣщенъ интересный отчетъ инспектора желѣзныхъ дорогъ генерала фонъ-Вендриха, командированнаго въ прошломъ году въ Венгрію нашимъ министерствомъ путей сообщенія. Почтенный авторъ слѣдующимъ образомъ описываетъ организацію казенныхъ заводовъ для исполненія заказовъ венгерскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Съ постепеннымъ переходомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, правительства вынуждены принимать въ соображеніе большіе расходы, поглощаемые всевозможными новыми заказами подвижнаго состава, его принадлежностей, сигналовъ, мостовъ, рельсовъ, скрѣпленій и прочее, а потому и принимать мѣры къ сокращенію расходовъ. Этому возможно достигнуть съ успѣхомъ только при умѣлой постановкѣ казеннаго заводскаго дѣла, что, однако, требуетъ особой энергіи со стороны высшей правительственной власти и вполнѣ строгаго выбора руководителей и исполнителей. Подобной-же хозяйственной политикѣ слѣдуютъ въ Англіи большія богатая частныя желѣзнодорожныя общества, которыя имѣютъ свои заводы для производства всего необходимаго для желѣзнодорожной эксплуатаціи, несмотря на то, что въ Англіи сильно развита заводская промышленность. Въ настоящее время, подвижной составъ, сигнальныя принадлежности и проч. казенныя венгерскія желѣзныя дороги изготовляютъ на своемъ казенномъ заводѣ въ Будапештѣ, который строитъ одновременно земледѣльческія орудія, машины и желѣзнодорожные мосты. На другомъ казенномъ желѣзо и сталелитейномъ заводѣ въ Diosgyör производится прокатка рельсовъ. На окончательное устройство двухъ этихъ заводовъ затрачено 9.192,906 гульденовъ (7.400,000 р.), кромѣ того, оборотныхъ капиталовъ 7.932,693 гульд. (6.300,000 р.), причѣмъ эти заводы дали въ годъ чистаго дохода 11,4%. Поэтому, кромѣ обществен-

ныхъ выгодъ, и въ финансовомъ отношеніи эти заводы составляютъ выгодное для казны предпріятіе.

Для высшаго надзора за дѣятельностью машиннаго завода въ Будапештѣ и сталелитейнаго въ Діосгіорѣ состоитъ совѣтъ изъ предсѣдателя—совѣтника министерства торговли и пяти совѣтниковъ, изъ которыхъ одинъ совѣтникъ и одинъ начальникъ отдѣла министерства торговли, одинъ директоръ казенныхъ венгерскихъ желѣзныхъ дорогъ, одинъ совѣтникъ министерства финансовъ и одинъ коммерціи совѣтникъ, представитель большого торговаго предпріятія.

Во главѣ собственно дирекціи или управленія заводами состоитъ директоръ—совѣтникъ министерства, два оберъ-инспектора—начальники отдѣловъ завода въ Будапештѣ, въ качествѣ его замѣстителей, и одинъ оберъ-инспекторъ—начальникъ завода въ Діосгіорѣ, подчиненный директору заводовъ въ Будапештѣ.

Бельгійская фирма А. Е. Gillain основала въ 1868 г. въ Будапештѣ акціонерное общество, которое построило машинный заводъ и кораблестроительную верфь. Хотя заводъ и открылъ свою дѣятельность въ 1869 году, но уже въ 1870 г., вслѣдствіе неимѣнія оборотнаго капитала, общество вынуждено было ликвидировать свои дѣла, и венгерское правительство приобрѣло какъ этотъ заводъ, такъ и венгерско-швейцарскій вагонный заводъ, закончившій свою дѣятельность по тѣмъ же причинамъ. Съ 1-го августа 1870 г. оба завода состояли въ вѣдѣніи дирекціи венгерскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и были заняты преимущественно ремонтомъ подвижного состава. Въ 1871 г. они управлялись особою дирекціею подъ высшимъ надзоромъ совѣта дирекціи казенныхъ венгерскихъ желѣзныхъ дорогъ. Благодаря особой энергіи директора заводовъ, Фридриха Циммермана, заводы эти, кромѣ ремонта, начали дѣлать различныя желѣзнодорожныя принадлежности, такъ что на всемірной выставкѣ въ Вѣнѣ въ 1873 г., кромѣ разныхъ частей и вагона III-го класса, ими былъ выставленъ первый построенный въ Венгріи паровозъ для ширококолейныхъ желѣзныхъ дорогъ. 28-го іюля 1873 г. сгорѣлъ вагонный заводъ и затѣмъ уже не былъ возобновленъ, но былъ утилизированъ, какъ главныя желѣзнодорожныя мастерскія, такъ что остался лишь одинъ машинный заводъ, на которомъ изготовляли новые паровозы, принадлежности и другія машины. Дирекція завода имѣла въ своемъ распоряженіи 750.000 гульденовъ оборотнаго капитала. Въ виду недостатка въ заказѣ новыхъ паровозовъ, начали строить товарные паровозы для запаса, всевозможныя принадлежности станціонныхъ водоснабженій, стрѣлокъ, котловъ, желѣзныхъ мостовъ, которые въ 1875 г. замѣнили деревянные мосты на многихъ линіяхъ, такъ что въ 1878 г. въ Парижѣ на всемірной выставкѣ заводъ получилъ почетный дипломъ за выставленный паровозъ, паровой молотъ въ 2.500 килограммъ, металлическій мостъ длиною 112 метровъ и проч.

Въ 1877 г. заводъ сталъ строить также локомобили, а въ 1879 г. паровыя молотилки, которыми прежде снабжала Венгрію исключительно Англія. Затѣмъ заводъ, кромѣ принадлежностей вальцовыхъ мельницъ, получилъ отъ военнаго министерства заказы на лафеты, чугуныя пушки, снаряды и проч. Въ 1880 г. оба завода въ Будапештѣ и Діосгіорѣ подчинены одной дирекціи въ Будапештѣ.

Начало Діосгіорскому заводу положилъ Heinrich Flazola, богатый выходецъ изъ Вюрцбурга, въ 1765 г., затратившій на это все свое состояніе и устроившій первую доменную печь для разработки желѣзной руды; но затѣмъ заводъ перешелъ въ руки общества пайщиковъ, а въ 1770 г. въ собственность королевско-венгерской короны, въ вѣдѣніе

министерства финансовъ, для добыванія преимущественно желѣза для промышленныхъ цѣлей, благодаря прилегавшимъ большимъ лѣсамъ, не находившимъ до этого времени другого сбыта. Добыча желѣза въ годъ доходила до 4700 метеръ-центнеровъ. Вскорѣ вблизи, по примѣру этого завода, появился другой заводъ въ Діосгіорѣ, который въ 1868 г. былъ расширенъ и приспособленъ къ выдѣлкѣ желѣзныхъ рельсовъ и скрѣпленій, въ виду большой потребности въ нихъ вслѣдствіе развитія желѣзнодорожной сѣти и дорогой цѣны рельсовъ, выписывавшихся въ то время изъ за границы. Прежній заводъ доставлялъ желѣзо и техническія силы. Новый заводъ былъ соединенъ паровою желѣзною дорогою съ двумя близъ лежащими угольными копями и желѣзными рудниками. Въ 1871 г. доменные печи (въ Діосгіорѣ) и прокатные валы для рельсовъ были въ работѣ, стоимость устройства дошла до 2-хъ милліоновъ гульденовъ. Бурый уголь оказался негоднымъ для непосредственной обработки желѣзной руды, пришлось прибѣгнуть къ доставкѣ каменнаго угля изъ Острау, для чего и была построена желѣзная дорога изъ Miskolcz къ заводу. Впослѣдствіи заводъ не могъ конкурировать съ заграничными, которые стали доставлять уже стальные рельсы, а потому въ концѣ 1879 г. приспособили заводъ (съ новыми затратами) къ выдѣлкѣ стальныхъ рельсовъ и его передали въ 1880 г. изъ министерства финансовъ въ министерство общественныхъ работъ и сообщеній, въ непосредственное распоряженіе дирекціи машиннаго завода королевско-венгерскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Всѣ-же рудники и угольныя копи остались въ вѣдѣніи министерства финансовъ.

Для расширенія дѣятельности завода въ Діосгіорѣ общая новая дирекція озаботилась пріисканіемъ новыхъ денежныхъ средствъ, которыя вскорѣ явились въ виду большого заказа разныхъ принадлежностей верхняго строенія пути и мостовыхъ частей для желѣзныхъ дорогъ. Для того, чтобы воспользоваться собственнымъ бурымъ углемъ, прибѣгли къ выдѣлкѣ стали по способу Бессемера и Regeneratiffammöfen, для плавки желѣза (Roheisen). Кромѣ многихъ другихъ улучшеній, было выстроено особое зданіе для главной администраціи заводовъ и увеличена территория заводскихъ земель. Заводы изготовили въ 1884 г.—4 большихъ желѣзнодорожныхъ моста для Кашау-Одербергской линіи и новые мосты для линіи Siszek-Doberlin, вторую арку для моста черезъ р. Дунай въ Neusatz'ѣ, для моста (шоссе) черезъ Strigy у Piski и, наконецъ, металлическую крышу большого новаго (центрального) пассажирскаго вокзала въ Будапештѣ. Въ 1883 и 1884 г. вслѣдствіе успѣха въ выдѣлкѣ и продажѣ сельскохозяйственныхъ машинъ, увеличены всѣ потребныя для сего приспособленія и на заводѣ организовался для сего особый отдѣлъ. Для завода въ Діосгіорѣ начали употреблять въ это время новый бурый уголь съ 44,79% содержаниемъ углерода, слоемъ высотой отъ 2—2,4 метра, подъ угломъ 6 градусовъ. Шахта была заложена на глубинѣ 36 метровъ. Ежедневно вырабатывалось по 600 тоннъ (36.600 пудовъ) угля. Доставка отъ копей къ заводу производилась по желѣзной дорогѣ, колеєю въ 1 метръ, на протяженіи 10,6 км. Въ это же время былъ построенъ кирпичный заводъ. Въ 1888 г. былъ значительно расширенъ отдѣлъ гидравлической котельной скеленки. Площадь земли, занятая машиннымъ заводомъ въ Будапештѣ, дошла въ это время до 74.000 кв. метровъ. На заводѣ Діосгіорѣ стали прокатывать новые тяжелые рельсы системы Голяфъ 42,8 клгр. въ 1 пог. метрѣ.

Въ 1890 г. начали изготовлять паровозныя, тендерныя и вагонныя колеса, крестовины и проч. Тогда-же была построена 1000-ая молотилка. Большой успѣхъ имѣло произ-

водство стальных колесных центров — лучше крушовских. В годъ изготовляли до 1000 паръ вагонных колесъ. В теченіе 1893 г было построено (работая также ночью, в виду увеличенія движенія вслѣдствіе введенія поясных пассажирских тарифовъ) 111 паровозовъ. В 1895 г. было изготовлено 5018 колесъ. В 1895 г. было построено наибольшее число паровозовъ — 171, такъ что на выставкѣ в Будапештѣ 1896 г., устроенной по случаю тысячелѣтія Венгрии, былъ выставленъ 1000-й паровозъ. Большой сбытъ сельско-хозяйственныхъ машинъ имѣютъ в Россію, в Кіевъ в особенности. Постройка большихъ мостовъ черезъ Дунай в Будапештѣ также была исполнена этими заводами; в особенности, заслуживаетъ вниманіе уличнй мостъ у Главной таможни, 2000-й по счету мостъ, сооруженный на машинномъ заводѣ в Будапештѣ (1896). Затѣмъ началась фабрикація сѣнокосилокъ и жатвенныхъ машинъ. Введена фабрикація стальныхъ орудій для арміи и флота и тѣмъ устранены заграничные заказы.

На заводѣ в Будапештѣ было только 5,8% чужеземныхъ рабочихъ, а в Дюсгюрѣ 13,4% ихъ общаго числа. Обращено вниманіе на устройство хорошаго жилья для рабочихъ, на доставку хорошей воды и проч., а во время эпидеміи холеры, — установленъ былъ санитарный надзоръ и дежурство врачей и фельдшеровъ. Больничная касса. Половинное содержаніе во время болѣзни. Пенсіи неспособнымъ къ труду и семействамъ. Фондъ на случай несчастій. Колонія для рабочихъ в Будапештѣ: 12 домовъ съ 109 квартирами и садиками, дѣтскимъ садомъ, кегли, клубъ, баня, читальня. В Дюсгюрѣ 52 одиночныхъ и 117 двойныхъ домовъ, дѣтскій садъ, техническая школа и шестиклассная элементарная школа.

Изъ таблицъ, составленныхъ заводомъ, усматривается, что в теченіе 1874—1895 г. машиннымъ заводомъ в Будапештѣ было изготовлено: паровозовъ 863, паровыхъ машинъ 17 (за исключеніемъ тѣхъ, которыя поставлены на станціяхъ для водоснабженія); локобилей 1811, паровыхъ молотилокъ 2088, станціонныхъ водоснабженій 63, вѣсовыхъ помостовъ 38, стрѣлокъ 636, поворотныхъ круговъ 31, паровыхъ котловъ 166, мостовыхъ частей 58.749 тоннъ, другихъ металлическихъ частей изъ желѣза 56.173 тонны и изъ бронзы 2049 тонны. Выручено за все это время 129.833,248 кронъ (55.950,000 рублей или по 2.800,000 р. в годъ).

Уральская золотопромышленность в 1897 году.

Мы уже сообщали на страницахъ „Урал. Горн. Обзор.“ статистическія данныя о производительности золота в 1897 году на Уралѣ. Эти данныя по сравненію съ таковыми же за предшествовавшій годъ можно признать довольно благоприятными для золотопромышленности: за годъ приростъ производства выразился 6-ю процентами. Теперь, пользуясь официальными источниками, можемъ сдѣлать краткій обзоръ успѣховъ золотого промысла в отдѣльныхъ округахъ.

Изъ числа восьми горныхъ округовъ, на которые дѣлится территория, подвѣдомственная уральскому горному управленію, золотопромышленности не существуетъ в округахъ вятскомъ и уфимскомъ; в послѣднемъ она прекратилась окончательно в отчетномъ году. В округѣ пермскомъ числятся только пріиски графа П. Шувалова. Остальной золотопромышленный районъ распредѣляется неравномерно по пяти округамъ: восточно и западно—екатеринбургскимъ, оренбургскому, южно-оренбургскому и наконецъ верхотурскому, гдѣ между прочимъ сосредоточена вся платинопромышленность Урала.

Первымъ по успѣшности добычи золота в 1897 году стоитъ оренбургскій округъ, заключающій в себѣ миасское и

качкарское мѣсторожденія золота. Увеличеніе добычи золота здѣсь достигло в отчетномъ году 17 пуд. 1 фун. противъ предшествовавшаго года. Главнѣйшій приростъ дали пріиски миасскаго золотопромышленнаго товарищества (предпріятіе той же группы капиталистовъ, которая эксплуатируетъ в Вост. Сибири пріиски такъ называемаго ленскаго товарищества и на Уралѣ березовскіе пріиски, бывшіе Асташева.) Увеличеніе добычи на миасскихъ промыслахъ достигло 11 пуд. 18 фунтовъ золота. Также замѣчается увеличеніе количества добытаго металла на пріискахъ, расположенныхъ в тентярской дачѣ и на земляхъ башкиръ Троицкаго уѣзда. Уменьшеніе добычи послѣдовало на пріискахъ французскаго анонимнаго общества, бывшихъ Подвинцевыхъ, по причинѣ неподготовленности новыхъ площадей.

Вторымъ по увеличенію производства стоитъ верхотурскій горный округъ, гдѣ приростъ выразился 10 пуд. 26 фун. Главнѣйшее увеличеніе добычи произошло на пріискахъ, расположенныхъ в нижне—туринской заводской дачѣ, гдѣ наблюдался за этотъ годъ общій подъемъ промышленности, выразившійся в увеличеніи числа рабочихъ, числа механизмовъ и разныхъ промысловыхъ устройствъ.

Далѣе слѣдуетъ восточно-екатеринбургскій округъ, давшій золота в 1897 году болѣе противъ предшествовавшаго года на 7 пуд. 31 фунт. Причина увеличенія добычи заключается в слѣдующемъ: управленіемъ березовскихъ золотыхъ пріисковъ проведена вассерштольня для осушенія нѣсколькихъ пріисковъ этого товарищества, благодаря чему стало возможнымъ вести разработку на 12 саж. глубины, гдѣ встрѣчено рудное золото съ высокимъ содержаніемъ. Кромѣ усиленія производительности пріисковъ березовскаго товарищества, приростъ золота по сравненію съ 1896 годомъ замѣчался на пріискахъ золотопромышленниковъ фонъ Бреверна и Поклевскихъ-Козелъ. У послѣднихъ сдѣланы новыя удачныя открытія. Наконецъ, нѣсколько увеличилась добыча золота на пріискахъ, принадлежавшихъ невьянскимъ заводамъ.

Въ горныхъ округахъ западно—екатеринбургскомъ и пермскомъ добыча золота увеличилась незначительно, а в южно-оренбургскомъ даже понизилась, какъ и в 1896 году, в уфимскомъ же вовсе прекратилась. Собственно говоря в процентномъ отношеніи увеличеніе добычи золота в западно-екатеринбургскомъ округѣ нельзя считать незначительнымъ, потому что оно составляетъ около 9% всей его годовой производительности, а именно в 1897 году добыто 13 пудовъ 8 фунтовъ противъ 11 пуд. 37 фунт. в 1896 году. Увеличеніемъ добычи округъ обязанъ главнымъ образомъ возобновленію работъ на земляхъ крестьянъ рождественской волости, гдѣ добыто за операцію около 2 пудовъ, а также небольшому усиленію добычи почти на всѣхъ остальныхъ пріискахъ округа, исключая пріисковъ, принадлежащихъ кыштымскимъ заводамъ, гдѣ добыча сократилась на 1 п. 18 ф., вслѣдствіе полной выработки нѣкоторыхъ золотосодержащихъ площадей. В южно-оренбургскомъ рѣзко обнаружилось прогрессивное паденіе добычи руднаго золота: производительность его понизилась за годъ на 3 пуда 20 фун. или на 72% (вмѣсто 5 пуд. в 1896 году добыто только 1 пуд. 20 фунтовъ в 1897 году), тогда какъ добыча россыпнаго идетъ, напротивъ, вверхъ, увеличившись за отчетный годъ на 2 пуд. 35 фунтовъ. Плохія дѣла съ руднымъ золотомъ объясняются пониженіемъ содержанія его в 100 пудахъ породы почти на 2 золотника, что не могло не повліять на успѣхъ операціи, несмотря на энергичскую борьбу владѣльцевъ пріисковъ, что доказывается увеличеніемъ на 3 мил. пудовъ количества промытыхъ песковъ по сравненію съ предшествовавшимъ годомъ.

По округамъ, в нисходящемъ порядкѣ добыча золота в 1897 году распредѣляется такъ:

оренбургскій	252 п. 24 фунта.
восточно-екатеринбургскій	166 „ 4 „
верхотурскій	136 „ 8 „
оренбургскій южный	53 „ 32 „
западно-екатеринбургскій	10 „ 11 „
пермскій	3 „ 8 „

Всѣ округа дали в сложности 622 п. 10 фун., что по славѣ дало лигатурнаго золота 604 п. 10 фунтовъ, в томъ числѣ: химически чистаго золота 545 п. 14 фун., серебра 50 п. 2 ф., лигатуры 8 пуд. 34 фунта.

Далѣ статистика золотопромышленности за отчетный годъ знакомитъ насъ съ слѣдующими цифровыми данными.

Въ пользованіи частныхъ лицъ на Уралѣ числится 2740 приисковъ, изъ которыхъ дѣйствовало 722, кромѣ того работы велись на 4 участкахъ мѣсныхъ промысловъ и на 9 участкахъ Березовскихъ, находящихся въ особыхъ податныхъ условіяхъ (концессіи) по сравненію съ остальными частными золотыми приисками, подчиненными дѣйствію „Устава о частн. золотопромышленности“. Дозволительныхъ свидѣтельствъ на право занятія золотопромышленностью въ районѣ вѣдѣнія уральскаго горнаго управленія выдано въ теченіе года 240. Новыхъ заявокъ на золотосодержащія площади поступило 636, произведено и утверждено новыхъ отводовъ 241. Зачислено въ казну приисковъ по разнымъ причинамъ 37, продано съ торговъ 189 приисковъ. Изъ вырученной суммы въ 24975 рублей или по 133 р. въ среднемъ за каждый приискъ поступило собственно платы за прииски только 21311 рублей, остальная сумма осталась въ видѣ неустойки въ пользу казны за отказомъ торговавшихъ лицъ отъ взноса всей назначенной на торгахъ суммы, всего за 61 приискъ. Такимъ образомъ фактически куплено на торгахъ изъ 279 лишь 128 приисковъ, въ среднемъ по 166 руб. за каждый. Послѣдняя цифра, выведенная нами изъ официальныхъ данныхъ о результатахъ торговъ на золотые прииски, если не ошибаемся, нигдѣ еще не встрѣчалась въ специальной литературѣ, между тѣмъ она имѣетъ большое значеніе въ качествѣ показателя средней оцѣнки прииска на Уралѣ. Всѣ прииски, продаваемые съ торговъ, принадлежатъ, какъ извѣстно, къ приискамъ, за которые своевременно не уплачена подесятинная ежегодная подать.

Успѣхи доменнаго производства на Уралѣ.

Въ теченіе послѣднихъ 12 лѣтъ суточная выплавка чугуна одною доменною печью на уральскихъ заводахъ увеличилась съ 635 пудовъ (въ 1886 году) до 1000 пудовъ (къ 1 января 1898 г.). Годовая производительность одной доменной печи въ нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ достигаетъ 600.000 пудовъ и даже иногда превышаетъ эту цифру (въ заводахъ Чермошскомъ, Кутимскомъ и нѣкоторыхъ другихъ). Максимальная годовая производительность одного завода достигнетъ въ текущемъ году цифры безпримѣрной въ лѣтописяхъ Урала—2.200.000 пудовъ—именно въ Надеждинскомъ заводѣ Богословскаго горнозаводскаго общества, бывшемъ г-жи Половцовой. Принимая во вниманіе, что послѣдніе годы не ознаменовались для Урала въ сущности никакими явленіями въ экономической области, которыя могли бы способствовать росту производства, а также не забывая и того обстоятельства, что производство чугуна здѣсь ведется исключительно на древесномъ горючемъ, нельзя не констатировать безспорныхъ успѣховъ доменнаго дѣла на Уралѣ.

Къ вопросу о лѣсной школѣ на Уралѣ.

Минувшій шестой сѣздъ уральскихъ горнопромышленниковъ, какъ извѣстно, весьма сочувственно отнесся къ идеѣ устройства на Уралѣ школы для подготовки лѣсныхъ кондукторовъ. Хотя школа, проектированная администраціею казенныхъ горнозаводскихъ лѣсовъ, имѣетъ главнѣйшею цѣлью подготовку служебнаго персонала для казенныхъ дачъ, но подѣ условіемъ оказанія частными предпріятіями денежной помощи при постройкѣ зданій для школы въ Уткинскомъ лѣсничествѣ, проектируется допустить туда стипендіатовъ уральскихъ заводчиковъ и лѣсовладѣльцевъ, на льготныхъ условіяхъ.

На запросы сѣзда по поводу размѣровъ субсудій на постройку школы, отъ многихъ заводууправленій уже поступили въ совѣтъ сѣзда отзывы, весьма благопріятныя идеѣ учрежденія школы; размѣры пособій опредѣляются въ 300, 500, и 1000 рублей съ cadaго заводскаго округа. Къ зимѣ, по всей вѣроятности, вопросъ вырѣшится окончательно—мы увѣрены—въ благопріятномъ смыслѣ.

Помощь погорѣльцамъ.

14 іюля состоялось въ Екатеринбургѣ первое засѣданіе комитета для сбора пожертвованій въ пользу погорѣльцевъ Катавскаго и Быньговскаго заводовъ, состоящаго подѣ предсѣдательствомъ главнаго начальника П. П. Боклевскаго. Сборъ пожертвованій на всѣхъ заводахъ и промыслахъ Урала разрѣшенъ, по телеграммѣ г. Боклевскаго, министромъ внутреннихъ дѣлъ. Комитетъ постановилъ разослать воззванія и подписные листы управляющимъ заводами и промыслами, окружнымъ инженерамъ, золото и платинопромышленникамъ и другимъ прикосновеннымъ къ горному дѣлу лицамъ, а также письма лицамъ, извѣстнымъ вообще своею благотворительною дѣятельностью. Въ составъ комитета вошли мѣстные окружные инженеры Н. П. Коженковъ и А. А. Москвинъ, управляющіе заводами: Верхъ-Исетскими А. И. Фадѣевъ и Невьянскими А. С. Левитскій, горнопромышленникъ Г. О. фонъ Бревернъ, платинопромышленникъ П. А. Конюховъ (оба кандидаты къ членамъ совѣта золотопромышленниковъ) и секретарь совѣта сѣзда горнопромышленникъ Н. П. Штейнфельдъ. Обязанности казначея по избранію комитета принялъ на себя г. Фадѣевъ, обязанности секретаря г. Штейнфельдъ. Катавскому и Невьянскому заводууправленіямъ посланы извѣщенія объ организаціи комитета помощи и разъясненъ порядокъ выдачи пособій. Пожертвованія принимаются лично казначеемъ комитета или высылаются по почтѣ на имя комитета (Екатеринбургъ, Главный проспектъ, д. Ижболдина, кв. сѣзда горнопромышленниковъ). Отчеты о дѣятельности комитета будутъ помѣщаться еженедѣльно въ нашемъ журналѣ.

Считаемъ долгомъ напомнить читателямъ, что въ Катавскомъ заводѣ сгорѣло 5 іюля 447 домовъ, въ Быньговскомъ 8 іюля 63 дома.

Торгово-экономическія извѣстія.

Въ воскресенье, 12 іюля, въ Екатеринбургѣ на площади между такъ называемой московской заставой и госпиталемъ Верхъ-Исетскаго завода, на землѣ, пожертвованной верхъ-исетскимъ заводууправленіемъ, совершена закладка зданія для народныхъ зрѣлищъ: театральныхъ представленій, концертовъ, туманныхъ картинъ и проч., а также для устройства публичныхъ лекцій, курсовъ для рабочихъ и т. п. Зданіе разсчитано на 800 зрителей и будетъ имѣть форму амфитеатра. Работы ведутся распоряженіемъ мѣстнаго комитета народной трезвости. Торжество закладки, устроенное комитетомъ подѣ предсѣдательствомъ Г. Г. Казанцева, новаго екатеринбургскаго городского головы, посѣтили бывшій предсѣдатель комитета И. Л. Блокъ, многіе представители судебного вѣдомства и другихъ правительственныхъ учреждений, управленія Верхъ-Исетскими заводами, редакцій мѣстныхъ газетъ и проч.

Въ теченіи всего лѣта вагоны сибирской желѣзной дороги идутъ по направленію въ глубь Сибири, переполненные русскими и иностранными предпринимателями, изслѣдователями, инженерами, коммисіонерами и т. п. Нельзя не констатировать безпримѣрнаго подъема здѣсь промышленнаго духа, связаннаго съ сооружеіемъ великой магистрали.

Въ Саратовѣ, какъ сообщаетъ мѣстный „Дневн.“, 30 іюня состоялась закладка новаго желѣзнаго завода фирмы Гантке.

Горнопромышленники юга Россіи составили изъ себя въ Харьковскомъ биржевомъ комитетѣ особую группу, подраздѣленную на три секціи: горнопромышленниковъ, машиностроителей и металлурговъ. Для объединенія дѣятельности каждой секціи избраны особыя бюро въ составѣ предсѣдателей и секретарей.

По слухамъ, горнопромышленнику г. Дерову, получившему недавно концессию на добычу ископаемыхъ въ Киргизской степи, обѣщано выдать заимообразно рельсы, имѣющіе быть снятыми съ 120 верстъ пути сибирской ж. д. для замѣны ихъ рельсами болѣе тяжелаго типа. Снятые рельсы пойдутъ на укладку подѣзнаго пути къ каменноугольнымъ ко-

пямъ г. Дерова, который обязуется уплатить стоимость рельсъ казнѣ поставкою на ж.д.соотвѣтствующаго количества каменнаго угля въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ.

◆ Въ видахъ предупрежденія задержекъ въ перевозкѣ грузовъ, министерствомъ путей сообщенія окончательно утверждены, на этихъ дняхъ, нормальныя условія пользованія паровозами, передаваемыми съ одной дороги на другую по распоряженію департамента желѣзныхъ дорогъ. Дѣло въ томъ, что въ случаѣ констатированной недостачи, на какой-нибудь линіи, паровозной тяги для выполненія предъявляемыхъ, въ данный моментъ, коммерческихъ перевозокъ, департаменту желѣзныхъ дорогъ предоставлено право распоряжаться перепачей во временное пользованіе этой линіи паровозовъ съ другихъ дорогъ, на которыхъ, въ это время, не замѣчается столь напряженной работы по движенію. Подобнаго рода распоряженія должны исполняться дорогами съ возможною быстротою, причеиъ слѣдующіе такимъ образомъ паровозы пользуются преимуществомъ предъ всеиі частными грузами.

◆ До сихъ поръ на Кавказѣ не существовало желѣзной промышленности. Текущимъ лѣтомъ учредитель и акціонеръ общества Гквибульскихъ каменноугольныхъ копей г. Новосельскій пригласилъ французскихъ инженеровъ, миссія которыхъ должна заключаться въ изслѣдованіи вопроса о возможности постановки желѣзнаго дѣла на Кавказѣ. По словамъ „Горнозав. Листка“, результаты осмотра мѣсторожденій желѣзной руды, принадлежащихъ обществу „Нахшира“ (учредитель г. Теръ-Гевондіанъ), обеспечиваютъ добычу 4 мил. пудовъ руды въ годъ. Обществу предложена арендная плата по 0,5 коп. съ пуда, контрактъ на 30 лѣтъ. Доменные печи и передѣльныя устройства предполагается строить близъ г. Кутаиса. Инициатору новаго предпріятія, тайному совѣтнику Н. А. Новосельскому (членъ совѣта министра финансовъ) обѣщанъ, будто бы, казенный заказъ рельсовъ.

◆ На страницахъ „Нов. Врем.“ нѣкто, подписавшійся „Инженеръ“, жестоко обрушился на проектъ пограничной съ Китаемъ жел. дороги (въ Киргизской степи), не безъ основанія указывая, что внутри Имперіи еще далеко не вся сѣтъ необходимыхъ дорогъ выполнена, поэтому странно говорить о фантастической линіи въ безлюдной Азіи, протяженіемъ въ 2000 верстъ. При этомъ г. „Инженеръ“ приводитъ примѣръ Архангельско-Вологодской линіи, за постройку которой, по его вычисленіямъ, казна должна приплатить концессіонерамъ до 18 мил. рублей, и дѣлаетъ выводъ, что проекты, подобные вышеупомянутому, представляютъ собою лишь нескромное проявленіе разыгравшихся аппетитовъ устроителей желѣзнодорожныхъ акціонерныхъ компаній.

◆ Во вторникъ, 14 іюля, окончилъ свои занятія особое совѣщаніе при главномъ начальникѣ уральскихъ заводахъ, состоявшееся при участіи горныхъ начальниковъ, для выработки ближайшихъ пріемовъ оцѣнки казенныхъ заводовъ въ виду предстоящаго перехода послѣднихъ на коммерческія начала.

Графитоза.

Подъ этимъ названіемъ усиленно рекламируетъ новый смазочный матеріалъ фирма Heinrich Clasen. Гамбургъ. Admiralitätstrasse 22/23. Въ виду того, что этотъ смазочный матеріалъ могъ бы изготовляться и на Уралѣ, потому что онъ представляетъ собой ни что иное, какъ измельченный въ тонкую пыль и тщательно очищенный отъ всѣхъ примѣсей путемъ отмучиванія графитъ, считаемъ полезнымъ сообщить о немъ нѣкоторыя свѣдѣнія, заимствованныя изъ № 27 журнала der praktische Maschinen Constructeur. Графитоза, представляющая собой мягкій тонкій порошокъ, примѣняется для смазки паровыхъ цилиндровъ въ сухомъ видѣ, съ водой или масломъ. Для легкихъ подшипниковъ—всегда съ масломъ. Она покрываетъ смазываемую поверхность блестящимъ жирнымъ и гладкимъ слоемъ, такъ что движеніе частей машины происходитъ почти безъ тренія и нагрѣванія. Будучи употреблена для смазки разогрѣвшихся подшипниковъ, она выполняетъ неровности ихъ поверхности, образовавшіяся отъ сильнаго тренія (забданія),

дѣлаетъ ее ровной и гладкой, отчего подшипникъ скоро остываетъ. Графитоза примѣнима и къ деревяннымъ подшипникамъ.

Тѣстообразная смѣсь графитозы съ машиннымъ масломъ примѣнима въ различныхъ набивкахъ и прокладкахъ для люковъ паровыхъ котловъ, фланцевъ, крышекъ, паровыхъ крановъ, вентиляхъ, завертышей. Она хорошо сохраняется отъ разбѣданія въ помѣщеніяхъ, содержащихъ пары кислотъ и амміака. Асбестовая прорезиненная набивка сальниковъ, кожа, картонъ, намазанные графитозой, не выгораютъ и не пригораютъ, такъ что легко отстаютъ и могутъ быть снова употреблены въ дѣло. Графитъ не твердѣетъ, не осмаливается, предохраняетъ поверхность металла отъ порчи его сѣрой, заключающейся въ вулканизированной резинѣ прокладокъ.

Ниже приведена таблица результатовъ сравнительныхъ опытовъ надъ графитозой и лучшимъ минеральнымъ машиннымъ масломъ. Изъ перваго опыта видно, что дѣйствіе графитозы оказалось въ 3 раза лучше дѣйствія лучшаго минеральнаго масла.

При второмъ опытѣ наилучшая мазь безъ прибавки графитозы дала тѣ же результаты, что и минеральное масло. Съ прибавкой же 15% графитозы подшипники работали въ 6 разъ дольше при той же большой скорости, и при употребленіи графитозы на поверхности ихъ не замѣчено было ни слѣда забданія.

	Количество. Миллиграммы.	Давленіе на подшипникъ англійск. фунт. на 1 квадрат. дюймъ.	Число оборотовъ въ минуту.	Число минутъ, пока подшипникъ не заскрипѣлъ.	Число футовъ пробѣденныхъ за это время точною на поверхности тренія.
<i>1-й опытъ.</i>					
Лучшее минеральное машинное масло . .	335	48	2000	11	7198
Графитоза, смѣшанная съ достаточнымъ количествомъ воды .	120	48	2000	30	19636
<i>2-й опытъ.</i>					
Лучшее минеральное машинное масло . .	335	60	2000	51	33360
Лучшая мазь . .	335	60	2000	51	33360
Та же мазь, но съ прибавленіемъ 15% графитозы	335	60	2000	293	194941

некрологъ.

Въ теченіи послѣднихъ дней въ Екатеринбургѣ похоронили двухъ видныхъ капиталистовъ—П. М. Ошуркова, бывшаго члена правленія сибирскаго торговаго банка и главу торговаго дома бр. Ошурковыхъ, и М. В. Рожнова, винокуреннаго заводчика и крупнаго виноторговца. Оба умершіе дѣятеля оставили слѣдъ въ развитіи Уральского края какъ своею коммерческою дѣятельностью, такъ и дѣлами благотворенія.

Библиографія.

Появившійся недавно въ печати переводъ книги М. Эйслера „Извлеченіе золота синеродистымъ калиемъ“ (M. Eissler, Extraction of gold by the cyanide process), сдѣланный горнымъ инженеромъ Н. И. Штраусъ, представляетъ собою не только дополненіе къ сочиненіямъ другихъ авторовъ, изслѣдовавшихъ этотъ вопросъ, какъ Шмейсеръ, Футтереръ, Н. Китаевъ и др.,

но является прямымъ продолженіемъ книги того же Эйлера „Металлургія золота“, переведенной горнымъ инженеромъ Кулибинымъ со второго ея англійскаго изданія. Третье изданіе книги, появившееся недавно, ничѣмъ не отличается отъ перевода Кулибина, исключая дополненій, собранных г. Штраусъ въ особую книжку. Такимъ образомъ разбираемый переводъ составляетъ необходимое продолженіе „Металлургіи золота“.

Новый трактатъ Эйлера содержитъ много подробностей и цифровыхъ данныхъ по описанію приборовъ, устройствъ и самаго хода процесса и работъ по способу Макъ Фореста,

примѣненному нынѣ въ валовомъ видѣ къ извлеченію золота изъ рудъ. Какъ справедливо замѣчаетъ самъ авторъ въ предисловіи, его сочиненіе, давая новѣйшія свѣдѣнія въ области цѣпистаго процесса, можетъ принести несомнѣнную пользу лицамъ, заинтересованнымъ этимъ отдѣломъ золотопромышленности.

Отвѣтственный Редакторъ *Н. П. Штейнфельдъ.*

Новѣйшее изданіе 1898 года.

ХИМІЯ ЖЕЛѢЗА.

СВОДЪ ВЪ ФОРМѢ ТАБЛИЦЪ СЪ ТЕКСТОМЪ И ДИАГРАММАМИ.

Соч. Фридриха Тольдтъ,

профессора металлургіи въ Леобенской Горной Академіи.

Переводъ съ нѣмецкаго горн. инж. О. Г. Адольфъ

Изданіе „Уральск. Горн. Обзор.“

Цѣна книги въ изящномъ переплетѣ съ приложеніемъ таблицъ **1 руб. 25 коп.** съ пересылкою.

Адресовать требованія въ редакцію „Урал. Гор. Обзор.“

Новая книга.

ИЗВЛЧЕНІЕ ЗОЛОТА СИНЕРДИСТЫМЪ КАЛЕМЪ.

Сочин. *М. ЭЙСЕРА.*

Переводъ горн. инж. Н. Штраусъ.

Цѣна 1 р. 50 к. съ пересылкою.

Требованія адресовать въ редакцію „Уральск. Горн. Обзор.“

Н. В. КОНИШИНЪ

Горный Инженеръ



ПАРОВЫЕ КОТЛЫ.

Водотрубные съ быстрой циркуляціей, пат. Бютнеръ,

Паровые котлы,

батареинные и друг. системъ.

Паросушители,

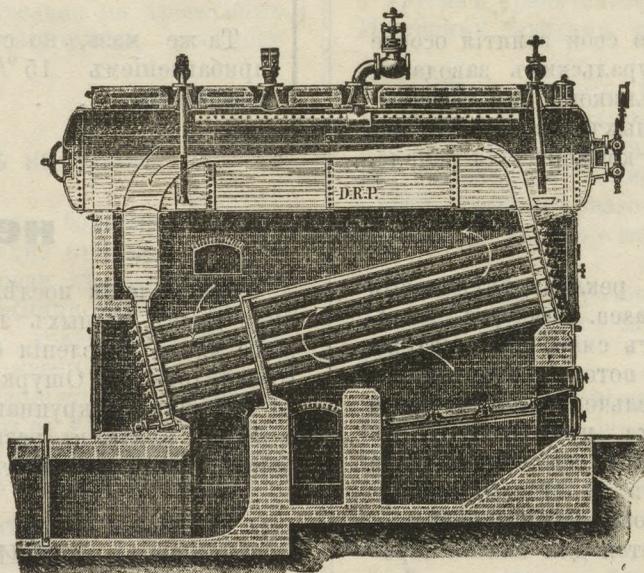
перегрѣватели, и водоочистители.

ГЛАВНАЯ КОНТОРА:

Екатеринбургъ

Уктусская ул., д. Симановой, телеф № 177.

Представительства: торгов. д. Н. Ф. Шмидтъ, зав. Бютнеръ въ Герм., Общ. Манееманъ и др.



АРМАТУРА ПАРОВАЯ.

Постановка паровыхъ котловъ всѣхъ системъ,

ПОСТРОЙКА КАМЕННЫХЪ
ДЫМОВЫХЪ ТРУБЪ,

съ гарантіей (патентъ)

ДЫМОГАРНЫЯ ТРУБЫ

заварныя и стальныя

МАНЕЕМАНЪ.

Уфимская контора:

Бекетовская ул., д. Смирнова, тел. № 64.



УРАЛЬСКОЕ

ГОРНОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

1898 г.

Первое полугодіе.

Томъ I-й.

№ № 1-25.

ЕКАТЕРИНБУРГЪ.

Типографія газеты «УРАЛЬ».

1898.

О Г Л А В Л Е Н И Е.

Отдѣль I. Указонія и распоряженія правительства.

	№ №
Постановленія горнозаводскаго присутствія за 1897 г.	1.
Программа занятій VI съѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ	2.
Извѣщеніе о созывѣ II съѣзда уральскихъ золотопромышленниковъ и программа его занятій	2.
Законъ о продолжительности и распредѣленіи рабочаго времени на горныхъ заводахъ	3, 4.
Инструкція по примѣненію на горныхъ заводахъ и промыслахъ Высочайше утверж. 2 іюня 1897 г. мн. Гос. Сов. о продолжительности и распредѣленіи рабочаго времени въ заведеніяхъ фабрично-заводской промышленности	3.
Положеніе объ организаціи и кругѣ занятій мѣстныхъ и общихъ съѣздовъ золотопромышленниковъ, а равно и постоянныхъ ихъ бюро, утв. М. З. и Г. И. 20 октября 1897 г.	3.
Разрѣшеніе г. Министра З. и Гос. Им. на созывѣ II съѣзда уральскихъ золотопромышленниковъ	4.
Условія участія горныхъ заводовъ въ Парижской выставкѣ	7, 8, 9.
Правила ввоза въ Россію слитковъ и колець китайскаго золота	9.
Сообщеніе совѣта съѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ объ условіяхъ участія заводовъ въ выставкѣ 1900 г.	11.
Проектъ инструкціи для освидѣтельствованія сырой платины и взиманія съ нея горной подати урал. хим. лабораторіей и золотосплавочной	11.
Объ измѣненіи порядка выдачи ассигновокъ на золото, сдаваемое въ урал. хим. лабораторію	11.
Новое военно-административное дѣленіе Азіатскихъ областей Россіи	12.
О назначеніи съѣзда солепромышленниковъ осенью 1898 г.	12.
Сообщеніе деп. желѣзнодорожныхъ дѣлъ о таксированіи рессорной стали	12.
Изъ отчета горнаго департамента за 1896 г.	13.
Сообщеніе уральскаго горнаго управленія съ копіей заявленія общества „Желѣзнодорожный парк“	13.
Циркуляръ по вопросу о продолжительности и распредѣленіи рабочаго времени на горныхъ заводахъ и промыслахъ	23.
Объявленіе конверсіи 5% закладныхъ листовъ земскаго Херсонскаго банка и облигацій С.-Петербургскаго городского кредитнаго общества	23.
Извѣщеніе горнаго департамента о способѣ сношеній съѣзда золотопромышленниковъ	23.
Постановленіе горнаго совѣта по вопросу о вознагражденіи за пользование землями Оренбургскаго казачьяго войска	24.
О предоставленіи права приобрѣтать у золотопромышленниковъ образцы шлиховаго и самород. золота.	24.
О предоставленіи Ивану Лангу и Гаврилу Грязнову права развѣдки и добычи золота въ Березовскомъ округѣ	25.
Отдѣль II. Отчеты о дѣятельности съѣздовъ горно-и золотопромышленниковъ и ихъ постоянныхъ органовъ.	
Докладъ комиссіи, избр. XXII съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, по вопросу о вывозѣ уральской руды на южные заводы	1.
Заключеніе мѣстнаго Екатеринбургскаго съѣзда золотопромышленниковъ по вопросу о свободномъ обращеніи золота	2, 3.
Совѣщаніе о свободѣ горнаго промысла и о поземельномъ устройствѣ горнозаводскихъ людей въ казенныхъ заводахъ на Уралѣ	2.

Журналы VI съѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ	4, 5.
Докладъ комиссіи, избранной XXII съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, по вопросу о пошлинѣ на чугуны	4, 7, 9, 10.
Докладъ совѣта съѣзда о подъѣздныхъ путяхъ	5.
Засѣданіе II общаго съѣзда урал. золотопромышленник.	6.
Докладъ комиссіи, избранной VI съѣздомъ, по вопросу о пошлинѣ на иностранный чугунъ	6.
Отчетъ о дѣятельности совѣта съѣзда уральскихъ золотопромышленниковъ за полугодіе 1897 г.	6.
Докладъ совѣта съѣзда о земскомъ обложеніи	6.
Докладъ совѣта съѣзда урал. золотопромышленниковъ объ учрежденіи горнопромышленнаго банка на Уралѣ	9.
Ходатайства VI съѣзда горнопромышл., направленные совѣтомъ	12.
Сводъ заключеній мѣстныхъ съѣздовъ уральскихъ золотопромышленниковъ по вопросу о свободномъ обращеніи золота	12.
Смѣта расходовъ съѣзда горнопромыш. юга Россіи на 1898 годъ	14.
Совѣщаніе о преобразованіи управленія казенными горными заводами	14, 15.
Изъ отчета о дѣйствіяхъ совѣта съѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ	15.
Изъ отчета о дѣятельности совѣта съѣзда урал. золотопромышленниковъ	18, 22.
XII съѣздъ нефтепромышленниковъ	21.

Отдѣль III. Техническій отдѣль.

1. Горное дѣло.

Добыча огнеупорной глины	4.
Выводы изъ метеорологическихъ и магнитныхъ наблюденій Екатеринбургской обсерваторіи	11, 15, 19, 24.
Очеркъ Бакальскаго казеннаго рудника. Е. Барботъ-ле-Марни	12, 13.
Лапландскія руды на заводѣ Витковицъ въ Моравіи	15.
Гора Благодать. Н. Апыхтина	16, 17.
Къ исторіи Бакальскаго рудника. Ч. Панцержинскаго	17.
Залежи горькихъ солей въ киргизской степи	22.
О магнитныхъ аномаліяхъ на Уралѣ. Г. Абельсъ	17.

2. Заводское дѣло.

О примѣненіи торфорѣзныхъ машинъ и о нѣкоторыхъ способахъ ручной рѣзки торфа. О. Адольфъ	7, 8.
Извлеченіе мѣди изъ малопрцентныхъ мѣдныхъ песчаныхъ рудъ пермской формаціи. К. Дементьева	9, 10.
Каменскій заводъ. П.	10.
Топка для паровыхъ котловъ. М. Назарова	15.
„Рациональный“ термомоторъ Дизеля. О. А.	15, 16.
Еще о термомоторѣ Дизеля. О. А.	17.
Топка Экелунда для порошкообразнаго горячаго. О. А.	17.
Новое вещество тверже алмаза	17.
Коксованіе торфа	17.
О примѣненіи вагранокъ при выплавкѣ чугуна. О. А.	19.
Изслѣдованіе мазута. К. Дементьева	19.
Изъ лабораторной практики. К. Дементьева	19.
Пирометръ Ле-Шателье	19.
Новый способъ соединенія каменныхъ воздухонагрѣвательныхъ аппаратовъ	20.
Фабрикація желѣзныхъ солей изъ колчеданныхъ огарковъ	21.
Извлеченіе мѣди изъ рудничной воды. А. Ф.	21.
Водяные клапаны „Wailles“ мартэн. печи Верхъ-Исетскаго завода. А. Балакина	21.
Еще о моторѣ Дизеля	21.

О газовыхъ двигателяхъ, работающихъ непосредственно доменными и генераторными газами. М. Ленкошъ 22.
 Объ употребленіи торфяного угля для доменной плавки. К. Рейнера 22,23.

3. Лѣсное хозяйство.

Положеніе о размежеваніи башкирскихъ дачъ, Высочайше утверж. 20 апрѣля 1898 г. 25.
 Башкирское лѣсное хозяйство 25.

4. Золото-и платинопромышленность.

Письма съ Урала. А. З. 6,7,8.
 Первый по величинѣ самородокъ въ Сибири 9.
 Французы о Кочкарскихъ золотыхъ приискахъ 11.
 Измѣненіе синеродистыхъ растворовъ при извлеченіи золота. П. Паутова 13.
 Новая золотопромывальная машина 18.
 Добыча золота и серебра со времени открытія Америки. П. Паутова. 18.
 Къ вопросу о коренныхъ мѣсторожденіяхъ золота въ Гороблагодатскомъ округѣ. А. М. Зайцева. 20,21,22.
 Обзоръ новостей по извлеченіи и очисткѣ золота. К. Дементьева. 24,25.

Отдѣлъ IV. Экономическія.

1. Статьи экономического содержания.

Необходимыя условія развитія уральской золотопромышленности 1.
 Американскія желѣзныя дороги, какъ образецъ дешеваго передвиженія грузовъ 1, 2.
 На злобы дня (по поводу удешевленія рельсъ; о пошлинѣ на иностранный чугуны) 1.
 Значеніе ходатайствъ 2.
 Мѣропріятія правительства въ дѣлѣ поземельнаго устройства горнозаводскаго населенія 2.
 Ходатайство вольно-экономическаго общества 2.
 Гдѣ плавить уральскія руды 3.
 Работы оцѣночнаго бюро при Пермской губ. земской управѣ по оцѣнкѣ горнозаводскихъ имуществъ 4, 6.
 Морской торговый путь въ Сибирь 4.
 Письмо въ редакцію С. В. Дьяченко (О необходимости ходатайства о соединеніи Казани съ Нижнимъ желѣзною дорогою). 6.
 Нижний и Уралъ (проектъ сооруженія рельсоваго пути) 7.
 Какъ способствовать развитію золотопромышленности 7.
 Къ вопросу о пошлинахъ на желѣзную руду 7.
 Россійскій „Омніумъ“ 9.
 Какъ иностранцы обставляютъ свои горнопромышленныя предпріятія въ Россіи 10.
 Круговые заграничныя маршруты 10.
 Экономическія условія сооруженія подъѣздныхъ путей на Уралѣ 11.
 Краткій очеркъ развитія желѣзной промышленности въ Швеціи 11.
 Совѣщаніе о беспошлинномъ пропускѣ иностранныхъ товаровъ въ устье Енисея и Оби 11,13.
 Древесный уголь на Уралѣ 13.
 Развитіе металлургической промышленности Соединенныхъ Штатовъ. А. Ф. 14, 15.
 Беспшлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь 14.
 Изъ промышленной жизни Америки 15.
 Нѣмцы въ Китаѣ 16.
 Еще о пошлинѣ на чугуны 16.
 Свобода золотопромышленности. В. Павловскій 17.
 Мнѣніе К. А. Скальковскаго о посессіонномъ владѣніи. 17.
 Ходатайство съѣзда горнопромышленниковъ о пониженіи тарифа на перевозку урал. каменнаго угля 17.
 Германскій синдикатъ для вывоза рельсовъ 17.
 Задержки горнозаводскихъ грузовъ на желѣзныхъ дорог. Рельсовые пути на Уралѣ 18, 19.
 Кризисъ англійской желѣзной промышленности 18.

Фабрика огнеупорныхъ издѣлій 18.
 Кочкарскій подъѣздной путь 19.
 Совѣщаніе объ уральскихъ желѣзныхъ дорогахъ 19, 20.
 Къ вопросу о рельсовыхъ путяхъ на Уралѣ 20.
 Желѣзная промышленность Англій 1897 г. 21.
 Сплавъ Чусовскихъ каравановъ въ 1898 г. 21.
 Богатства киргизской степи 21.
 Новые заводы на Уралѣ 22.
 Къ вопросу о новыхъ рельсовыхъ путяхъ на Уралѣ. А. Ф. 22,23, 24.
 Расчетъ стоимости производства чугуна на Уралѣ 23.
 Навигація 1898 г. въ Западной Сибири 24.
 Судьба Кунгурскаго суостроительнаго завода. П. С. 24.

2. Горнотехническое образованіе.

Горный праздникъ 5.
 Проектъ положенія объ окружныхъ низшихъ горнотехническихъ школахъ на Уралѣ 8.
 Изъ Фрейберга (Фрейбергская горная академія). Студента Ур. льца 10.
 Историческая справка о горнотехническихъ школахъ на Уралѣ 12.
 Школа рисованія для гранильщиковъ 14.
 Высшее учебное заведеніе въ Екатеринбургѣ 17.
 По поводу съѣзда директоровъ техническихъ училищъ 18, 19.

3. Статистика.

Предварительныя свѣдѣнія о выплавкѣ въ 1897 году чугуна урал. заводами 2.
 Свѣдѣнія о количествѣ золота, поступившаго въ Екатеринбургскую золотосплавочную лабораторію въ 1897 году 9.
 Свѣдѣнія о количествѣ платины, поступившей въ Екатеринбургскую химическую лабораторію для освидѣтельствованія и оплаты податью въ 1897 г. 9.
 Статистика перевозки уральскихъ горнозаводскихъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ за 1897 г. 12.
 Свѣдѣнія о перевозкахъ горнозав. грузовъ по жел. дорогамъ за январь и февраль 1898 г. 13, 19.
 Свѣдѣнія о количествѣ перевозки по урал. жел. дорогѣ дровъ и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ за 1893—1897 г. 13.
 Выплавка чугуна на Уралѣ въ 1897 г. 16.
 Свѣдѣнія о количествѣ платины, добытой въ 1897 году на Уралѣ 18.
 Свѣдѣнія (ежемѣсячныя) о количествѣ шлиховаго золота, представленнаго къ сплаву въ Екатеринбургскую золотосплавочную 19, 23.
 Свѣдѣнія (ежемѣсячныя) о количествѣ сырой платины, представленной въ Екатеринбургскую золотосплавочную 19, 23.
 Свѣдѣнія (ежемѣсячныя) о количествѣ осмійскаго иридія 19, 23.

4. Торгово-экономическія извѣстія.

Съ № 1 по 25 включительно.

5. Справочныя свѣдѣнія.

Заказы и поставки 1,2,4,10,11,12.
 Результаты торговъ на золотые прииски 7, 8, 9.
 Свѣдѣнія о переходѣ золото-и платино-содержащихъ приисковъ Пермской и Оренбургской г. 12,13,15,19,21,23.
 Англійскій „Институтъ желѣза и стали“ 20.
 Научныя съѣзды предстоящаго лѣта 20.
 Вѣдомость о заявкахъ на золотые прииски 21.
 Списокъ заявокъ на вновь открытыя золотосодержащія мѣстности въ уральской горной области. 23,24,25.
 Правила приѣма въ лѣсной институтъ 25.
 Третій международный конгрессъ прикладной химіи въ Вѣнѣ 25.

6. Награды и перемѣненія.

1, 3, 5, 6, 10, 11, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 24.

7. Некрологи.

Николай Гаврилович Славяновъ	1.
Петръ Капитоновичъ Ушковъ	6.
Николай Селиверстовичъ Тучемскій	13.
Александръ Васильевичъ Давыдовъ	13.
Генри Бессемеръ	15, 16, 17, 18.
Павелъ Яковлевичъ Бушуевъ	10.
Николай Павловичъ Бушуевъ	15.
А. Е. Креницкій	15.
Василій Северьяновъ Новиковъ	15.
Петръ Ивановичъ Ливень	20.
Дмитрій Васильевичъ Васильевъ 4-й	20.
Анри Шнейдеръ	22.

Отдѣлъ V. Библиографія.

Записки состоящаго подъ Августѣйшимъ покровительствомъ Е. И. В. Великаго Князя Михаила Николаевича Уральскаго общества любителей естествознанія, т. XII., вып. II. 1897 г.	3.
Брошюра Матвѣева „Очерки южно-русской металлургической промышленности“	6.
Опыты инж.-тех. Дементьева по извеченію мѣди по способу проф. Штукенберга. П. Оржеховскаго	10.
„Мѣсторожденія платины на Уралѣ“, проф. М. Зайцева.	21.

Отдѣлъ VI. Чертежи (приложенія).

I. Графическое изображеніе тарифовъ на перевозку жести, желѣза, стали, чугуна и рудъ.
II и III. Торфорѣзная машина (къ статьѣ „О примѣненіи торфорѣзныхъ машинъ“, горн. инж. Адольфа, см. № 7 и 8).
IV. Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ, проектированныхъ VI съѣздомъ уральскихъ горнопромышленниковъ.
V. Карта восточной части Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки (къ статьѣ А. Ф. „Развитіе металлургической промышленности Соединенныхъ Штатовъ“, см. № 14 и 15).
VI. Приставная топка для дровъ и торфа, системы инж. Назарова (см. № 15).
VII. Чертежи къ статьѣ „Генри Бессемеръ“. Топка Экелунда (см. № 15—18).
VIII. Термомоторъ Дизеля (см. № 15—17).
IX. Вагранки Ханна, Веста и Гиблера. Пирометръ Ле-Шателле. Къ статьѣ „Новый способъ соединенія каменныхъ воздухонагрѣвательныхъ аппаратовъ“ (см. № 19).
X. Водяные клапаны Wailes мартеновской печи Верхъ-Исетскаго завода (см. № 21).
XI. Геологическія карты золотоноснаго рѣона Гороблагодатскаго округа (къ статьѣ проф. Зайцева, см. № 20—22).
Особыя приложенія. Три таблицы къ соч. Фридриха Тольдта „Химія желѣза“, подъ №№ I, II, III.

