

ГОРНЫЙ ЖУРНАЛЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ГОРНЫМЪ

УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.

№ 8.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Въ типографіи В. Демакова. Вас. Остр., 9 л., д. № 22.

1869.

СОДЕРЖАНІЕ № 8.

I. Оффиціальныи отдѣлъ.

	Стр.
Приказы по Горному Вѣдомству.	III

II. Горное и Заводское дѣло.

Пароходство по р. Донцу. <i>Горн. Инжен. Фелькнера 1-го</i>	157
---	-----

III. Геологія и Геогнозія.

Обзоръ геологическихъ работъ, произведенныхъ въ послѣднее трехлѣтіе Горнымъ вѣдомствомъ и Императорскимъ Минералогическимъ обществомъ. (Продолженіе) . . .	163
Объ ископаемыхъ растеніяхъ каменно-угольной формации на Алтаѣ. <i>Д-ра Гейница</i>	177

IV. Химія и Физика.

Волчець и шеелить изъ русскихъ мѣсторожденій. <i>В. Бека и Н. Тейха</i>	182
О поглощеніи газовъ твердыми тѣлами. <i>К. Лисенко</i> . . .	194

ГОРНЫЙ ЖУРНАЛЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

ГОРНЫМЪ

УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.

Редакторъ Н. Лисенко.

№ 8.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Въ типографіи В. Демакова. Вас. Остр., 9 л., д. № 22.

1869.

ГОРНОЕ И ЗАВОДСКОЕ ДѢЛО

ПАРОХОДСТВО ПО Р. ДОНЦУ.

Исторія судоходства по р. Дону имѣетъ начало еще при Петрѣ Великомъ, который водилъ свои корабли изъ Воронежа къ Азову. Съ этого времени мысль объ учрежденіи правильнаго движенія по р. Дону и его притокамъ была постоянно преслѣдуема. Не смотря на множество естественныхъ препятствій, оно установилось теперь прочно только по Дону, между тѣмъ, какъ на Сѣверномъ Донцѣ судоходство до сихъ поръ находится въ ничтожныхъ размѣрахъ.

Рѣка Сѣверный Донецъ теченіемъ своимъ прорѣзываетъ самыя хлѣбородныя мѣстности, въ верховьяхъ своихъ имѣетъ много лѣсовъ и наконецъ въ настоящее время пріобрѣтаетъ особенную важность, ибо его побережья изобилуютъ каменными углями и желѣзными рудами. — Имѣя все это въ виду, правительство еще въ 30 годахъ сдѣлало попытку установить пароходство между Таганрогомъ и Лисичанскомъ (Бахмутскаго уѣзда), гдѣ находятся громадныя залежи каменнаго угля, который предполагалось славлять для Черноморскаго Флота.

Планъ этотъ принадлежалъ Генералу Чевкину, —управлявшему тогда Штабомъ Корпуса Горныхъ Инженеровъ.

Имъ заказанъ былъ въ Англии желѣзный пароходъ, названный «Донецъ»;—выстроенный случа по съ большою осадкою, онъ сдѣлалъ только одинъ рейсъ внизъ по Донцу съ грузомъ каменнаго угля.

Нѣсколько позже Горный Инженеръ Летуновскій построилъ желѣзный пароходъ въ Луганскомъ заводѣ, который былъ спущенъ на Донецъ въ 15-ти верстахъ отъ мѣста сооруженія; но имѣя исключительное назначеніе плавать между Ростовомъ и Таганрогомъ, пароходъ этотъ также только одинъ разъ прошолъ по Донцу.

Въ настоящее время Горное вѣдомство, принимая во вниманіе возрастающую цѣнность перевозки тяжестей и возникающее желѣзное производство въ Луганскомъ Горномъ округѣ, обратило снова вниманіе на важное сообщеніе Лисичанска съ Луганскимъ заводомъ и Ростовомъ. Для перевозки горныхъ камней изъ Калача, по приказанію Директора Горнаго Департамента Генераль-Маіора Рашета, былъ построенъ въ концѣ лѣта 1867 года небольшой пароходъ «Лисичанскъ» или правильнѣе деревянная баржа съ локомобильною машиною.

Первое плаваніе «Лисичанска» не увѣнчалось успѣхомъ, какъ по причинѣ поврежденія парохода отъ мелей и карчей на фарватерѣ р. Донца и препятствій къ свободному пропуску парохода чрезъ мосты и паромы частныхъ владѣльцевъ.

О томъ и другомъ было донесено официально съ просьбою оказать содѣйствіе:

2 Марта 1868 года Горный Департаментъ увѣдомилъ, что по отзыву Департамента водяныхъ сообщеній, расчистка по р. Донцу бичевниковъ и карчей, по ограниченности на этой р. судоходства не можетъ быть исполнена, тѣмъ болѣе, что на сей предметъ потребуются значительные расходы; средства же Министерства Путей Со-

общенія столь ограниченны, что ихъ недостаетъ даже на улучшение главныхъ водяныхъ путей.

Не смотря на то, къ лѣту 1868 года пароходъ былъ исправленъ по возможности и снова началъ плаваніе, ограничивъ на этотъ разъ свои рейсы пространствомъ Донца отъ Краснаго Яра до Лисичанска.

Въ 1869 году онъ продолжаетъ съ успѣхомъ дѣйствовать между тѣми же пунктами.—Совокупность всѣхъ собранныхъ въ теченіи навигаціи фактовъ дали слѣдующіе результаты:

1) Съ Мая мѣсяца до Сентября 1868 года пароходъ «Лисичанскъ» сдѣлалъ 30 рейсовъ, совершая ихъ даже при самомъ низкомъ стояніи воды.

2) Изъ расчета силы парахода, его размѣровъ и скорости движенія вверхъ и внизъ теченія, оказывается, что средняя скорость теченія воды въ Донцѣ едва достигаетъ $2\frac{1}{2}$ футъ въ секунду.

3) Изъ опасенія пробить корпусъ парохода о карчи, его негрузили сверхъ 17 дюйм. осадки, тѣмъ не менѣе пароходъ, имѣющій всего 5 сильную машину, перевезъ одновременно значительное количество разной влады, болѣе 10,000 пуд. и далъ такимъ образомъ вѣрныя цифры для расчета на будущее время.

4) На протяженіи 85 верстъ Донца значительныхъ перекатовъ оказалось 4, они состоятъ изъ мелкаго сыпучаго песка, весьма легко проносимаго водою. Посредствомъ плетней, поставленныхъ въ надлежащемъ положеніи поперегъ рѣки, всѣ эти мели удалось въ самое короткое время уничтожить, образовавъ фарватеръ глубиною болѣе аршина.

Но къ сожалѣнію плетни необходимо очень прилежно караулить, ибо прибрежные жители ночью похищаютъ или ломаютъ ихъ, стремясь возстановить броды для переѣзда во время засухи, что бываетъ въ Августѣ мѣсяцѣ.

Въ концѣ Сентября вода въ Донцѣ снова прибываетъ и броды уничтожаются сами собою.

Правильная постановка плетней играетъ самую важную роль, ибо иначе не смотря на значительную длину ихъ, мель не уничтожается.

5) Карчи составляютъ собою несравненно большую опасность для парахода чѣмъ мели. Они то собственно и мѣшали глубоко грузить параходъ, ибо не будучи видимы подъ водою сверхъ 14 дюйм., карчи легко могутъ повредить днище. Особенно значительное число карчей, находится въ Донцѣ между 6-ой и 3-ей ротами и деревнею Ярестовой, гдѣ берега его лѣсисты. По мѣрѣ убыли водъ появлялись постепенно новыя карчи такъ, что наконецъ нельзя было проѣхать безъ риска потопить судно. Это обстоятельство принудило приступить къ возможной очисткѣ русла, для чего ассигновано 150 рублей.

По произведеннымъ опытамъ вытаскиваніе одной карчи обошлось около 4 руб. сер., не считая цѣнности содержанія парахода и механическихъ приспособленій, для того необходимыхъ. Всѣхъ карчей вытасчено до 30 штукъ и сверхъ того потонувшая лѣтъ пять тому назадъ барка, въ самомъ узкомъ мѣстѣ Донца около д. Свѣтличной.

6) Въ Октябрѣ мѣсяцѣ пароходъ «Лисичанскъ» сдѣлалъ рейсъ въ Каменскую станицу и обратно. Результаты этого рейса весьма утѣшительны. Начиная отъ краснаго яра, Донецъ, принимая въ себя рѣчки: Лугань, Бѣлую, Деркуль, Дубовую и Каменку, становится гораздо многоводнѣе, а потому шире и глубже чѣмъ въ верховьяхъ. Пароходъ всюду прошелъ совершенно безиретятственно, карчей встрѣчалось немного и на самыхъ мелкихъ мѣстахъ глубина была около 3 фут.

7) Для полноты свѣденій осенью 1867 года было произведено изслѣдованіе р. Донца вверхъ по теченію отъ Лисичанска до впаденія въ него Торца около Славянска.

Общій сводъ этихъ изслѣдованій приводитъ къ заключенію, что верхняя часть Донца едва ли еще не болѣе способна къ канализаціи нежели отъ Лисичанска до 9-ой роты. Непрерывному плаванію мѣшаетъ однакоже плотина въ 5-ой ротѣ, (село Привольное), которая должна быть снесена или лучше снабжена шлюзомъ.

8) Изгибы Донца удлиняютъ путь противу сухопутной дороги примѣрно около 20⁰/₀. Отъ устья р. Торца возлѣ Славянска до Лисичанска водою 78 верстъ.

9) Ставя условіемъ безостановочное движеніе по Донцу, наилучшій размѣръ пароходовъ для коммерческой цѣли долженъ быть слѣдующій:

Длина до 140 футъ.
Ширина 20
Сила отъ 20 до 40 лошадей.

Такіе параходы будутъ ходить вверхъ по теченію безъ баржи съ скоростью отъ 10 до 12 верстъ въ часъ. Буксируя баржи они въ состояніи будутъ возить до 10,000 пуд., смотря по осадкѣ. Осадку надобно считать отъ 18" до 30".

Хотя грузъ въ 10,000 пуд. весьма незначителенъ относительно грузовъ, перевозимыхъ буксирными параходами на другихъ судоходныхъ рѣкахъ, но онъ все-таки достаточенъ чтобъ окупить издержки. Дешевизна каменнаго угля на Донцѣ есть одно изъ обстоятельствъ весьма способствующихъ учрежденію на этой рѣкѣ пароходства.

Лисичанскъ и Каменская станица вотъ двѣ главныя станціи гдѣ параходы могутъ запасаться углемъ по цѣнѣ около 5 коп. сер. за пудъ. Періодъ навигаціи можно считать отъ 15 марта до 1 Декабря.

10) Такимъ образомъ опыты 1868 и 1869 годовъ приводятъ къ заключенію, что на протяженіи отъ Лисичан-

ска до Каменской станицы 230 версть пароходство по Донцу возможно, а расчистка его русла стоитъ далеко не столь дорого какъ предполагалось.

11) По приблизительному соображенію полное содержаніе парохода въ 25 силъ съ баржами обойдется до 5,000 руб. въ годъ, а цѣнность доставки на 100 версть водою около 1 $\frac{1}{2}$ коп. сер. съ пуда, не считая погашенія затраченнаго капитала.

Горный Начальникъ *Фелькнеръ*.

