

УРАЛЬСКОЕ ГОРНОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ  ЖУРНАЛЪ,

издаваемый Совѣтомъ Съезда Уральскихъ Горнопромышленниковъ въ Екатеринбургѣ.

ВЫХОДИТЪ 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 печатанія послѣ текста принимаются съ платою по 20 к. за строку или за мѣсто, ею занимаемое, въ одинъ столбець; за отпечатаніе отъ 3 до 5 разъ дѣляется скидка въ 20%, 6 и болѣе разъ въ 30%. Страница 20 р. Впередѣ 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 изобретенія. VII. Казенныя и частныя объявленія. VIII. Приложенія въ видѣ иллюстрацій, чертежей и рисунковъ по горной техникѣ и механикѣ.

Открыта 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., Гертумъ Э. А., Дементьевъ К. Г., Дицъ Г. Е., Иллери А. Ю., Кобылянский О. Н., Коншинъ Н. В., Корвинъ-Бруковский 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 вновь приняли участіе въ техническомъ отдѣлѣ журнала г. г. инженеры и техники: Б. Э. Бабель, П. П. Боклевскій (главный начальникъ уральскихъ заводовъ), Ф. И. Бостремъ, С. В. Вериги, А. А. Вольскій, Ф. Л. Гебауеръ, А. А. Гуви, Н. А. Жеребинъ, Н. А. Зайцевскій, Андр. М. Ивановъ, А. С. Левитскій, Г. А. Марковъ, Н. А. Пушкинскій (+), П. М. Сеппайнъ, А. П. Умовъ, П. К. Штейнфельдъ, В. Яковъ, почетный секретарь Уральского общ. любит. естествознанія О. Е. Клеръ, профессоръ Казанскаго университета А. А. Штунгенбергъ и др.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА СЪ ПЕРЕСЫЛКОЙ:

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



НОВЫЯ КНИГИ

ИЗДАНИЯ

«УРАЛЬСКАГО ГОРНАГО ОБОЗРѢНІЯ»

ВЪ ЕКАТЕРИНБУРГѢ.

1. ПЕРСПЕКТИВЫ УРАЛЬСКОЙ ГОРНОПРОМЫШЛЕННОСТИ. Соч. горн. инж. П. П. Боклевскаго, 1899 года. Цѣна 1 рубль.

2. СРАВНЕНІЕ ПЕЧНОГО И КУЧНОГО УГЛЯ. Соч. горн. инж. Г. А. Маркова, 1899 года. Цѣна 60 коп.

3. ХИМІЯ ЖЕЛѢЗА. Соч. Фр. Тольдта, переводъ съ нѣмецкаго горн. инж. О. Г. Адольфа, съ приложеніемъ таблицъ, 1898 г. Цѣна 1 руб. 25 коп.

ЗАКАЗЫ АДРЕСОВАТЬ ВЪ РЕДАКЦІЮ.

Туть-же продаются:

1. НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ СЪ РАБОЧИМИ НА ГОРНЫХЪ ЗАВОДАХЪ И ПРОМЫСЛАХЪ УРАЛА. Изд. Уральскаго Горнаго Управленія (по официальнымъ документамъ) 1898 г. Цѣна съ пересылкою 1 р. 50 к.

2. ИЗВЛЕЧЕНІЕ ЗОЛОТА СИНЕРОДИСТЫМЪ КАЛІЕМЪ, соч. Эйслера, переводъ горн. инж. Штрауса. 1889 г. Цѣна 1 р. 50 к. съ пересылкою.

НАГРУДНЫЕ ЗНАКИ

для г.г. горныхъ инженеровъ, пут., граждан., воен., инженеръ-технол., Харьк. и Рижск. инст.; университ. (утв. 11 іюня с. г.), докт., лѣснич., ветерин., Алек. лицея, всѣхъ сел.-хоз. инж., Петровск. акад., Горьгорѣцк. и С.-Петербур. земледѣл. инст., миров. и гор. суд., зем. нач., гор. головъ; юбил. зн.: вѣдом. Императрицы Маріи, Алтайск. окр., воен.-мед. акад., лѣсн. департ., глав. физ. обсерват.; зн.: зав. воен. конск. уч., народн. трезвости; медали: Императора Алек. III, Ник. I, народн. переписи и друг.; жетоны: универ. воен.-мед. акад., юбил. мин. пут. сообщ., Нижегород. выставки 96 г., народн. переписи и др.

Высылаются наложеннымъ платежомъ.

Подробный иллюстр. прейсъ-курантъ высыл. бесплатно.

АДРЕСЪ: для заказч. изъ провинц.: С.-ПЕТЕРБУРГЪ, Сел. Императ. фарфор. заводъ 27 Юргенсъ; для покуп. ЛИЧНО въ С.-Петербургѣ Знаменская ул., № 1 магаз. Новокшенова.

ИНЖЕНЕРЪ

русскій, знающій нѣмецкій языкъ, изучившій Мартеновское дѣло, самостоятельно завѣдующій нынѣ четвертый годъ трубопрокатнымъ цехомъ, желаетъ получить по одной изъ упомянутыхъ специальностей мѣсто управляющаго. Письменные предложенія подѣ лит. „А. Д. 26“ адресовать въ Центральную Контору Объявленій Л. и Э. Метцль и К^о, С.-Петербургъ, Больш. Морская, № 11.

Имѣю на собственныхъ заявкахъ признаки

МАРГАНЦЕВОЙ РУДЫ.

ИЩУ КОМПАНИОНОВЪ ДЛЯ ДАЛЬНѢЙШЕЙ РАЗВѢДКИ И РАЗРАБОТКИ.

А ДРЕСЪ—Узянскій заводъ, Верхнеуральскаго уѣзда, Оренб. губ., г. Жеребину.



Екатеринбургъ, Златоустовская улица, № 34, имѣющее дезинфекціонные аппараты и гликоформаль на складѣ.

Новый дезинфекціонный методъ.

Полное обеззараживаніе больничныхъ помѣщеній, частныхъ квартиръ, конюшенъ и т. д. въ теченіе нѣсколькихъ часовъ, безъ всякой порчи дезинфекціруемыхъ предметовъ, посредствомъ

дезинфекціонныхъ аппаратовъ и дезинфекціонной жидкости
ГЛИКОФОРМАЛЬ

Дрезденской Химической Лабораторіи Лингнеръ въ Дрезденѣ.
Продажа для всей Россіи у

Генри Кирштень, складъ резиновыхъ, хирургическихкихъ и перевязочныхъ предметовъ.

С.-Петербургъ, Адмиралтейскій пр., № 8.

Заказы изъ Пермской и Тобольской губерній, Акмолинской, Семипалатинской и Семипрѣченской областей выполняетъ Екатеринбург. отдѣл. «Русскаго Общества торговли аптекарскими товарами» въ

УРАЛЬСКОЕ ГОРНОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

издаваемый Совѣтомъ Съѣзда Уральскихъ Горнопромышленниковъ.

37287
1944
Годъ второй.

31 октября 1899 г.

№. 43.

СОДЕРЖАНІЕ: 1) Доменный газъ, какъ двигательная сила. 2) Къ вопросу о печномъ углежженіи. 3) О пониженіи тарифа на перевозку уральскаго каменнаго угля. 4) Торгово-экономическія извѣстія. 5) Каменноугольный кризисъ. При этомъ нумерѣ прилагается вѣдомость о частныхъ золотыхъ приискахъ пермской и оренбургской губерній, подлежащихъ продажѣ съ торговъ въ 1900 году.

ДОМЕННЫЙ ГАЗЪ, КАКЪ ДВИГАТЕЛЬНАЯ СИЛА. *)

Знаменитый по той роли, которую онъ игралъ въ введеніи на практикѣ всевозможныхъ усовершенствованій и нововведеній въ области горнозаводской механики, заводъ общества Кокериль далъ замѣчательно остроумное и простое превращеніе энергіи доменнаго газа въ непосредственную работу.

Осенью 1896 г. во время посѣщенія мною этого завода, г. Hiertz, завѣдующій доменнымъ отдѣленіемъ, показывалъ небольшой газомоторъ системы Отто, силъ въ 15, приводившій въ движеніе станки ремонтной мастерской доменнаго цеха.

Моторъ работалъ на доменномъ газѣ. Многие смотрѣли на это какъ на простую забаву, не находя возможнымъ видѣть въ этомъ какое-либо важное практическое значеніе. Между тѣмъ замѣчательное плавное дѣйствіе мотора, отсутствіе ремонта, и экономическая сторона дѣла заставили въ концѣ концовъ управленіе завода въ лицѣ М. Грейнера и г. Крафта произвести опытъ работы уже большаго мотора.

Опытъ былъ обставленъ весьма тщательно и точно; для него взяли одинъ изъ моторовъ «Simplex» изъ заводскаго склада и развиваемую работу измѣряли нажимомъ Прони.

Размѣры мотора при диаметрѣ 800 мм., ходѣ поршня въ 1000 мм. и числѣ оборотовъ 105 въ минуту обезпечивали работу около 200 силъ.

Газъ непосредственно отводился отъ соединеннаго газопровода 4 доменъ; машина была въ дѣйствиіи 24 часа.

Число оборотовъ автоматически записывалось индикаторомъ Ричарда, а индикаторомъ Кросби отсчитывалось непрерывно діаграммы работы.

Вотъ результаты наблюденій отъ 19 до 20 іюля 1898 г.:

Средняя скорость 105,00 оборотовъ въ минуту.
Средняя нагрузка нажима тормоза—1595,45 килограммовъ.
Средняя дѣйствительная работа 181,76 паровыхъ силъ.
Среднее число впусковъ газа 47° въ минуту.
Температура воздуха 27°, 15°, 17,5°.
» газа . . . 27°, 18°, 21°.
» продуктовъ взрыва отъ 480° до 510°.
» охлаждающей воды при входѣ 22,7°, а при выходѣ 33,7°.

Средній расходъ газа въ часъ 605 куб. метровъ, при тепловой способности 981 калорій.

*) Примѣч. редакціи. Главное затрудненіе въ примѣненіи газа состоитъ въ уносимыхъ имъ механически частицахъ (пыль), что требуетъ для употребленія его въ цилиндрахъ газомоторовъ предварительной чрезвычайно тщательной очистки, которой существующіе газоочистители производить не могутъ.

Такимъ образомъ расходъ газа на одну силу въ часъ равнялся 3,3 куб. метра; общій расходъ воды въ часъ на силу 102 метра.

Смазочныхъ матеріаловъ на одну силу въ часъ вышло: минеральнаго масла 15 граммъ и сала 2,5 грамма.

Весьма замѣчательно однообразіе всехъ снятыхъ индикаторныхъ діаграммъ и равномерное дѣйствіе мотора.

Такимъ образомъ, настоящій опытъ вполне ясно подтвердилъ полную пригодность доменнаго газа, какъ двигателя, не прибѣгая къ промежуточной инстанціи паровыхъ котловъ. Въ экономическомъ смыслѣ вопросъ этотъ имѣетъ громадное значеніе для доменной промышленности и разрѣшаетъ во многихъ случаяхъ недостатки доменнаго газа для котловъ, нагрѣвательныхъ аппаратовъ и печей, обходиться имѣющимся количествомъ его.

Принимая теплопроизводительность доменнаго газа 981 калорій и считая, что при обыкновенномъ средняго качества устройствѣ паровыхъ котловъ и машинъ на 1 дѣйствующую силу тратится до 9 килогр. пара—найдемъ, что при превращеніи энергіи доменнаго газа въ механическую работу черезъ паровой котель на 1 силу въ часъ приходится до 10 килогр. газа, т. е. количество газа въ три раза больше, чѣмъ если газъ прямо заставлять работать.

Считая, что воздушные машины для отопленія своихъ котловъ тратятъ до 60% всего имѣющагося доменнаго газа,—выходить, что 2/3 этого количества, или 40%, всего доменнаго газа уничтожается безполезно.

Не входя въ подробный расчетъ экономическихъ выгодъ, замѣтимъ, что примѣненіе доменнаго газа въ газомоторахъ даетъ полную возможность и во вновь сооружаемыхъ доменныхъ заводахъ обходиться безъ паровыхъ котловъ. Для этого достаточно газомоторъ, приводящій въ дѣйствіе, хотя бы черезъ приводъ, воздушные цилиндры, пустить при задувкѣ домны на нефтяной газъ или керосинъ, а по мѣрѣ полнаго хода домны перевести и на доменный газъ.

М. Назаровъ.

КЪ ВОПРОСУ О ПЕЧНОМЪ УГЛЕЖЖЕНІИ.

Различаютъ три категоріи углевыжигательныхъ печей: къ первой принадлежатъ печи *костровыя*, въ которыхъ обугливаніе совершается исключительно на счетъ тепла, получаемаго отъ сгоранія части древесины, назначенной для превращенія въ уголь;

ко второй относятся печи *кожуховыя*, въ которыхъ необходимое для обугливанія древесины тепло получается изъ особаго источника и передается древесинѣ чрезъ стѣнки того помѣщенія, въ которомъ она заключена: наконецъ, къ третьей принадлежатъ тѣ печи, въ которыхъ процессъ обугливанія идетъ смѣшаннымъ путемъ, т. е. частью на счетъ сгорания древесины, назначенной для превращенія въ уголь, и главнымъ образомъ помощью тепла, непосредственно передаваемого древесинѣ изъ очага или топки.

Печи кожуховыя встрѣчаются весьма рѣдко. Наибольше распространены печи костровыя и печи со смѣшаннымъ процессомъ обугливанія. Главнѣйшее отличіе печей этихъ двухъ категорій отъ кучъ или костровъ заключается, какъ извѣстно, въ томъ, что стѣнки печи неподвижны, тогда какъ оболочка кучи, костровая покрывка, во время превращенія дровъ въ уголь непрерывно слѣдуетъ за уменьшающимися въ объемѣ дровами, непосредственно при этомъ съ ними соприкасаясь. Ясно, что къ концу процесса обугливанія дровъ въ печи всегда должно получаться значительное свободное пространство, наполненное смѣсью разнородныхъ газовъ, изъ которыхъ свободный кислородъ дѣйствуетъ разрушительно на продуктъ производства, уголь. Для краткости назову это пространство *вреднымъ*. Въ кострѣ, наоборотъ, не только отсутствуетъ вредное пространство, но костровая покрывка, дѣйствуя на дрова своею тяжестью, уплотняетъ ихъ и такимъ образомъ сокращаетъ общій объемъ заключающихся въ нихъ промежутковъ, способныхъ заполняться газами, содержащими свободный кислородъ. Указанное различіе на столько глубоко, что не можетъ, конечно, остаться безъ существеннаго вліянія на продуктъ производства. Замѣчено, напримѣръ, что уголь, приготовленный въ печахъ, при равныхъ прочихъ условіяхъ, по своимъ качествамъ болѣе или мѣнѣе значительно уступаетъ углю кучному, и многіе утверждаютъ, что причиною этого явленія служитъ неизбѣжное образованіе въ печахъ вреднаго пространства.

Весьма понятно отсюда стремленіе приблизиться въ устройствѣ печей къ условіямъ кучи—костра, т. е. придать подвижность одной изъ печныхъ стѣнокъ, по преимуществу верхней, но за исключеніемъ печи Рейхенбаха, оказавшейся неудачною, другихъ попытокъ въ этомъ направленіи совершенно неизвѣстно.

Такимъ образомъ, интересный вопросъ о вліяніи подвижности покрывки на качества угля до настоящаго времени остается открытымъ.

Одновременно съ открытіемъ работъ по устройству печного углежженія въ Златоустовскомъ заводѣ былъ предпринятъ рядъ опытовъ съ цѣлью обслѣдованія вліянія подвижной покрывки; описаніе опытовъ и полученныхъ результатовъ составитъ предметъ настоящей замѣтки.

Построенная лѣтомъ 1897 г. для производства опытовъ печь представляетъ собою открытый сверху кирпичный ящикъ, высотой 5 арш., формы призмы съ квадратнымъ основаніемъ; въ сторонѣ послѣдняго 3 арш. внутри печи. Толщина стѣнокъ 9 вершковъ. Скрѣпленный прочною бревенчатою обвязкою ящикъ поставленъ на каменномъ фундаментѣ и прикрытъ деревяннымъ шатромъ. Подъ подомъ печи, въ одномъ изъ угловъ ящика, имѣется топка съ узкимъ каналомъ, проведеннымъ съ легкимъ подъемомъ вдоль двухъ стѣнокъ и открывающимся отдушиною въ печь. Размѣры топки: длина въ 2 аршина рассчитана на семичетвертовые куренныя дрова; высота 9 вершк., ширина—8 вершк. Поперечное сѣченіе канала— 3×4 вершк. Подъ печи глинобитный, толщиной до 0,5 арш., слегка покатый по направленію къ выводной трубѣ, помѣщенной на горизонтѣ пода въ противоположномъ топкѣ углу ящика. Деревянная труба, поставленная на короткомъ кирпичномъ колѣчатомъ боровкѣ, снабжена двумя заслонками, горизонтальною и вертикальною, и имѣетъ слѣдующіе размѣры: высота—9 арш., поперечное сѣченіе— 4×4 вершк. На высотѣ 0,5 арш. отъ основанія въ одной изъ стѣнокъ печи помѣщена дверь, высотой въ 1,5 и шириною въ 1 арш., для насадки дровъ и выгрузки угля. Вокругъ печи, на высотѣ 4 аршина отъ основанія, поставленъ деревянный помостъ со сходами. Посрединѣ каждой стѣнки, съ внутренней ихъ стороны, вложены въ кирпичную кладку, въ направленіи долевой оси печи, чугуныя рельсы, служащіе направляющими для подвижной желѣзной крышки. Крышка изъ котельнаго желѣза, съ скважинами для направляющихъ, имѣетъ форму квадрата, стороны котораго на 0,5 дюйма короче сторонъ верхняго отверстія печи, немного изогнута кверху во избѣжаніе прогибовъ, и снабжена съ нижней стороны короткими крючьями, назначенными удерживать слой глины, которою предполагалось защищать крышку отъ разрушительнаго дѣйствія кислотныхъ продуктовъ сухой перегонки. Для подниманія крышки возлѣ печи поставленъ журавль.

Изъ описанія опытной печи видно, что она конструирована по типу печей со смѣшаннымъ процессомъ обугливанія, поэтому здѣсь не безполезно упомянуть о нѣкоторыхъ условіяхъ производства, соблюденіе которыхъ весьма важно при углежженіи въ печахъ этого рода.

Такъ какъ обугливаніе древесины за собственный счетъ болѣе трудно поддается контролю и регулированію, то обыкновенно эту часть процесса стремятся довести до возможныхъ минимальныхъ размѣровъ, прибѣгая къ разнаго рода мѣрамъ, въ общемъ направленнымъ къ тому, чтобы преградить доступъ свободного кислорода въ печь. Прочность стѣнокъ печи и ихъ непроницаемость для газовъ должны, конечно, стоять на первомъ планѣ, поэтому

въ данномъ случаѣ существенное значеніе имѣютъ: предварительная осушка мѣста, надежный фундаментъ, доброкачественный кирпичъ, тщательная кладка, прочная обвязка стѣнъ и надлежащая толщина ихъ. Для предупрежденія просачиванія газовъ чрезъ почву прибѣгаютъ къ устройству набивного глиняного пода, слегка выпуклаго для болѣе удобнаго стока жидкихъ продуктовъ. Точно также для наиболѣе часто замѣчаемаго просачиванія чрезъ каменный фундаментъ полезно устройство небольшого глиняного откоса между наружною поверхностью стѣнъ и землею, при условіи удаленія растительнаго слоя на должную глубину. Чтобы предохранить стѣны отъ разрушительнаго дѣйствія паровъ воды и продуктовъ перегонки, внутреннюю поверхность ихъ покрываютъ тонкимъ слоемъ глины смѣшанной съ поваренной солью: подъ вліяніемъ высокой температуры, развивающейся во время процесса обугливанія, смѣсь глины съ солью шлакуется, покрываясь съ поверхности стекловидною пленкою, прекрасно защищающею стѣны и способствующею ихъ непроницаемости.

Вторымъ путемъ, по которому кислородъ воздуха имѣетъ доступъ въ печь, служитъ топка или очагъ, поэтому устройство и размѣры ея должны быть рассчитаны такимъ образомъ, чтобы, съ одной стороны, топка могла развивать въ единицу времени необходимое количество тепла, съ другой—чтобы весь кислородъ воздуха, поступающій въ топку, расходовался безъ остатка на горѣніе матеріала въ топкѣ. Удовлетворительное рѣшеніе поставленной задачи, безъ посредства сложныхъ и дорогихъ устройствъ, почти невозможно, поэтому въ практикѣ обыкновенно ограничиваются тѣмъ, что топку снабжаютъ извѣстнымъ числомъ узкихъ каналовъ, способствующихъ полнотѣ поглощенія избытка кислорода продуктами неполнаго окисленія дровъ въ топкѣ и въ то же время позволяющихъ съ болѣею равномерностью распредѣлять поступающіе въ печь нагрѣтые газы изъ топки. Замѣчу кстати, что примѣненіе колосниковъ въ топкѣ оказалось совершенно неудачнымъ, такъ какъ при малѣйшей неосторожности рабочаго, наблюдающаго за топкою, пространство подъ колосниками превращается въ ненужное и вредное поддувало.

Всѣ приведенныя выше соображенія были приняты въ расчетъ при конструированіи опытной печи.

Первыя пробы углеженія въ ней дали слѣдующія указанія.

Нагрузка печи дровами въ вертикальной кладкѣ оказалась неудобною и дорогою, такъ какъ чрезъ дверное отверстіе возможно было погрузить только одинъ ярусъ дровъ, все же остальное пространство печи наполнялось сверху, что, не говоря о значительныхъ накладныхъ расходахъ, являлось до нѣкоторой степени опаснымъ для грузчика, работающаго внутри печи. Въ свою очередь, нагрузка въ исключительно гори-

зонтальной кладкѣ представлялась невозможною, потому что размѣры печи несогласованы съ длиною семипчетвертовыхъ дровъ, поэтому во всѣхъ опытахъ примѣнялась кладка смѣшанная, т. е. къ задней стѣнкѣ печи, считая отъ дверного отверстія, или же посрединѣ печи выкладывалась одна полѣнница въ горизонтальной кладкѣ, промежутки же между нею и стѣнками наполнялись дровами, поставленными вертикально, но и при этомъ способѣ кладки работа нагрузки печи въ видѣ высокаго и узкаго ящика оставалась мѣлкотною, неудобною и по своей дороговизнѣ способною поглотить всѣ выгоды отъ возможнаго улучшенія качества угля. По наложеніи крыши непосредственно на дрова, щели между стѣнками печи и краями крыши покрывались полосами дерна, на который сверху насыпался рѣчной песокъ. Зимой вмѣсто дерна употреблялось сѣно, смоченное водою. Такой способъ заделки щелей оказался вполне удовлетворительнымъ: печь во время процесса обугливанія почти не пропускала легкихъ продуктовъ перегонки, «не газила», по удачному выраженію рабочихъ. Защитный слой глины на нижней поверхности крышки оказался совершенно бесполезнымъ. Подъ дѣйствіемъ паровъ воды, обильно выдѣляющихся въ первый періодъ процесса, глина, слѣдуетъ думать, успѣвала увлажнить настолько, что связь между нею и крышкою нарушалась прежде, чѣмъ высокая температура, развивающаяся въ печи впоследствии, могла повліять скрѣпляющимъ образомъ. Не выдержавъ и одной операціи, защитный слой разрушался совершенно, между тѣмъ при толщинѣ слоя до 2 дюймовъ онъ значительно увеличивалъ вѣсъ и безъ того тяжелой (25 пуд.) крышки. Въ дальнѣйшихъ операціяхъ примѣненіе защитнаго слоя было оставлено, и опытъ показалъ, что крышка подвержена изнашиванію въ весьма слабой степени. Во время процесса обугливанія крышка плавно, безъ скачковъ и ухапья, слѣдовала за уменьшающимися въ объемѣ дровами, но къ концу операціи получала значительный кренъ въ сторону ордуины входящаго въ печь канала. Ясно, процессъ обугливанія совершался неравномерно: дрова надъ отверстіемъ канала сравнительно съ остальными обугливались съ болѣею быстротою. Недостатокъ этотъ былъ устраненъ посредствомъ устройства болѣе длиннаго канала съ отверстіемъ посрединѣ печи. Замѣченная медленность процесса обугливанія указывала на то, что продукты горѣнія дровъ въ топкѣ циркулировали въ печи съ недостаточною быстротою, поэтому печь послѣ первыхъ двухъ операцій была снабжена второю трубою одинаковыхъ съ первою размѣровъ. При работѣ съ двумя трубами оказалось возможнымъ не только ускорить процессъ обугливанія, но и регулировать надлежащимъ образомъ опусканіе крышки. Расположеніе направляющихъ и способъ ихъ укрѣпленія нужно признать неудачными. При данномъ положеніи и величинѣ ихъ, какъ показалъ случай въ

операциі № 6, возможно смѣщеніе и даже опрокидываніе крышки, неодинаковое же расширеніе чугуна и кирпича вызываетъ быстрое разрушеніе стѣнокъ въ той части ихъ, гдѣ вложены рельсы. Глиняная штукатурка стѣны оказалась непригодною: хотя подѣ дѣйствіемъ жара она и превратилась въ твердую, непроницаемую для газовъ корку, но корка эта отъ толчковъ и надавливанія краями крышки отдѣлилась отъ стѣны, образовавъ щели, неподдающіяся никакой задѣлкѣ или закупориванію, что край не неблагопріятно отражалось на остываніи печи.

Средняя продолжительность процесса жженія, за 24 операциі, опредѣлилась въ 90 часовъ, т. е. около 4 сутокъ, при миним. въ 70 часовъ и шахим. въ 150 часовъ. На остываніе печи требовалось не менѣе одной недѣли. Такимъ образомъ, въ лучшемъ случаѣ печь можетъ дать не болѣе 25 операциі въ годъ. Въ отношеніи ухода и наблюденія опытная печь мало отличается отъ обыкновенныхъ печей съ тонкою. Операциія разгрузки точно также совершается легко и просто чрезъ дверное отверстіе. Емкость печи, опредѣленная по дѣйствительной нагрузкѣ, равняется 1,10—1,20 куб. саж., въ зависимости отъ сорта дровъ; въ топкѣ расходуется отъ 0,10—0,20 куб. саж.

Послѣ 26 операциі первая опытная печь была разобрана. С.

(Окончаніе слѣдуетъ).

О пониженіи тарифа на перевозку уральскаго каменнаго угля.

Тарифному комитету въ засѣданіи 1 сентября было доложено нижеслѣдующее:

Главное управленіе имѣніями кн. Е. X. Абамелекъ-Лазаревой въ отношеніи 24 февраля 1898 года за № 462 возбудило ходатайство объ установленіи для перевозки каменноугольныхъ грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи Пермь-Тюменской желѣзной дороги тарифовъ: для крупнаго угля пониженной тарифной схемы, дѣйствующей на перевозку подмосковнаго (чулковскаго) угля (отъ $\frac{1}{63}$ до $\frac{1}{125}$ коп. съ п. и в.), съ дальнѣйшимъ пониженіемъ этой схемы на разстояніяхъ свыше 681 версты до $\frac{1}{150}$ к. съ п. и в. и для мусора—тарифной схемы отъ $\frac{1}{100}$ до $\frac{1}{150}$ к. съ п. и в., взамѣнъ примѣняющагося въ настоящее время одинаковаго для тѣхъ и другихъ грузовъ тарифа, пренятствующаго, вслѣдствіе своей выскоты, снабженію каменнымъ углемъ нуждающихся въ немъ заводовъ, расположенныхъ по линіямъ Пермь-Тюменской и Самаро-Златоустовской ж. д., при чемъ главное управленіе указало, что происшедшая въ 1896 году замѣна прежняго тарифа Пермь-Тюменской ж. д. нынѣ дѣйствующимъ оказала вліяніе на прекращеніе потребленія указаннаго каменнаго угля на заводахъ, до ст. Екатеринбургъ лежащихъ.

Затѣмъ въ представленномъ 14 апрѣля 1898 года за № 528, дополнительно къ предыдущему, ходатайствѣ управленіе тѣми же имѣніями привело болѣе подробныя соображенія, которыя оправдываютъ необходимость пониженія дѣйствующаго тарифа Пермь-Тюменской ж. д. на перевозку уральскаго ка-

меннаго угля, при чемъ недостатокъ дѣйствующаго тарифа, по заявленію управленія, состоитъ въ томъ, что, при теплопроводности дупьевскаго угля (125 пуд. этого угля равны 100 пуд. донецкаго угля и 1 куб. сажени дровъ) этотъ уголь во многихъ пунктахъ Урала обходится дороже дровъ и сравнительно дороже того, за сколько южные заводы имѣютъ у себя донецкій уголь. При уменьшеніи этой сравнительной дороговизны каменноугольнаго топлива въ нѣкоторыхъ заводскихъ пунктахъ, явилась бы возможность, по заявленію управленія, вести передѣлъ чугуна на каменномъ углѣ и сосредоточить такимъ образомъ потребленіе древесной массы исключительно на чугуноплавильное дѣло и увеличить выплавку чугуна до грандіозныхъ размѣровъ. На основаніи приведенныхъ соображеній управленіе ходатайствуетъ о пониженіи тарифа на перевозку уральскаго угля по Пермь-Тюменской ж. д., а также и въ прямомъ сообщеніи этой дороги съ Самаро-Златоустовской и Сибирской ж. д. до такихъ размѣровъ, которые давали бы возможность конкурировать съ дровами на уральскихъ заводахъ и съ южными заводами въ стоимості передѣлки чугуна на желѣзо, при чемъ управленіе замѣтило, что если даже $\frac{1}{3}$ расходуемыхъ въ настоящее время дровъ замѣнится углемъ, то уже получится увеличеніе потребленія каменнаго угля до 18 мил. пудовъ.

Независимо отъ этихъ двухъ ходатайствъ, возбужденныхъ предъ министерствомъ финансовъ, тоже управленіе имѣніями кн. Абамелекъ-Лазаревой обратилось, по заявленію управленія желѣзныхъ дорогъ отъ $\frac{16}{17}$ іюля сего года, съ подобнымъ же ходатайствомъ въ министерство путей сообщенія, въ каковомъ ходатайствѣ испрашивается пониженіе дѣйствующаго тарифа для станцій Невьянскъ и Тагиль на 1 коп. съ пуда и для ст. Екатеринбургъ на 1,3 коп. съ п., вмѣстѣ съ тѣмъ въ томъ же ходатайствѣ былъ возбужденъ вопросъ о пониженіи сбора за станціонные расходы до 0,2 к. съ пуда.

Кромѣ изложенныхъ выше ходатайствъ аналогичный вопросъ о пониженіи тарифа на перевозку уральскаго угля былъ возбужденъ VI съѣздомъ уральскихъ горнопромышленниковъ (12 апрѣля 1898 года и 9 іюня 1899 года), при чемъ необходимое пониженіе опредѣлилось для крупнаго угля въ 25% и для каменноугольнаго мусора путемъ установленія тарифа одинаковаго съ тарифомъ для чулковскаго мусора, при чемъ въ пользу пониженія тарифа были приведены мотивы, аналогичныя съ мотивами, содержащимися въ ходатайствахъ главнаго управленія имѣніями кн. Абамелекъ-Лазаревой и изложенными выше. Кромѣ того, VI съѣздъ уральскихъ горнопромышленниковъ указалъ, что каменноугольный мусоръ цѣною не выше $1\frac{1}{2}$ коп. за пудъ на копияхъ могъ бы, при установленіи соотвѣтственнаго тарифа, найти значительный сбытъ, напр., на соляные промыслы соликамскаго уѣзда.

Запрошенное по поводу сихъ ходатайствъ управленіе желѣзныхъ дорогъ, въ отношеніи $\frac{16}{17}$ іюля сего года за № 28174, высказалось за удовлетворительность дѣйствующаго нынѣ тарифа Пермь-Тюменской ж. д. для тѣхъ, по крайней мѣрѣ, разстояній, на которыхъ производится наиболѣе существенная перевозка угля, замѣтивъ, что если и можетъ быть рѣчь о пониженіи дѣйствующей схемы для развитія перевозокъ уральскаго угля, то только на большихъ разстояніяхъ, гдѣ перевозки были сравнительно несущественны или вовсе отсутствовали.

При этомъ, управленіе желѣзныхъ дорогъ привело слѣдующіе мотивы по предмету возбужденныхъ ходатайствами вопросовъ.

Прежде всего, желѣзнодорожная статистика показываетъ, что перевозки угля по Пермь-Тюменской ж. д. не встрѣчаютъ никакого пренятствія къ своему развитію со стороны провозныхъ платъ, такъ какъ перевозки, вообще говоря, за послѣднія 8 лѣтъ (1890—1897 г.) увеличиваются изъ года въ годъ значительно, достигнувъ въ 1897 году—12828 тыс. пуд. противъ перевозокъ въ 1890 г.—въ 7969 тыс. пуд., т. е.

болѣе чѣмъ на 60%, при чемъ по станціямъ отправленія перевозки распредѣлялись за время съ 1894 по 1897 г. такимъ образомъ:

Отправлено со станцій	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	Увеличеніе или уменьш. въ 1897 г. противъ 1894.
Губаха	3773,8	3355,5	2691,5	2237,5	41%
Кизель	3379,7	2932,0	4683,7	6030,7	78%
Дуневка	2882,7	3460,1	4282,4	3888,2	35%
Итого	10036,3	9747,6	11657,6	12156,4	21%

Замѣчаемое паденіе перевозокъ угля со ст. Губаха, по заявленію управленія желѣзныхъ дорогъ, объясняется пожаромъ на коняхъ Любимова, продолжавшимся нѣсколько лѣтъ.

Что касается станцій назначенія, то статистика показываетъ, что уральскій уголь перевозится главнымъ образомъ на небольшихъ сравнительно разстояніяхъ (не болѣе 350 в.), на большія же разстоянія, а тѣмъ болѣе въ прямомъ сообщеніи Пермь-Тюменской ж. д. съ Самаро-Златоустовскою и Западно-Сибирскою ж. д. уральскій уголь перевозится въ крайне ограниченныхъ количествахъ; такъ съ тѣхъ же трехъ станцій въ 1897 г. перевезено 10222,5 тыс. пудовъ, т. е. 80% всей перевозки, въ прямомъ-же сообщеніи изъ остального количества перевозки прослѣдовало лишь 264 тыс. пудовъ.

Далѣе, относительно несоотвѣтствія провозныхъ платъ на перевозку уральскаго угля съ тарифами на перевозку каменнаго угля другихъ мѣсторожденій въ зависимости отъ нихъ сравнительной теплопроизводительности, Управленіе желѣзныхъ дорогъ замѣтило, что приведенныя въ изложенныхъ выше ходатайствахъ заявленія по сему предмету не оправдываются при ближайшемъ разсмотрѣніи дѣла. Такъ, при принятіи сравнительной теплопроизводительности различныхъ углей, выведенной на основаніи результатовъ отношенія паровозовъ, вагоновъ и зданій въ 1897 году (109 пуд. донецкаго угля—121 пудъ уральскаго и 122 пуд. домбровскаго—189 пуд. подмосковнаго) оказывается, что уральскій уголь обходится дешевле эквивалентнаго по теплопроизводительности количества донецкаго угля на разстояніяхъ 75—700 вер., домбровскаго на разстояніяхъ 1—800 верстъ и подмосковнаго угля на всякихъ разстояніяхъ. Эти данныя, по мнѣнію управленія желѣзныхъ дорогъ, показываютъ, что если придерживаться строго принципа уравненія провозныхъ платъ на различные угли, по сравнительной ихъ теплопроизводительности, то необходимо было бы скорѣе повысить тарифъ на уральскій уголь.

Что касается вопроса объ установленіи тарифовъ для уравненія стоимости дровъ и каменнаго угля въ различныхъ пунктахъ Урала, то управленіе желѣзныхъ дорогъ замѣтило, что разрѣшеніе этого вопроса представляется практически неисполнимымъ. Не говоря уже о томъ, что утвержденныя въ 1886 г. таксы на лѣсъ на корню являются въ настоящее время устарѣлыми и несоотвѣтствующими дѣйствительнымъ цѣнамъ дровъ, значительно превышающимъ упомянутыя таксы, слѣдуетъ замѣтить, что сами эти таксы весьма разнообразны, въ зависимости отъ породы дровъ, отъ разряда, къ которому отнесена лѣсная дача, и отъ разстоянія до завода или до сплавныхъ рѣкъ (по каждой породѣ таксы даютъ 32 различныхъ цѣны, колеблющіяся въ значительныхъ предѣлахъ). Такимъ образомъ, опредѣленіе того размѣра платъ, на перевозку каменнаго угля, который давалъ бы для каждого отдѣльнаго пункта стоимость угля, одинаковую съ эквивалентнымъ количествомъ дровъ, представляетъ по убѣжденію управленія желѣзныхъ дорогъ, задачу почти неразрѣшимую и въ настоящее время, кромѣ того, безцѣльную, ибо насколько извѣстно, лѣсной департаментъ предполагаетъ въ непродолжительномъ времени произвести пересмотръ дѣйствующихъ таксъ дровъ на Уралѣ. Признавая, съ своей стороны, что дѣйствующій тарифъ Пермь-Тюменской ж. д. слѣдуетъ признать въ достаточной мѣрѣ удовлетворительнымъ, управленіе желѣзныхъ

дорогъ тѣмъ не менѣе считаетъ возможнымъ допустить нѣкоторое пониженіе этого тарифа для тѣхъ разстояній, гдѣ перевозки или отсутствовали, или были неособенно значительны, при чемъ такимъ образомъ была бы нѣсколько понижена стоимость уральскаго угля на тѣхъ протяженіяхъ (700 верстъ и болѣе), гдѣ она въ настоящее время выше стоимости эквивалентнаго количества донецкаго угля. Схема, предлагаемая управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ слѣдующій видъ: до 66 вер.— $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты.

Отъ 67—300 в.—къ платѣ въ 1,1 к. прибавляется по $\frac{1}{100}$ к. съ п.		
301—518	3,44	$\frac{1}{125}$
519—653	5,18	$\frac{1}{150}$
654—836	6,08	$\frac{1}{300}$

свыше 836 вер.—по $\frac{1}{125}$ съ пуда и версты, каковая схема для разстояній отъ 518—1286 в. даетъ пониженіе вышѣ дѣйствующаго тарифа на уральскій уголь до $1\frac{3}{4}$ к. съ пуда.

Что же касается ходатайствъ относительно установленія особаго тарифа для каменноугольнаго мусора и о пониженіи сбора за станціонные расходы, то управленіе желѣзныхъ дорогъ высказалось въ смыслѣ ихъ отклоненія на томъ основаніи, что все подобныя ходатайства относительно мусора неоднократно разсматривались на общихъ тарифныхъ сѣздахъ и въ тарифныхъ учрежденіяхъ и постоянно отклонялись, во избѣжаніе злоупотребленій при перевозкѣ подъ видомъ мусора крупнаго угля; пониженіе же сбора за станціонные расходы для уральскаго угля, ничѣмъ при этомъ не мотивированное, вызвало бы необходимость пониженія этого сбора и на уголь всѣхъ прочихъ мѣсторожденій, что дало бы ничѣмъ неоправданное пониженіе выручки сѣти около 1 милліона рублей.

По предмету изложенныхъ ходатайствъ и отзыва по нимъ управленія желѣзныхъ дорогъ тарифному комитету были доложены нѣкоторыя справки, а также соображенія департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Прежде всего относительно происшедшей въ 1896 году рѣзкой перемѣны прежняго тарифа Пермь-Тюменской ж. д., какъ о томъ заявляется въ ходатайствѣ главнаго управленія имѣніями кн. Абамелекъ-Лазаревой, было выяснено, что прежній тарифъ бывшей уральской ж. д. подвергся пересмотру въ 1896 г. при обсужденіи вопроса о тарифахъ этой дороги, при соединеніи ея съ общою сѣтью, вслѣдствіе постройки линіи Екатеринбург-Челябинскъ, и что этотъ тарифъ былъ измененъ лишь со стороны формы въ смыслѣ замѣны устарѣлаго строя тарифа новымъ строемъ по системѣ наращиванія платъ. Платы, получавшіяся по новой схемѣ для дѣйствительныхъ перевозокъ угля, были сохранены почти въ прежнемъ размѣрѣ съ неизбѣжными при перемѣнѣ строя тарифной схемы колебаніями какъ въ сторону повышенія, такъ и въ сторону пониженія, при чемъ для главнѣйшихъ перевозокъ повышеніе не превышало 0,1 коп. съ пуда (61 коп. съ вагона въ 610 пудовъ); и лишь для перевозокъ около 450 верстъ повышеніе выразилось 0,20 коп. съ пуда (1 руб. 22 коп. съ выгона въ 610 пудовъ); вслѣдствіе сего, указаніе на то, что перемѣна въ 1896 году тарифа бывшей уральской желѣзной дороги отразилось пагубно на интересахъ коней и перевозкахъ уральскаго угля по Пермь-Тюменской желѣзной дорогѣ слѣдуетъ считать не имѣющимъ подтвержденія въ дѣйствительности, тѣмъ болѣе, что перевозки 1897 г., т. е. за цѣлый годъ дѣйствія измененнаго въ 1896 году тарифа, увеличились на 800 тыс. пудовъ противъ перевозокъ 1896 года.

Что касается указанія на то, что развитіе желѣзодобывательной промышленности на Уралѣ встрѣчаетъ преимущественно препятствіе въ нынѣ дѣйствующемъ тарифѣ Пермь-Тюменской желѣзной дороги, то съ такимъ взглядомъ также едва-ли можно согласиться.

Въ смыслѣ запасовъ и разнообразія топлива Уралъ слѣдуетъ считать находящимся въ наиболѣе выгодныхъ условіяхъ. Не говоря уже о громадныхъ запасахъ лѣсныхъ богатствъ,

дающихъ возможность производить чугуны наилучшаго качества, Уралъ имѣетъ большіе запасы минеральнаго топлива: Луньевскія копи, Егоршинскія мѣсторожденія и мѣсторожденія по р. Міасу къ сѣверу отъ Челябинска. Если къ этому добавить, что существуетъ мнѣніе, основанное на практическихъ данныхъ, о возможности съ пользою употреблять уральскій торфъ (путемъ превращенія въ торфяной коксъ), залежи какового поистинѣ громадны, то опасеніе о недостаткѣ топлива на Уралѣ едва-ли можетъ имѣть мѣсто.

Но параллельно съ этимъ для возможности утилизировать мѣстныя богатства въ той мѣрѣ, въ которой это желательно, на Уралѣ имѣется существенное препятствіе—это именно недостатокъ рельсовыхъ путей для подвоза разнаго рода топлива, для обмѣна продуктами между заводами и для сбыта произведеній за предѣлы Урала. Въ настоящее время большая часть металлургическихъ заводовъ (около 70%) не находится въ непосредственной близости къ желѣзнодорожнымъ путямъ и расположена преимущественно вблизи рѣкъ. Подобная изолированность заводовъ, конечно, влечетъ за собою невозможность для заводовъ развивать свое производство въ желательной мѣрѣ. Необходимость большихъ оборотныхъ капиталовъ, медленное ихъ обращеніе, значительные расходы по подвозу матеріаловъ и по сбыту произведеній, отсутствіе желательной въ промышленности дифференціаціи производства, все это наиболѣе рельефно выразилось въ металлургической промышленности на Уралѣ. Въ частности, вызываемая отсутствіемъ рельсовыхъ путей невозможность дифференцировать производство и довести передѣлъ чугуна на желѣзо до желательнаго размѣра объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что такъ называемые общіе расходы по производству желѣза на Уралѣ достигаютъ необычайно высокой цифры: 20—30 коп. на пудъ, для сокращенія каковыхъ расходовъ на половину (т. е. до 10—15 коп. на пудъ) потребовалось бы увеличить производство желѣза на Уралѣ вдвое*).

Едва ли, конечно, при такихъ условіяхъ испрашиваемое горнопромышленниками пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа Пермь-Тюменской желѣзной дороги само по себѣ могло бы оказать существенное вліяніе на переходъ отъ дровянаго топлива къ каменноугольному въ передѣлѣ чугуна на желѣзо.

Наиболѣе существеннымъ условіемъ развитія металлургической промышленности на Уралѣ слѣдуетъ считать проведеніе рельсовыхъ подъѣздныхъ путей, каковой вопросъ уже, какъ извѣстно, поставленъ на очередь.

Далѣе относительно каменноугольнаго топлива на Уралѣ слѣдуетъ замѣтить, что на Уралѣ, кромѣ луньевскаго угля, сравнительно неособенно доброкачественнаго, существуетъ уголь Егоршинскаго мѣсторожденія, приближающійся по своимъ качествамъ къ донецкому, и что съ развитіемъ рельсовой сѣти на Уралѣ егоршинскій уголь можетъ поступать на уральскіе заводы, при чемъ этотъ уголь отъ одного примѣненія дѣйствующей схемы Пермь-Тюменской желѣзной дороги получить значительныя преимущества по сравненію съ углями другихъ мѣстностей Россіи (донецкій, домбровскийъ угли).

Что касается вопроса о желательности направить уральскій уголь на Самаро-Златоустовскую и Западно-Сибирскую желѣзныя дороги, то едва ли нѣкоторое пониженіе тарифа заставитъ заводы, находящіеся въ районѣ этихъ дорогъ, увеличить потребленіе уральскаго угля. Такъ заводы южнаго Урала потребляютъ для передѣла чугуна, въ значительной мѣрѣ, нефтяные остатки, при чемъ было выяснено,**) что съ проведеніемъ рельсовыхъ путей многіе другіе передѣлочныя заводы для передѣла чугуна въ желѣзо перейдутъ на нефтяные остатки. Что же касается Западно-Сибирской желѣз-

ной дороги, то въ виду удобства снабженія въ ближайшемъ будущемъ станціи этой дороги углемъ изъ Павлодарскихъ копей (Экибастузскаго мѣсторожденія) по Иртышу до Омска и затѣмъ по желѣзной дорогѣ, на значительное развитіе привода въ этомъ районѣ луньевскаго угля едва ли можно рассчитывать.

Обсудивъ приведенныя ходатайства, отзывъ управленія желѣзныхъ дорогъ и соображенія департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, тарифный комитетъ вполне согласился съ тѣмъ мнѣніемъ, что тарифъ Пермь-Тюменской желѣзной дороги для перевозокъ уральскаго угля для ближайшихъ разстояній слѣдуетъ считать вполне удовлетворительнымъ, какъ способствующимъ значительному развитію перевозокъ. Также комитетъ не призналъ возможнымъ установленіе тарифовъ на уральскій уголь въ такомъ размѣрѣ, чтобы была учтена не только относительная теплопроизводительность углей, но и равенство различнаго рода топлива въ различныхъ пунктахъ, замѣтивъ, что хотя тарифныя учрежденія и руководствовались данными о теплопроизводительности различныхъ видовъ топлива, при выработкѣ тарифовъ на уголь, нефть и дрова, но всегда признавали, что точное уравненіе всѣхъ видовъ топлива въ отдѣльныхъ районахъ путемъ соответственной тарификаціи представляется задачей неразрѣшимой и что это уравненіе можетъ быть сдѣлано лишь приблизительно. Что касается уральскаго угля, то по отношенію къ нему это приблизительно уравненіе стоимости провоза съ стоимостью провоза другихъ углей является соблюденнымъ и притомъ въ сторону болѣе льготную для уральскаго угля.

Кромѣ того, комитетъ обратилъ вниманіе на то обстоятельство, что установленіе пониженнаго тарифа на уральскій уголь, въ виду его меньшей теплопроизводительности по сравненію съ донецкимъ углемъ, можетъ вызвать ходатайства со стороны донецкихъ горнопромышленниковъ о соответственномъ пониженіи тарифовъ для этого послѣдняго угля тѣмъ болѣе, что и теперь, какъ выяснило управленіе желѣзныхъ дорогъ, количество донецкаго угля эквивалентное уральскому оплачивается болѣе высокими ставками (до 700 верстѣ), нежели этотъ послѣдній. Наконецъ, въ случаѣ пониженія тарифа на уральскій уголь и съ поступленіемъ на сѣть угля Егоршинскаго мѣсторожденія, подходящаго по качеству къ донецкому углю, возбужденіе ходатайства о соответственномъ пониженіи тарифа на донецкій уголь, конечно, будетъ еще вѣроятнѣе.

Относительно пониженія тарифа на большихъ протяженіяхъ нѣкоторые члены комитета высказались, что едва ли можно отъ пониженія тарифа на перевозку уральскаго угля на большихъ разстояніяхъ развить такую-нибудь значительную, всякое же пониженіе для уральскаго угля, хотя и безопасное для интересовъ Пермь-Тюменской желѣзной дороги, вызоветъ ходатайства о соответственномъ пониженіи тарифа и для другихъ углей.

Другіе же члены комитета находили, что пониженіе тарифа Пермь-Тюменской желѣзной дороги для большихъ протяженій, на которыхъ перевозки отсутствовали или были незначительны, какъ не сопряженное съ уменьшеніемъ выручки казенныхъ жел. дорогъ, могло бы быть допущено и что въ случаѣ возбужденія со стороны углепромышленниковъ другихъ районовъ вопроса о соответственномъ пониженіи тарифовъ, этотъ послѣдній вопросъ могъ бы быть обсужденъ особо, по существу, внѣ зависимости отъ тарифа на уральскій уголь.

Затѣмъ комитетъ согласился съ заключеніемъ управленія желѣзныхъ дорогъ относительно тарифа на перевозку каменноугольнаго мусора и уменьшенія сбора за станціонные расходы.

По дальнѣйшемъ обсужденіи обстоятельствъ дѣла тарифный комитетъ постановилъ: остаться при существующихъ тарифахъ и дополнительныхъ сборахъ для перевозки каменнаго угля и каменноугольнаго мусора по Пермь-Тюменской желѣзной дорогѣ въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

*) Какъ это опредѣляется въ изслѣдованіи Н. Д. Былимъ-Колосовскаго 1898 г. «Къ вопросу о новыхъ рельсовыхъ путяхъ на Уралѣ».

**) Согласно заявленіямъ, содержащимся въ изслѣдованіи Н. Д. Былимъ-Колосовскаго 1898 г. «Къ вопросу о новыхъ рельсовыхъ путяхъ на Уралѣ».

ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКІЯ ИЗВѢСТІЯ.

◆ Считаю долгем опровергнуть сообщеніе «Уральской Жизни» (№ 133) о томъ, что владѣльцы Кыштымскихъ заводовъ ведутъ переговоры о продажѣ ихъ иностранцамъ. Мы уже ранѣе сообщали и повторяемъ теперь, что на Кыштымскіе заводы находились охотники изъ иностранцевъ, но владѣльцы отказались даже вступить съ ними въ переговоры, которые не могли по этому и вестись.

◆ Въ №№ 795 и 797 газеты «Ураль», въ статьѣ «Къ вопросу о положеніи рабочихъ въ каменноугольной промышленности» приведена, напечатанная въ «Р. В.», статья г. Л—ца, въ которой авторъ, основываясь на вычисленіяхъ извѣстнаго инженера г. Кешена, отводитъ Россіи печальное мѣсто по числу несчастныхъ случаевъ съ рабочими людьми въ каменноугольныхъ копяхъ и опредѣляетъ коэффициентъ смертности за періодъ 1891—1895 г.г., на 1000 рабочихъ, въ слѣдующихъ цифрахъ:

во Франціи	1.190
« Саксоніи	1.290
« Великобританіи	1.526
« Бельгіи	1.665
« Австріи	2.889
« Германіи	2.450
« Пруссіи	2.490
« Россіи	2.522 убитыхъ.

Г. Л—ца не называетъ трудъ инженера Кешена, изъ котораго заимствованы приведенныя цифры, между тѣмъ въ статистическомъ этюдѣ г. Кешена, изданномъ въ текущемъ году въ Парижѣ, подъ заглавіемъ: Les accidents mortels dans les charbonnages, les mines métalliques et les carrières des principales pays, на стр. 5, приведена за тотъ же періодъ времени, 1891—1895 г.г., таблица, изъ которой слѣдуетъ противоположный выводъ о смертельныхъ случаяхъ въ каменноугольныхъ копяхъ Россіи.

Вотъ часть этой таблицы съ вычисленіемъ убитыхъ на 1000 человекъ работавшихъ.

Государства.	Роды рудной промышленности.	1891—1895.		На 1000 человекъ работавшихъ.
		Общее число рабочихъ.	Число убитыхъ.	
Германія	Каменноугольн. копи и друг. рудники	2.124.069	4.425	2.08
	Каменноломни	1.187.850	928	0.78
Австрія	Каменноугольн. копи и друг. рудники	574.464	1.570	2.73
Бельгія	Каменноугольные копи	590.482	983	1.68
Великобританія	Каменноугольн. копи и друг. рудники	3.620.720	5.521	1.52
	Каменноломни	587.682	694	1.18
Франція	Каменноугольн. копи и друг. рудники	732.726	823	1.12
	Каменноломни	587.682	694	1.18
Россія	Каменноугольн. копи и друг. рудники	917.768	995	1.08
	ВСЕГО	10.335.761	15.939	1.54

Изъ таблицы видно, что Россія по наименьшему числу смертныхъ случаевъ съ рабочими людьми въ каменноуголь-

ныхъ копяхъ и другихъ рудникахъ, уступаетъ только германскимъ каменноломнямъ.

Небезынтересно сопоставить здѣсь, за тоже почти время, 1890—1897 г.г., свѣдѣніе о смертельныхъ случаяхъ съ рабочими людьми на казенныхъ и частныхъ каменноугольныхъ копяхъ и рудникахъ уральской горной области.

Года.	Число работавшихъ на уральск. казен. рудникахъ.	Смертельные случаи.	Число работав. на част. рудн. и каменноуг. коп. Урала.	Смертельные случаи.	Всего работало	Всего смертельныхъ случаевъ.	На 1000 человекъ работавшихъ.
1890	1416	Нѣтъ	11150	26	12566	26	2.06
1891	1763	Нѣтъ	11784	44	13547	44	3.24
1892	1560	1	15621	31	17181	32	1.86
1893	1654	Нѣтъ	17171	26	18825	26	1.38
1894	1806	1	16280	31	18086	32	1.76
1895	2331	Нѣтъ	22780	26	25111	26	1.03
1896	2356	2	21913	25	24269	27	1.11
1897	3000	Нѣтъ	24483	27	27483	27	0.98
Всего	15886	4	141182	236	157068	240	1.41

Цифры таблицы взяты изъ дѣлъ уральскаго горнаго управления.

◆ Уральскимъ горнымъ управленіемъ предназначено отдать съ торговъ въ будущемъ 1900 году для разработки 115 золотосодержащихъ приисковъ, менѣе предшествовавшаго года на 31; менѣе 1898 года на 86 и 1897 года на 177 приисковъ. Торги назначены 9 февраля 1900 года.

◆ Въ № 40 «Вѣс. Фин.» опубликованъ списокъ бельгійскихъ предпріятій въ Россіи съ указаніями размѣровъ ихъ основныхъ капиталовъ. Заимствуемъ оттуда перечень уральскихъ предпріятій, принадлежащихъ бельгійцамъ:

	Годъ основанія.	Капиталъ (франки).
Качкарскіе золотые прииски	1897	12.000.000
Успенскіе » »	1898	8.000.000
Аятскіе » »	1898	5.000.000
Троицко-Уральскіе » »	1898	3.000.000
Южно-Уральское металлургическое общество (Усть-Катавскій заводъ)	1898	6.000.000

◆ На 18 ноября въ Петербургѣ правленіемъ общества желѣзодѣлательныхъ, сталелитейныхъ и механическихъ заводовъ «Сормово» назначены обыкновенное и чрезвычайное общія собранія акціонеровъ общества. На разсмотрѣніе чрезвычайнаго общаго собранія будетъ предложенъ докладъ правленія о настоящемъ положеніи дѣла по вопросу о соглашеніи съ Волжско-Вишерскимъ горнымъ и металлургическимъ обществомъ и объ увеличеніи капитала общества, вѣдъ зависимости отъ упомянутаго соглашенія и разрѣшеніе истекающихъ изъ сего доклада вопросовъ.

◆ Въ Петербургѣ 21 сентября на пароходѣ «Николай» товарищество Невскаго пароходства произошелъ взрывъ парового котла системы Бабкокъ и Вилькоккъ, построеннаго на заводѣ самихъ изобрѣтателей системы. Взрывъ сопровождался человѣческими жертвами. Въ виду того, что эти котлы, какъ и другіе водотрубные, называются «невзрываемыми», очень желательна, чтобы результаты техническаго разслѣдованія

причинъ взрыва на «Николаѣ» были преданы широкой гласности въ средѣ техниковъ.

◆ 25 октября въ Харьковѣ открылся съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи при многочисленномъ собраніи членовъ изъ среды промышленной, а также представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ и учреждений. Однимъ изъ наиболѣе интересныхъ вопросовъ программы съѣзда является вопросъ о горнопромышленномъ кредитѣ, впервые поставленный на практическую почву благодаря содѣйствію министра финансовъ С. Ю. Витте.

◆ Горнопромышленники южного Урала сообщаютъ, что несмотря на опубликованныя правила сдачи въ аренду подъ горные промыслы казачьихъ земель, сдѣлки между горнопромышленниками и казаками задерживаются утвержденіемъ и отвода рудниковъ не производятся, такъ что заинтересованные лица теряютъ надежду осуществить когда-либо свои права на разработку ископаемыхъ. Горнопромышленники высказываютъ желаніе, чтобы горное вѣдомство вступило за ихъ интересы, выяснивъ черезъ окружающихъ инженеровъ причины, препятствующія постановкѣ на войсковыхъ и казачьихъ земляхъ горной промышленности, и принявъ мѣры къ устраненію ихъ путемъ сношенія съ военнымъ вѣдомствомъ. Край этотъ имѣетъ всѣ данныя къ широкому развитію горнаго дѣла, но мѣстная обстановка крайне не благоприятствуетъ ему и всѣ усилія предпринимателей остаются безрезультатными. Составленіе точныхъ свѣдѣній о томъ, какое число предпринимателей работаетъ въ верхнеуральскомъ и троицкомъ уѣздахъ, какое число площадей заявлено ими въ войсковое, поселковья и станичныя управленія подъ разработку рудъ (кромѣ золота) и какое дальнѣйшее движеніе получили эти заявки и приговора,—дало бы очень наглядный матеріалъ для сужденія о томъ безотрадномъ положеніи, какимъ обставлены первые шаги здѣсь горнаго дѣла.

◆ VII съѣздъ уральскихъ горнопромышленниковъ возбудилъ, между прочимъ, слѣдующія ходатайства: 1) о распространеніи тарифа прямого Сибирско-Камскаго-Балтійскаго сообщенія по отправкамъ горнозаводскихъ грузовъ черезъ Нижній-Новгородъ и Рыбинскъ на всѣ станціи сѣти Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ тѣмъ, чтобы расчетъ платы за провозъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ производился на тѣхъ же основаніяхъ, которые приняты и въ Кавказско-Закаспійскомъ прямомъ сообщеніи, т. е. не отдѣльно за протяженіе отъ станціи отправленія до Левшина и отдѣльно отъ пристаней Нижняго и Рыбинска до станціи назначенія, а за общее непрерывное желѣзнодорожное сообщеніе; 2) о включеніи въ прямое Сибирско-Камско-Балтійское сообщеніе пристани Уфа, какъ пункта перехода горнозаводскихъ грузовъ съ желѣзнодорожнаго пути на водный; 3) о пониженіи размѣровъ платъ за водный путь въ прямыхъ смѣшанныхъ сообщеніяхъ и объ опредѣленіи нѣсколькихъ разрядовъ платъ за водную доставку въ зависимости отъ количества груза, предъявляемаго къ отправкѣ, или въ крайнемъ случаѣ, о допущеніи водной отправки грузовъ какъ въ Сибирско-Камско-Балтійскомъ, такъ и въ Закавказско-Каспійскомъ прямомъ сообщеніи черезъ пароходныя фирмы, по выбору и соглашенію самихъ отправителей. Въ настоящее время министерство финансовъ, на сдѣланное съ нимъ по этимъ ходатайствомъ сношеніе, уведомило министерство земледѣлія и государственныхъ имуществъ, что означенный вопросъ былъ рассмотрѣнъ тарифнымъ комитетомъ въ засѣданіи отъ 1 сентября 1899 г., который постановилъ вопросъ объ общемъ пониженіи фрахтовъ на перевозку желѣза и проч. въ прямыхъ Кавказско-Закаспійскомъ и Сибирско-Камско-Балтійскомъ сообщеніяхъ передать на обсужденіе оче-

редныхъ съѣздовъ названныхъ сообщеній,—въ остальномъ же не призналъ возможнымъ удовлетворить означенное ходатайство.

◆ На крайнемъ сѣверѣ Урала (въ верховьяхъ Печерскаго бассейна) производится развѣдки на желѣзную руду для предположеннаго къ постройкѣ доменнаго завода г. Лукьяновымъ, уроженцемъ нижегородской губерніи.

Каменноугольный кризисъ.

Въ Россіи сильный недостатокъ на рынкѣ угля какъ Домбровскаго, такъ и Довецкаго бассейновъ, что отчасти, объясняется наблюдаемая во всѣхъ потребительныхъ районахъ необычайно высокія цѣны. Послѣднія повышенія не могутъ однако быть отнесены исключительно на счетъ дѣйствительнаго недостатка добычи, а являются скорѣе результатомъ спекуляціи, какъ это и сообщаетъ «Тор. Пром. Газета».

На международномъ рынкѣ наблюдается тенденція къ повышенію, вызываемая недостаткомъ наличнаго угля и кокса. Въ Англіи настроеніе твердое, цѣны поднялись, частью благодаря постоянно растущему внутреннему и заграничному спросу, частью влѣдствіе усиленныхъ отправокъ въ южную Африку для отопленія боевыхъ судовъ. Въ Германіи попрежнему твердо, продолжающійся недостатокъ кокса вызвалъ повышение на него въ 2 марки за тонну (котируется 10,50 мк.) Кромѣ того синдикаты возобновили сдѣлки, заключенныя раньше. Въ Бельгіи каменноугольные синдикаты назначили цѣну въ 28 фр., т. е. повысили на 3,5 фр.

Приводимъ цѣны каменнаго угля на главнѣйшихъ рынкахъ въ концѣ минувшей и предшествовавшей недѣли:

	Цѣна.	Цѣны повысились и понизились.
Варшава.		
Для домашняго употребленія к. за п. въ розничной продажѣ	2 окт. 9 окт.	
	20 20	—
Ростовъ-на-Дону.		
Антрацитъ к. за п.	14—15 16—18	+2—3
Коксъ	20 20	—
Ньюкестль.		
Лучшій пароходный шилл. и п. за тонну	30 сент. 7 окт.	
	10/6—11 11	+2
Мелкій	6/9—7 7—7/3	+2
Коксъ	22/6 23—24	+9
Кардифъ.		
Лучшій пароходный шилл. и п. Крупный для домашняго употребленія	29 сент. 6 окт.	
	13/9—14 13/9—14	—
	13/9—14 14—14/3	+2
Коксъ доменный	24—26 24—26	—

Въ Ростовѣ-на-Дону цѣны продолжаютъ дорожать. Оптовые цѣны антрацита 16—18 к. п., а мелкими партіями до 20 к., при чемъ, повидимому, цѣны и еще дальше будутъ повышаться. Причины столь рѣзкаго повышенія остаются не выясненными и, повидимому, заключаются въ стремленіи спекуляціи увеличить свои барыши, такъ какъ ни недостатокъ добычи, вызванный будто бы недостачей рабочихъ, ни отказы дорогъ отъ подставки вагоновъ, приводимые промышленниками въ свое оправданіе, не могутъ служить объясненіемъ настоящаго подъема цѣнъ. Запасы угля здѣсь очень незначительны; говорятъ, что если внезапно наступятъ холода, то уголь станетъ 25 к. пудъ.

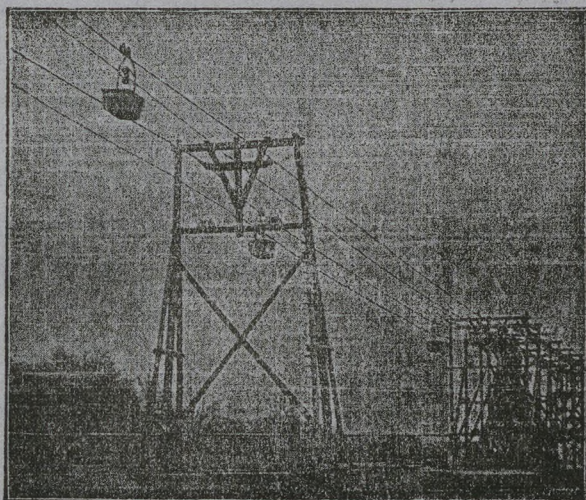
Страницы
утрачены

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

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

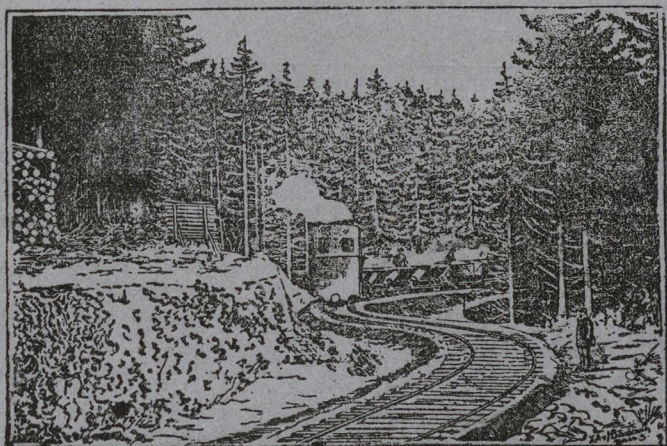
ПОЛНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ИХЪ:

вагонетки 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.**

**Желають купить группу
Мѣдныхъ рудниковъ**

въ Челябинскомъ районѣ.

Адресъ въ редакціи.



Кто желаетъ обладать наилучшей швейн. машиной, тому слѣдуетъ приобрести **НАСТОЯЩУЮ АМЕРИКАНСКУЮ „НЬЮ-ГОМЪ“**

отличающуюся простотою конструкціи, легкимъ ходомъ и небывалой прочностью. Единствен. для всей Россіи складъ товарищество на паяхъ

М. Блок

Правленіе Москва. Отдѣленія: С.-Петербургъ, Кіевъ, Одесса, Варшава, Ростовъ н/Д, Екатеринбургъ, Кокандъ. Представители почти во всѣхъ городахъ Имперіи; гдѣ таковыхъ нѣтъ Товарищество проситъ обращаться въ Правленіе.

ОТТО ШВАДЕ и К^о,
ФАБРИКА ПАРОВЫХЪ НАСОСОВЪ
«АВТОМАТЪ».

Число рабочихъ: **750.**

МОСКОВСКОЕ ОТДѢЛЕНИЕ
о о лувянской провѣдь, о о домъ Шевалдышевой.

Адресъ для телеграммъ: «АВТОМАТЪ МОСКВА».



Большой складъ въ Москвѣ. По желанію на пробу.

Спеціальность: Вчетверо дѣйствующіе **ПАРОВЫЕ НАСОСЫ «АВТОМАТЪ»** горизонтальныя и вертикальныя для всякаго производства и всѣхъ цѣлей промышленности. Паровые насосы «Автоматъ» Компондъ и тройнаго расширенія съ малымъ расходомъ пара. **НАСОСЫ** для электрич. привода.

ТЕХНИКЪ,

знакомый съ машиностроениемъ, ищетъ мѣсто чертежника на одномъ изъ заводовъ. Адресъ въ редакціи.

Вышла августовская (восьмая) книга ежемѣсячнаго литературно-политическаго журнала

„Русская Мысль“

СОДЕРЖАНІЕ: I) Встрѣчи. Ром. **И. Н. Потапенко**. Продолженіе. II) Въ мастерской. Бытовые очерки. **И. Данимена**. Продолженіе. III) Соперники. Ром. **Фредерика Вертольда**. **М. Н. Р.** Окончаніе. II) Далекіе дни. **Вл. Ладыженскаго**. V) Братья. Новелла. **Элизы Ожешковой**. Пер. съ польск.—**В. М. Л.** Окончаніе. VI) Стихотвореніе. **В. Полтавцева**. VII) Изъ жизни К. Д. Кавелина во Франціи и Германіи въ 1862—1864 г.г. (По его перепискѣ за это время). **Д. А. Корсакова**. Продолженіе. VIII) О разводѣ по обще-германскому уложенію.—**А. И. Зауровскаго**. IX) Сервитутный вопросъ въ западномъ краѣ. **Л. С. Личкова**. Продолженіе. X) Жельнодорожныя экскурсіи по горамъ. **М. И. Венюкова**. XI) Земскій вопросъ въ неземскихъ губерніяхъ.—**В. В. Бирюковича**. XII) Бомарше и его герой. **П. С. Когана**. XIII) Возможная реорганизация военной юстиціи и военно-юридической академіи. **Н. П. Хитрово**. XIV) Матеріалы для біографіи **А. И. Герцена**.—**Н. Вѣлосерскаго**. XV) Писатель Головопять. **В. В. Розановъ** «Религія и Культура» СПб. 1899 г. Онъ же «Сумерки просвѣщенія». СПб. 1899 г. Онъ же «Литературныя очерки» СПб. 1899 г. **М. А. Протопопова**. XVII) Иностранное обозрѣніе. **В. А. Г.** XVIII) Внутреннее обозрѣніе XVIII) Библиографическій отдѣлъ. XIX) Объявленія. Продолжается подписка на 1899 годъ.

Подписная цѣна на 1899 (20-тый годъ изданія).

Цѣна съ дост. и пер.:	на годъ.	9 м.	6 м.	3 м.	1 м.
Во весь города Россіи:	12 р.	9 р.	6 р.	3 р.	1 р.
За границу:	14 р.	10 р. 50 к.	7 р.	3 р. 50 к.	—

Для годов. подписч. допускается разсрочка; при подп. къ 1-му апр., къ 1-му іюля и 1-му окт. по 3 р. Подписка принимается въ Москвѣ, Шеремет. пер., д. Шереметева, кв. № 28, въ крѣ редакціи. Въ СПб. въ кн. маг. **Н. П. Карбасникова**. Литейный, 46. Въ Кіевѣ, въ кн. маг. **Н. Я. Оглоблина**. Въ Варшавѣ, въ кн. маг. **Н. П. Карбасникова**, Новый Свѣтъ, 69. Въ Вильнѣ, въ кн. маг. **Н. П. Карбасникова**.

Новые подписчики и всѣ желающіе приобрѣсть начало романа **Г. Сенкевича** «Крестоносцы» благоволятъ уплачивать 1 рубль безъ пересылки, съ пересылкой 1 р. 25 к.

При редакціи открытъ магазинъ русск. и иностран. книгъ (**Б. Никитская**, д. Вельтищевой), съ приемомъ подписки на всѣ журналы, газеты и словари Брокгауза и Граната. Кн. маг. принимаетъ на комиссію постор. изданія и высылаетъ по первому треб. всѣ существующ. въ продажѣ книги и ноты, принимаетъ на себя со ставленіе народн. и др. бібліотекъ на какия угодно суммы, даетъ справки по открыт. народн. и школьн. бібліотекъ и складовъ для продажи книгъ. Редакторъ-издатель **В. М. Лавровъ**.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

НА 9-й ГОДЪ ИЗДАНІЯ (съ 1 января 1900 г. по 1 января 1901 г.)
НА

Вѣстникъ Золотопромышленности II ГОРНАГО ДѢЛА ВООБЩЕ.

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

Въ трудахъ редакціи принимаютъ участіе члены редакціоннаго комитета, состоящаго изъ гг. горныхъ инженеровъ: **И. П. Бересневича**, **Н. С. Боголюбскаго**, **В. Е. Власова**, **Н. С. Волконскаго**, **М. В. Гирбасова**, **В. Д. Коцовскаго**, **В. С. Реутовскаго**, **Э. К. Фреймана** и **Г. М. Яцевича**. На сотрудничество изъявили согласіе профессора Императорскаго Томскаго Университета: **А. М. Зайцевъ** и **Ф. Я. Капустинъ** и многіе изъ горныхъ инженеровъ.

Задача изданія—возможно полное удовлетвореніе потребностей золотопромышленниковъ въ смыслѣ знакомства ихъ со всѣмъ новымъ и выдающимся какъ въ области техники, такъ и въ соотвѣствующихъ отдѣлахъ хозяйства, исторіи и статистики. Въ журналѣ будутъ помѣщаться статьи и по другимъ отраслямъ горнаго дѣла и въ особенности по тѣмъ, которыя дѣлаютъ болѣе яснымъ положеніе золотопромышленности.

Согласно поставленной задачі, въ справочномъ отдѣлѣ журнала будутъ своевременно помѣщены свѣдѣнія о всѣхъ заявкахъ, о приискахъ, зачисленныхъ въ казну, назначенныхъ къ торгамъ и объявленныхъ свободными для новыхъ заявокъ (въ Сибири), также всевозможныя распоряженія начальства Восточной и Западной Сибири.

Кромѣ того, будутъ помѣщены свѣдѣнія о количествѣ добытаго золота въ году во всей Сибири, по каждому прииску отдѣльно.

ПРОГРАММА ЖУРНАЛА:

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

Въ поименованное содержаніе журнала войдутъ какъ оригинальныя статьи, такъ и переводныя. Все лучшее, уже имѣющееся на иностранныхъ языкахъ или могущее появиться, составитъ, по возможности, необходимый матеріалъ журнала. Статьи, помѣщаемыя въ журналѣ, будутъ изложены общедоступно.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА (съ пересылкой или доставкой):

На годъ	9 руб.		На 3 мѣсяца	3 руб.
» полгода	5 »		» 1 мѣсяцъ	1 »

Подписка принимается: въ Томскѣ—1) въ книжномъ магазинѣ **П. И. Макушина** и 2) въ конторѣ редакціи журнала Бутѣвская улица, Золотосплавочная Лабораторія; въ С.-Петербургѣ—въ главной конторѣ комиссіонера казенныхъ горныхъ заводовъ, **Малая Морская**, д. № 9; въ Иркутскѣ—въ редакціи „Восточнаго Обозрѣнія“ и въ магазинѣ **П. И. Макушина**.

3-3. Редакторъ-Издатель Горный Инженеръ **В. С. РЕУТОВСКІЙ**.

Продаются

РАСЧЕТНЫЯ КНИЖКИ для РАБОЧИХЪ

въ Типо-Литографіи **К. К. Вурмъ**.

ЕКАТЕРИНБУРГЪ, на углу Покровскаго и Вознесенскаго проспектовъ, собственный домъ.