

622(063)

178

ТРУДЫ

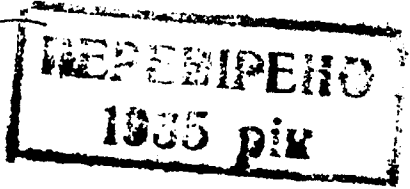
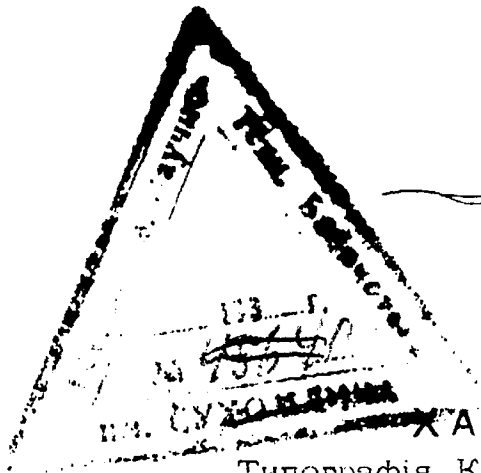
VII СЪѢЗДА ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ

ЮГА РОССИИ,

бывшаго въ городѣ Харьковѣ.

Handwritten notes and signatures, including "1883" and "С. С. Суворовъ"

Съ 10-го по 27-е Ноября 1882 года.



ХАРЬКОВЪ.

Типографія Карла Петровича Счасни.

1883.

Handwritten scribbles at the top of the page.



2007079004

Отпечатаніе ста пятидесяти экземпляровъ настоящаго жур-
нала—разрѣшается. Ноября 13 дня 1882 года.

Харьковскій Губернаторъ *Калачовъ*.

ГБЛ

ПРОВЕРЕНО
1940 г.

ОБЪЕМ
123507

ПРОВЕРЕНО
1940 г.

Объём
123507

РОССИЙСКАЯ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ
БИБЛИОТЕКА
7885-94

Его Высокопревосходительству Г. Министру
Государственныхъ Имуществъ.

*Предсѣдателя VII съѣзда горнопромышленниковъ
юга Россіи Тайнаго Совѣтника Иславина*

О Т Ч Е Т Ъ.

VII-й съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, открытый мною 10-го ноября 1882 года, по подробномъ обсужденіи всѣхъ вопросовъ, вошедшихъ въ программу его занятій, утвержденную Вашимъ Высокопревосходительствомъ, былъ закрытъ 27-го числа того же мѣсяца и года.

Въ настоящемъ отчетѣ, представляемомъ на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства, я имѣю честь изложить общій выводъ всѣхъ занятій, а равно и ходатайствъ, удовлетвореніе коихъ со стороны правительства, по мнѣнію съѣзда, крайне необходимо для правильнаго и успѣшнаго развитія горнаго дѣла южной Россіи.

Въ трудахъ съѣзда принимали участіе:

Предсѣдатель Тайный Совѣтникъ Иславинъ.

Депутатъ отъ Министерства Путей Сообщенія инженеръ
Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Дымманъ.

Окружные горные инженеры: Статскіе Совѣтники Таскинъ и Зеленцовъ.

Управляющій горною и соляною частями въ области
Войска Донскаго горный инженеръ Статскій Совѣтникъ Васильевъ.

Представители желѣзныхъ дорогъ: Курско-Харьково-Азовской горный инженеръ Бабинъ и инженеръ Ивановъ; Донецкой каменноугольной Кривошеинъ и инженеръ Балкашинъ; Екатерининской инженеръ Титовъ; Козлово-Воронежско-Ростовской Чикваидзе; Юго-Западныхъ инженеръ Лешедко; Ростово-Владикавказской горный инженеръ Маркѣвичъ; Московско-Кур-

ской Крестовниковъ и инженеръ Леоновъ; Лозово-Севастопольской горный инженеръ Винеръ; Харьковско-Николаевской Радцигъ; Тамбово-Саратовской—инженеръ Штида; Курско-Кіевской—инженеръ Дараганъ.

Представитель Донскихъ углепромышленниковъ—генералъ маіоръ Поповъ.

Представители Харьковскаго губернскаго земства—Гордѣенко и Телятниковъ.

Депутатъ отъ Харьковскаго отдѣленія Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ—Витте.

Секретаремъ съѣзда единогласно вновь былъ избранъ горный инженеръ М. И. Яшевскій.

По прочтеніи бывшимъ секретаремъ VI съѣзда М. И. Яшевскимъ денежнаго отчета по расходамъ VI съѣзда, горный инженеръ Авдаковъ представилъ собранію горнопромышленниковъ отчетъ уполномоченныхъ VI съѣзда о занятіяхъ ихъ въ совѣщаніяхъ при Горномъ Департаментѣ и въ собраніяхъ Техническо-Инспекторскаго Комитета по перевозкамъ минеральнаго топлива, и о результатахъ ходатайствъ, возложенныхъ на нихъ съѣздомъ.

Всѣ постановленія и ходатайства VI съѣзда уполномоченными были представлены на благоусмотрѣніе правительства въ декабрѣ мѣсяцѣ, и прежде всего Вашему Высокопревосходительству, какъ непосредственному руководителю горной промышленности въ Россіи и защитнику ея интересовъ. Для болѣе полнаго развитія тѣхъ мотивовъ, которые легли въ основаніе всѣхъ ходатайствъ съѣзда, Вашему Высокопревосходительству угодно было разрѣшить особія совѣщанія при Горномъ Департаментѣ съ участіемъ уполномоченныхъ отъ VI съѣзда. Кромѣ того, на вопросу о грунтовыхъ дорогахъ уполномоченнымъ пришлось принять участіе въ чрезвычайномъ Екатеринославскомъ губернскомъ земскомъ собраніи и по вопросу объ угольныхъ складахъ—въ Харьковской городской управѣ и думѣ.

Результаты, къ которымъ пришли совѣщанія по всѣмъ разсмотрѣннымъ въ нихъ вопросамъ—слѣдующіе:

1) Планъ предстоявшихъ перевозокъ минеральнаго топлива на 1882 годъ былъ принятъ съ нѣкоторымъ измѣненіемъ, сообразно

III.

выяснившимся на съѣздѣ даннымъ. Такимъ образомъ, къ перевозкамъ на 1882 годъ было опредѣлено: по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ—53 милліона, по Козлово-Воронежско-Ростовской—40 мил., а всего къ вывозу по желѣзнымъ дорогамъ изъ Донецкаго каменноугольнаго бассейна подлежало—93 мил. пудовъ.

Тарифный вопросъ снова подвергся многостороннему обсужденію и для возможно полнаго уясненія этого вопроса были прослушаны и обсуждены два доклада инженера г. Ласкина: 1) о добычѣ русскаго минеральнаго топлива, ввозѣ иностраннаго и о перевозкѣ того и другаго по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ и 2) о желѣзнодорожныхъ тарифахъ на минеральное топливо у насъ и за границей. Окончательный выводъ, къ которому пришли совѣщанія, состоялъ въ томъ, что для развитія нашей каменноугольной промышленности необходимо, съ одной стороны—установленіе пошлины на иностранный уголь, съ другой—примѣненіе на нашихъ дорогахъ дифференціальныхъ тарифовъ на началахъ, предложенныхъ на VI съѣздѣ, т. е. съ пониженіемъ ставокъ на ближайшіе пункты и съ повышеніемъ на отдаленные.

Не отрицая за системой дифференціального тарифа того громаднаго вліянія, которое она могла оказать на расширеніе сбыта угля, уполномоченные тѣмъ не менѣе не могли согласиться съ основаніями, принятыми совѣщаніями при Техническо-Инспекторскомъ комитетѣ, будучи увѣрены, что введеніе такого тарифа неблагопріятно отразилось бы на развитіи каменноугольной промышленности Донецкаго бассейна, въ томъ отношеніи, что не дало бы полной увѣренности въ приобрѣтеніи рынковъ отдаленныхъ, а между тѣмъ удержало и сократило бы потребленіе минеральнаго топлива на рынкахъ ближайшихъ, гдѣ ему въ значительной степени приходится конкурировать съ древеснымъ и иного рода топливомъ.

Свое несогласіе уполномоченные выразили въ особой запискѣ, при чемъ доводы, изложенные въ этой запискѣ, противъ примѣненія у насъ дифференціального тарифа, суть тѣ же, которые были высказаны еще на VI съѣздѣ.

Въ замѣнъ дифференціального тарифа уполномоченные настаивали на необходимости пониженія существующихъ тарифовъ на дорогахъ, перевозящихъ Донецкій уголь.

Противъ этого предложенія было выставлено главное и единственное возраженіе, состоящее въ томъ, что перевозка минерального топлива по низкимъ тарифамъ для желѣзныхъ дорогъ убыточна. Но такое возраженіе, какъ не подтвержденное фактами и расчетами, не выражаетъ строгой критики, ибо, если бы дороги, стремясь содѣйствовать дѣлу развитія углепромышленности, вмѣстѣ съ тѣмъ утилизировали свои силы установленіемъ нисшаго тарифа во время, свободное отъ перевозки другихъ грузовъ, то этимъ путемъ онѣ уравнили бы перевозку, и, увеличивъ количество ея, вмѣстѣ съ тѣмъ увеличили бы и валовую доходность дорогъ.

Для болѣе подробнаго и всесторонняго обсужденія вопроса— о пониженіи тарифа по перевозкѣ минерального топлива на дальнія разстоянія, вашему Высокопревосходительству угодно было внести его въ программу VII-го съѣзда, заключенія котораго по этому вопросу я буду имѣть честь представить ниже.

По вопросу о распространеніи на горнопромышленныя вѣтви порядка обязательнаго отчужденія имущества и объ изданіи правилъ о постройкѣ и эксплуатаціи паровыхъ рельсовыхъ подѣздныхъ путей, примыкающихъ къ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, открытымъ для общественнаго пользованія.

Ходатайство съѣзда по этому вопросу подверглось всестороннему и подробному разсмотрѣнію совѣщаній при Техническо-Инспекторскомъ комитетѣ.

Какъ Техническо-Инспекторскій комитетъ, такъ, сколько извѣстно, и комиссія Кн. Оболенскаго при Государственномъ Совѣтѣ признала за такими вѣтвями общественное значеніе, по просьбѣ объ обязательности отчужденія подъ такія вѣтви земель остался до сего времени безъ практическаго разрѣшенія. Что же касается правилъ о постройкѣ и эксплуатаціи паровыхъ рельсовыхъ путей, то они подверглись вновь подробному разсмотрѣнію,

послѣ чего получили окончательную редакцію, и ожидаютъ утверждения правительства.

Въ виду признанной Вашимъ Высокопревосходительствомъ необходимости установить общій планъ развитія подъѣздныхъ желѣзно-дорожныхъ путей въ районѣ Донецкаго бассейна, вопросъ этотъ былъ снова поставленъ въ программу VII сѣзда.

По вопросу объ общихъ основаніяхъ для устройства полустанцій и погрузочныхъ пунктовъ, составленный VI сѣздомъ и представленный уполномоченными проектъ правилъ былъ подвергнутъ нѣкоторому измѣненію и одобренъ собраніемъ при Техническомъ комитетѣ, почему уполномоченные ходатайствовали о скорѣйшемъ ихъ изданіи къ обязательному руководству.

По вопросу о складахъ былъ представленъ, выработанный VI сѣздомъ, проектъ положенія о складахъ минеральнаго топлива и другихъ минеральныхъ веществъ Донецкаго бассейна. Послѣ подробнаго разсмотрѣнія этого проекта въ совѣщаніяхъ, онъ получилъ окончательную редакцію, согласно указаніямъ Министерствъ государственныхъ имуществъ и финансовъ, и въ настоящее время находится на разсмотрѣніи Министерства путей сообщенія, при чемъ, по отзывамъ департамента желѣзныхъ дорогъ, препятствій ко внесенію его на утвержденіе Государственнаго Совѣта не имѣется.

Въ связи съ положеніемъ о складахъ находится ходатайство прошлогодняго сѣзда объ увеличеніи мѣстъ подъ склады минеральнаго топлива на нѣкоторыхъ станціяхъ отправленія дорогъ Курско-Харьково-Азовской и Донецкой. По предмету этого ходатайства, на предложеніе Министерства отъ 7 сентября 1881 года, до сихъ поръ не получено отзывовъ отъ правленій Обществъ Курско-Харьково-Азовской и Донецкой дорогъ.

Правила перевозки минеральнаго топлива, отправляемаго съ коней района Курско-Харьково-Азовской и Донецкой дорогъ, подверглись нѣкоторому измѣненію, при чемъ обшая часть ихъ осталась почти въ томъ же видѣ, какъ было и въ инструкціи, но за то правила, относящіяся до отправокъ съ Донецкой дороги были дополнены новыми параграфами, въ виду особыхъ

условія експлоатаціи Донецкой дороги и характера прилегающихъ къ ней копей.

По вопросу о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, пристаней и Мариупольскаго порта.

Пресимыя сѣздомъ дороги—Миллеровская и Восточно-Донецкая, признаны Комитетомъ Министровъ необходимыми, при чемъ Министру путей сообщенія разрѣшено произвести по нимъ окончательныя техническія изысканія. Относительно изысканія по Миллеровской вѣтви уже организована правительственная коммисія подъ предсѣдательствомъ инспектора Донецкой дороги г. Яроша. Что же касается пристаней и порта, то г. Министромъ путей сообщенія предположено устроить, на счетъ строительнаго капитала сооружающейся Екатерининской дороги, пристани на р. Днѣпрѣ въ Екатеринославѣ, въ Кайдакахъ и Каменкѣ, и улучшить подходы отъ фарватера къ симъ пристанямъ, съ расчисткою Днѣпровскаго русла вблизи пристаней. Относительно же Мариупольскаго порта уполномоченные заявили сѣзду, что, по свѣдѣніямъ, полученнымъ изъ Горнаго Департамента, за недостаткомъ средствъ государственнаго казначейства, сооруженіе его едва ли можетъ послѣдовать въ ближайшемъ будущемъ.

Тѣмъ не менѣе представители южно-русской горной промышленности полагаютъ всѣ свои надежды для осуществленія этого дѣла въ благопріятномъ смыслѣ, на убѣжденіи, вынесенномъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ, при послѣднемъ посѣщеніи Вами юга Россіи, о безцѣльности проведенія Мариупольской дороги безъ дополнительной постройки морскаго порта.

Что же касается ходатайства сѣзда о скорѣйшемъ окончаніи постройки дорогъ Мариупольской и Екатерининской, то ходатайство это само собой приводится въ исполненіе, ибо Мариупольская дорога открыта, а постройка Екатерининской дороги производится крайне энергично.

По вопросу о полученіи и употребленіи взрывчатыхъ веществъ для горныхъ работъ. 11 мая 1882 года Высочайше утверждено положеніе о складахъ взрывчатыхъ веществъ въ мѣ-

стахъ наибольшаго распространенія горнаго промысла. Что же касается разрѣшенія постройки динамитнаго завода, то вопросъ этотъ находится на разсмотрѣннн особой комиссiи при Министерствѣ финансовъ и ждетъ своего рѣшенія.

По вопросамъ, относящимся къ развитiю на югѣ Россiи желѣзной промышленности, уполномоченные представили два ходатайства сѣзда: а) о пошлинѣ на чугунъ и б) о производствѣ развѣдокъ желѣзныхъ рудъ въ Донецкомъ бассейнѣ. Первое ходатайство подлежитъ разсмотрѣнiю Высочайше одобренной комиссiи, второе же предложено внести на обсужденiе Горнаго Ученаго Комитета при участiи представителей отъ Геологическаго Комитета.

По вопросу о введенiи пошлины на ввозимый въ Россiю иностранный уголь. Ходатайство по этому вопросу не получило удовлетворенiя.

По вопросу о проведенiи и содержанiи грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ отъ горныхъ разработокъ къ станцiямъ желѣзныхъ дорогъ, было созвано Екатеринославское чрезвычайное губернское земское собранiе, которое признало постановленiя VI сѣзда заслуживающими полнаго вниманiя и обстоятельной разработки со стороны земства, на обязанности котораго всецѣло лежитъ какъ проложенiе мѣстныхъ торговыхъ и промышленныхъ путей, такъ и заботы объ ихъ содержанiи. Поэтому земское собранiе нашло необходимымъ дополнить существующiя положенiе о проложенiи новыхъ грунтовыхъ дорогъ особыми постановленiями, изложенными въ докладѣ чрезвычайнаго губернскаго земскаго собранiя.

Ходатайство сѣзда, по вопросу объ обложенiи каменноугольныхъ копей земскимъ сборомъ, въ настоящее время находится на разсмотрѣннн Министерства финансовъ.

По вопросу объ устройствѣ въ г. Харьковѣ городскихъ угольныхъ складовъ на какаго рѣшенiя еще не послѣдовало.

Наконецъ, ходатайства сѣзда по рабочему вопросу переданы были въ мартѣ сего года на усмотрѣнiе Министерства внутреннихъ дѣлъ, при чемъ относительно нѣкоторыхъ вопросовъ вы-

ражено было предположеніе о полезности внесенія ихъ на обсужденіе комиссіи свѣдующихъ людей по переселенческому вопросу.

Послѣ доклада уполномоченныхъ, съѣзду былъ доложенъ отчетъ комиссіи выборныхъ отъ угленепромышленниковъ за періодъ времени съ 1-го сентября 1881 г. по 1-е сентября 1882 г., который имѣю честь въ подлинникѣ представить Вашему Высокопревосходительству. Докладъ этотъ еще разъ свидѣтельствуеть о постепенномъ развитіи каменноугольной промышленности Донецкаго бассейна, причемъ перевозки минеральнаго топлива въ истекшемъ году производились еще нѣсколько успѣшнѣе и въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ въ предшествовавшемъ, чему въ наибольшей степени способствовало отсутствіе на подлежащихъ дорогахъ другихъ значительныхъ грузовъ.

Въ настоящемъ, 1882 году, предвидится увеличеніе вывоза угля на 28,197 вагоновъ, или почти на 17 мил. пудовъ. При этомъ комиссіа замѣчаетъ, что впредь до открытія Екатеринославской дороги, угольное движеніе къ сѣверу едва ли можетъ развиваться долѣе, если правленіе Азовской дороги не приметъ какихъ либо особенныхъ мѣръ къ увеличенію состава поѣздовъ. Что же касается движенія по Азовской дорогѣ на югъ, то оно значительно еще можетъ развиваться въ этомъ направленіи. Вообще же отправка угля къ портамъ Азовскаго моря можетъ быть въ близкомъ будущемъ увеличена съ открытіемъ дороги къ Мариуполю, если только не встрѣтятся какихъ либо особыхъ препятствій къ погрузкѣ его на суда, для чего, сколько извѣстно, не имѣется пока еще никакихъ приспособленій, которыя могли бы эту погрузку облегчить и удешевить.

Затѣмъ съѣздъ занимался обсужденіемъ вопросовъ, согласно программѣ, утвержденной Вашимъ Высокопревосходительствомъ, и пришелъ къ слѣдующимъ выводамъ и постановленіямъ.

I По вопросу о составленіи для Министерства путей сообщенія свѣдѣній о перевозкахъ минеральнаго топлива, предвидимыхъ въ будущемъ, 1883 году.

По рассмотрѣніи свѣдѣній, собранныхъ коимиссіей выборныхъ, съѣздъ пришелъ къ заключенію: А) что предполагаемая добыча уг-

IX.

ли въ 1883 году всѣми копиями Донецкаго бассейна можетъ быть принята:

Для копей, расположенныхъ въ районѣ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги 29.750,000 пуд.

Для копей района вѣтвей Константиновской, Криничной и Никитовской Донецкой жел. дороги. 42.100,000 „

Для копей главной линіи Донецкой желѣзной дороги и вѣтвей ея—Луганской и Лисичанской. . 60.320,000 „

Въ районѣ Козлово - Воронежско - Ростовской желѣзной дороги 34.000,000 „

Вся добыча съ копей Донецкаго бассейна предполагается въ 166.170,000 „

Слѣдовательно болѣе, чѣмъ въ 1882 году на. . 45.110,000 „

Изъ всего количества предполагаемой добычи къ перевозкѣ въ теченіи 1883 г. предназначается 149.700,000 „
изъ коихъ подлежатъ перевозкѣ по Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ 57.815,000 пуд. и по Козлово-Воронежско-Ростовской 42.230,000 пуд.

Б) Опредѣлившійся для 1883 года сбытъ выражается слѣдующими цифрами:

а) желѣзнымъ дорогамъ 38,950,000 п. угля и 6.000,000 п. антрац.

б) сахарнымъ заводамъ. 10.430,000 „ „ „ —

в) газовымъ заводамъ . 460,000 „ „ „ —

г) управленію черноморскихъ портовъ . . 180,000 „ „ „ 1.000,000 „ „

д) пароходствамъ . . 3.760,000 „ „ „ 700,000 „ „

е) разнымъ заводамъ. . 175,000 „ „ „ 600,000 „ „

ж) промышленнымъ и обществ. заведеніямъ 8.200,000 „ „ „ 500,000 „ „

з) частное потребленіе . 10.850,000 „ „ „ 23.200,000 „ „

Всего . . . 73.005,000 „ „ „ 32.000,000 „ „

На 1882 г. предполагаг. 67.460,000 „ „ „ 31.700,000 „ „

73.005
32

41.000

Такимъ образомъ, предполагаемый сбытъ минеральнаго топлива на 1883 годъ увеличился на 5.545,000 пуд. угля и 300,000 пуд. антрацита.

Болѣе подробныя цифры производительности по отдѣльнымъ копамъ, сбыта и распредѣленія перевозки по разнымъ направлѣнiямъ—будутъ напечатаны особо въ Трудахъ VII съѣзда.

III. По вопросу о мѣрахъ къ расширенiю сбыта Донецкаго минеральнаго топлива.

Несмотря на успѣхи, которые сдѣлала въ послѣднее время южно-русская каменноугольная промышленность, ограниченность рынковъ сбыта для Донецкаго минеральнаго топлива съ одной стороны, а съ другой, ежегодно возрастающій ввозъ иностраннаго угля въ такiе районы Россiи, куда по всѣмъ правамъ долженъ былъ бы доставляться отечественный уголь—привели съѣздъ къ заключенiю о необходимости принятiя дальнѣйшихъ мѣръ для расширенiя сбыта русскаго минеральнаго топлива. Главнѣйшею мѣрою въ этомъ отношенiи служить, конечно, постройка желѣзныхъ дорогъ на югѣ Россiи.

Такъ какъ постановленiемъ Комитета Министровъ дороги Миллеровская и Восточно-Донецкая признаны необходимыми, при чемъ относительно первой уже производятся изысканiя, то опасаясь, чтобы осуществленiе этого рѣшенiя по какимъ либо обстоятельствамъ не было отложено на долгое время, съѣздъ призналъ необходимымъ ходатайствовать предъ правительствомъ: 1) о безъотлагательной постройкѣ дороги отъ станцiи Звѣрево Козлово-Воронежской дороги къ Волгѣ, какъ имѣющей особенно важное значенiе для развитiя упадающаго антрацитоваго промысла и вообще для увеличенiя сбыта угля и 2) о скорѣйшей постройкѣ Миллеровской дороги, изысканiя которой уже производятся, и которая въ свою очередь, независимо отъ дороги на Волгу, крайне нужна для соответственнаго района каменноугольныхъ копей.

При этомъ съѣздъ выражаетъ желанiе, чтобы въ постройкѣ этихъ дорогъ было приступлено не позже весны будущаго года,

ибо потеря для промышленности каждаго лишняго года отзывается на послѣдней весьма вредно.

Рядомъ съ этимъ постановлено обратить особенное вниманіе правительства на недостаточную пропускную способность Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, что тормозитъ настоящія перевозки минеральнаго топлива и особенно вредно повліяетъ на движеніе грузовъ съ постройкой Миллеровской вѣтви.

Далѣе, такъ какъ сѣтъ рельсовыхъ путей Донецкаго бассейна примыкаетъ съ одной стороны къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей, а съ другой—къ рѣчнымъ пристанямъ, VII сѣздъ не могъ не обратить вниманіи на неблагоустройство портовъ и пристаней, которое сильно вліяетъ на вздорожаніе угля, ухудшая при перегрузкахъ и его качество. Поэтому сѣздъ постановилъ ходатайствовать: 1) о скорѣйшемъ сооруженіи Мариупольскаго порта со всѣми необходимыми приспособленіями для безъостановочной и дешевой погрузки минеральнаго топлива на суда, безъ чего Мариупольская дорога не въ состояніи выполнить своего назначенія; 2) чтобы по возможности скорѣе было приступлено къ углубленію гавани Таганрогскаго порта въ томъ мѣстѣ, гдѣ грузятся углемъ суда и пароходы, до глубины, по крайней мѣрѣ 10—12 футовъ, дабы грузка могла производиться непрерывно, по мѣрѣ прибыванія угля по желѣзной дорогѣ, и во всякое время, независимо отъ направленія дующаго вѣтра, обусловливающаго положеніе уровня воды; 3) чтобы была устроена пристань въ Александровскѣ на Днѣпрѣ также съ необходимыми приспособленіями для перегрузки угля изъ вагоновъ въ суда. Постройка этой пристани имѣетъ особенно важное значеніе въ виду скорого открытія Екатерининской дороги, когда движеніе угольныхъ грузовъ черезъ Александровскъ должно еще болѣе увеличиться.

Въ видахъ облегченія сбыта антрацита и каменнаго угля на побережья Чернаго и Азовскаго морей, вниманіе сѣзда было обращено на регулированіе и неуклонное содержаніе въ должномъ видѣ Донскихъ гирль; при этомъ постановлено просить правительство о назначеніи энергической правительственной инспекціи, которая,

не вмѣшиваясь въ хозяйственныя дѣла Гирловаго Комитета, постоянно и строго наблюдала бы за надлежащимъ содержаніемъ Донецкихъ гирль.—Но есть и другія причины, вызывающія возвышеніе продажной цѣны Донецкаго минеральнаго топлива. Причины эти между прочимъ заключаются во взиманіи съ угля пошуднаго сбора въ пользу портовыхъ городовъ.

Принимая во вниманіе, что русскому углю и безъ того трудно конкурировать съ иностраннымъ, съѣздъ рѣшилъ обратиться къ правительству съ слѣдующимъ ходатайствомъ: 1) чтобы съ антрацита и каменнаго угля, доставляемыхъ въ Таганрогскій портъ, былъ отмѣненъ пошудный сборъ въ $\frac{1}{4}$ коп., взимаемый въ пользу г. Таганрога; 2) чтобы былъ отмѣненъ подобный же сборъ въ Мариуполѣ и вообще во всѣхъ портахъ Азовскаго и Чернаго морей, какъ съ привозимаго, такъ и имѣющаго проходить черезъ нихъ Донецкаго угля и 3) чтобы впредь, до тѣхъ поръ, пока каменноугольная промышленность вполнѣ не разовьется и сбытъ угля не установится въ Черноморскомъ бассейнѣ, не были разрѣшаемы какіе бы то ни было сборы въ портовыхъ городахъ съ русскаго минеральнаго топлива.

Переходя затѣмъ къ другимъ, болѣе общимъ мѣрамъ, имѣющимъ одинаково важное значеніе для расширенія сбыта минеральнаго топлива, съѣздъ съ особенною подробностью остановился на вопросѣ: о наложеніи пошлины на иностранный уголь и о пониженіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Не смотря на то, что прежнее ходатайство съѣзда о наложеніи пошлины на иностранный уголь не привело къ желаемымъ результатамъ, съѣздъ не можетъ оставаться равнодушнымъ, видя что въ Россіи потребляется 33% иностраннаго угля, когда у насъ есть свои буквально неисчерпаемые источники минеральнаго топлива, во своимъ качествамъ не уступающаго лучшимъ сортамъ иностранныхъ углей. Кромѣ того, что продуктъ иностранныхъ копей заново наполняетъ весь Черноморскій бассейнъ, который въ силу своего географическаго положенія, долженъ былъ бы снабжаться Донецкимъ топливомъ, иностранный уголь проникъ уже съ одной стороны до

Кіева, а съ другой—до Москвы, при чемъ ввозъ его, постоянно возрастая, въ 1880 году достигъ уже суммы въ 17.604,580 руб. сер. Такое быстрое увеличеніе ввоза иностраннаго угля грозитъ подорвать развитіе отечественной каменноугольной промышленности, если со стороны правительства не будутъ приняты мѣры, которыя, ограничивъ ввозъ привознаго угля, вмѣстѣ съ тѣмъ дали бы возможность Донецкому минеральному топливу конкурировать съ нимъ на всѣхъ рынкахъ сбыта. Такою мѣрою прежде всего должно быть наложеніе таможенной пошлины на иностранный уголь.

Поэтому съѣздъ постановилъ: ходатайствовать предъ правительствомъ, чтобы уголь, привозимый къ намъ изъ заграницы былъ обложенъ таможенной пошлиной въ слѣдующихъ размѣрахъ: 1) уголь, ввозимый черезъ Балтійскіе порты и проникающій внутрь страны, по дорогамъ—Николаевской, Московско-Бретской, Риго-Динабургской, Балтійской и другимъ—долженъ быть обложенъ пошлиной не менѣе $2\frac{1}{2}$ к. на пудъ. Такой же пошлиной долженъ быть обложенъ уголь, проникающій внутрь страны по дорогамъ С.-Петербурго-Варшавской и Либаво-Роменской, при чемъ часть этого угля будетъ замѣнена Польскимъ, а часть Донецкимъ; 2) иностранный уголь, ввозимый черезъ Австрійскую и Прусскую границу и получившій распространеніе въ царствѣ Польскомъ, въ западномъ и юго-западномъ краѣ, долженъ быть обложенъ пошлиной—не менѣе 3 к. 3) наконецъ, иностранный уголь, ввозимый въ порты Чернаго моря и потребляющійся во всемъ Черноморскомъ бассейнѣ, долженъ быть обложенъ пошлиной не менѣе $3\frac{1}{2}$ коп. на пудъ.

По вопросу о пониженіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, съѣздомъ, по предложенію Вашего Высокопревосходительства, были подвергнуты тщательному обсужденію вопросъ о возможности пониженія тарифовъ для дальнихъ разстояній, безъ возвышенія ихъ на ближайшія. При этомъ было рассмотрѣно нѣсколько предложеній, сдѣланныхъ членами съѣзда. Представитель общества Курско-Харьково-Азовской дороги, В. А. Бабинъ предлагалъ съѣзду примѣнить къ перевозкамъ минеральнаго топлива дифференціальныи тарифъ въ такомъ видѣ, чтобы среднія выручки съ пудо-версты не

уменьшались, или, что одно и то же, чтобы нынѣ дѣйствующіе тарифы на дорогахъ, перевозящихъ уголь, оставались бы въ среднемъ выводѣ неуменьшенными, для какой-либо цѣли г. Бабинъ предлагалъ повысить тарифъ для рынковъ ближайшихъ и понизить для рынковъ отдаленныхъ; при этомъ имъ были предложены ставки. Предложеніе представителя Курско-Харьково-Азовской дороги всецѣло поддерживалъ и представитель Московско-Курской дороги. Но представители Донецкой дороги нашли возможнымъ примѣнить предложенныя г. Бабинымъ ставки лишь къ тѣмъ угольнымъ грузамъ, которые будутъ слѣдовать съ копей района Донецкой дороги черезъ Курско-Харьково-Азовскую дорогу, но отказались примѣнить таковыя къ перевозкамъ угля въ предѣлахъ Донецкой дороги. Противъ предложенія г. Бабина высказался и представитель Козлово-Воронежско-Ростовской дороги. Мнѣніе Екатерининской и другихъ дорогъ неизвѣстно; что же касается представителя Харьковско-Николаевской дороги, то въ собраніи при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ онъ также не нашелъ для этой дороги выгоднымъ примѣненіе повышенныхъ ставокъ. Наконецъ, что касается представителей углепромышленности, то большинствомъ изъ нихъ предложеніе представителя Курско-Харьково-Азовской дороги было отвергнуто на тѣхъ же основаніяхъ, на которыхъ они не приняли дифференціального тарифа на началахъ инженера Ласкина. Такимъ образомъ большинство членовъ съѣзда, признавая въ принципѣ полезность и рациональность въ примѣненіи къ перевозкамъ минерального топлива дифференціального тарифа, тѣмъ не менѣе не нашло возможнымъ и благопріятнымъ допустить какія бы то ни было повышенія тарифовъ на ближайшіе рынки. На этомъ основаніи съѣздъ призналъ необходимымъ, при настоящемъ положеніи каменноугольной промышленности, остановиться на нижеслѣдующемъ: не понижая нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ на дорогахъ, перевозящихъ минеральное топливо, для рынковъ ближайшихъ, установить пониженные тарифы для рынковъ отдаленныхъ:

до Знаменки и за Знаменку	въ $\frac{1}{70}$ коп.
до Серпухова и за Серпуховъ	въ $\frac{1}{70}$ коп.
до Рязани и за Рязань	въ $\frac{1}{70}$ коп.

Независимо отъ разсмотрѣннаго вопроса, VII съѣздъ постановилъ: 1) возобновить прежнее ходатайство о сравненіи тарифа Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги на антрацитъ, перевозимый отъ станціи: Грушевка, Шахты и Атюкта, къ югу—до Новочеркасска, и 2) согласно заявленію представителя Тамбово-Саратовской желѣзной дороги, ходатайствовать объ отмѣнѣ лишняго тарифнаго сбора на дорогахъ Козлово-Воронежско-Ростовской и Рязанско-Козловской, за 11 вер. на первой и за 6 вер.—на второй.

III. По вопросу о мѣрахъ къ развитію на югѣ Россіи чугуноплавильнаго производства.

Такъ какъ прежнія ходатайства по этому вопросу съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи до сихъ поръ не удовлетворены правительствомъ, то VII съѣздъ счелъ своею обязанностью повторить и подтвердить свои предъидущія о томъ ходатайства, мотивы коихъ подробно изложены въ трудахъ VI съѣзда.

Выражая свое глубокое сожалѣніе о томъ, что правительственные развѣдки 1881 года, подъ руководствомъ горныхъ инженеровъ Романовскаго и Кондратовича, производились вездѣ на столь малой глубинѣ, что не было и надежды встрѣтить рудныя залежи съ ихъ постояннымъ характеромъ, VII съѣздъ постановилъ: просить правительство о продолженіи развѣдочныхъ работъ, которыя могли бы, наконецъ, сказать свое послѣднее, рѣшающее слово о степени и характерѣ рудоносности южнаго края. Но при веденіи этихъ работъ, по мнѣнію съѣзда, необходимо: 1) чтобы производствомъ ихъ не сифлнить, распредѣливъ работы на три годичныхъ періода; 2) чтобы избраны были хотя три наиболѣе отличительныя и благонадежныя мѣстности съ пластовымъ расположеніемъ рудъ; 3) чтобы въ этихъ мѣстностяхъ заложены были развѣдочныя шахты и, если можно,—по паденію самыхъ рудныхъ пластовъ (если оно круто) и 4) шахты должны быть углублены примѣрно на 30 саж. и имѣли бы какъ квершлагги, пе-

XVIII.

даемомъ ея возрастаніи, въ будущемъ. Въ силу такого рода соображеній съѣздъ постановилъ присоединиться къ ходатайствамъ Харьковскаго земства и городского управленія о скорѣйшемъ открытіи Харьковскаго Технологическаго Института.

IV. По вопросу о мѣрахъ къ развитію на югѣ Россіи каменно-солянаго промысла.

Обсудивъ подробно всѣ заявленія по этому вопросу гг. солепромышленниковъ, съѣздъ пришелъ къ заключенію, что въ настоящее время, благодаря частной инициативѣ, данныхъ о мѣсторожденіяхъ соли въ Бахмутскомъ и Славяносербскомъ уѣздахъ настолько уже достаточно, что нѣтъ надобности въ производствѣ дальнѣйшихъ развѣдокъ, тѣмъ болѣе что опасаться монопольнаго положенія соляной промышленности въ Россіи, при многочисленныхъ и богатыхъ мѣсторожденіяхъ на сѣверѣ, востокѣ и югѣ, лѣтъ ни малѣйшаго основанія. Но, въ видахъ наибольшаго удешевленія цѣны соли, какъ предмета первой необходимости, которое главнымъ образомъ обуславливается перевозкою ея по желѣзнымъ дорогамъ, съѣздъ съ особеннымъ вниманіемъ остановился на пересмотрѣ солянаго тарифа и послѣ всесторонняго обсужденія этого вопроса, постановилъ ходатайствовать о примѣненіи къ перевозкамъ соли дифференціального тарифа съ повышеніемъ ставокъ на короткія доставки и пониженіемъ на далекія. вмѣстѣ съ тѣмъ, въ видахъ часто практикуемаго желѣзными дорогами произвольнаго пониженія тарифа, рѣшено ходатайствовать предъ правительствомъ, чтобы однажды установленные дифференціальныя тарифы на соль ни подъ какимъ предлогомъ не измѣнялись желѣзными дорогами по собственному произволу, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ.

Кромѣ того обсуждалось предложеніе гг. солепромышленниковъ о сравненіи, въ отношеніи тарифа, соли, перевозимой въ навалку, съ каменнымъ углемъ.

Такая мѣра дала бы возможность, перевозя всю соль въ навалку, подвергать ее рафинировкѣ только въ центрахъ сбыта, при

чемъ, разумѣется, вся разность въ тарифахъ отразилась бы на удешевленіи этого продукта, а слѣдовательно и на количествѣ его потребленія. Однако такое предложеніе съѣздомъ не принято, въ виду того, что соль обладаетъ такими качествами, которыя ни въ какомъ случаѣ не допускаютъ сравненія ея съ углемъ въ указанномъ отношеніи. Что же касается взиманія платы за нагрузку и выгрузку соли, то съѣздъ постановилъ ходатайствовать, чтобы это обязательство было снято съ солепромышленниковъ, и имъ была предоставлена въ этомъ такая же свобода, какъ и углепромышленникамъ.

Точно также съѣздомъ было отвергнуто и другое предложеніе солепромышленниковъ — о необходимости отмѣны для соляныхъ шахтъ правила о двухъ выходахъ на поверхность, при чемъ свой отказъ съѣздъ мотивировалъ слѣдующими соображеніями: 1) выдѣленіе гремучихъ газовъ, которыми обусловливаются случаи взрыва, бываетъ и въ мѣсторожденіяхъ каменной соли; 2) законъ о двухъ выходахъ имѣетъ еще въ виду предохранить рабочихъ отъ внезапнаго затопленія рудника водою и обваловъ, что въ кояхъ соли возможно; 3) наконецъ самая главная цѣль, достигаемая двумя выходами, съ гигиенической точки зрѣнія, заключается въ удобствѣ устройства хорошей вентиляціи.

V. По вопросу о средствахъ къ сооруженію частныхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ путей къ рудникамъ и косямъ Донецкаго бассейна.

На обсужденіе VII-го съѣзда Вашимъ Высокопревосходительствомъ были предложены слѣдующіе вопросы:

1) Къ какимъ именно угольнымъ косямъ Донецкаго бассейна было бы необходимо провести безотлагательно подъѣздные пути, въ видахъ развитія производительности всего бассейна.

2) Какъ велика ежегодная производительность копей Богодуховскихъ и Кальміускихъ, а также и тѣхъ, которыя признается полезнымъ соединить подъѣздными путями съ желѣзными дорогами.

даемому ей возрастаніи, въ будущемъ. Въ силу такого рода соображеній съѣздъ постановилъ присоединиться къ ходатайствамъ Харьковскаго земства и городского управленія о скорѣйшемъ открытіи Харьковскаго Технологическаго Института.

IV. По вопросу о мѣрахъ къ развитію на югѣ Россіи каменно-солянаго промысла.

Обсудивъ подробно всѣ заявленія по этому вопросу гг. солепромышленниковъ, съѣздъ пришелъ къ заключенію, что въ настоящее время, благодаря частной инициативѣ, данныхъ о мѣсторожденіяхъ соли въ Бахмутскомъ и Славяносербскомъ уѣздахъ настолько уже достаточно, что нѣтъ надобности въ производствѣ дальнѣйшихъ развѣдокъ, тѣмъ болѣе что опасаться монопольнаго положенія соляной промышленности въ Россіи, при многочисленныхъ и богатыхъ мѣсторожденіяхъ на сѣверѣ, востокѣ и югѣ, лѣтъ ни малѣйшаго основанія. Но, въ видахъ наибольшаго удешевленія цѣны соли, какъ предмета первой необходимости, которое главнымъ образомъ обуславливается перевозкою ея по желѣзнымъ дорогамъ, съѣздъ съ особеннымъ вниманіемъ остановился на пересмотрѣ солянаго тарифа и послѣ всесторонняго обсужденія этого вопроса, постановилъ ходатайствовать о примѣненіи къ перевозкамъ соли дифференціального тарифа съ повышеніемъ ставокъ на короткія доставки и пониженіемъ на далекія. вмѣстѣ съ тѣмъ, въ видахъ часто практикуемаго желѣзными дорогами произвольнаго пониженія тарифа, рѣшено ходатайствовать предъ правительствомъ, чтобы однажды установленные дифференціальныя тарифы на соль ни подъ какимъ предлогомъ не измѣнялись желѣзными дорогами по собственному произволу, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ.

Кромѣ того обсуждалось предложеніе гг. солепромышленниковъ о сравненіи, въ отношеніи тарифа, соли, перевозимой въ навалку, съ каменнымъ углемъ.

Такая мѣра дала бы возможность, перевоза всю соль въ навалку, подвергать ее рафинировкѣ только въ центрахъ сбыта, при

чемъ, разумѣется, вся разность въ тарифахъ отразилась бы на удешевленіи этого продукта, а слѣдовательно и на количествѣ его потребленія. Однако такое предложеніе съѣздомъ не принято, въ виду того, что соль обладаетъ такими качествами, которыя ни въ какомъ случаѣ не допускаютъ сравненія ея съ углемъ въ указанномъ отношеніи. Что же касается взиманія платы за нагрузку и выгрузку соли, то съѣздъ постановилъ ходатайствовать, чтобы это обязательство было снято съ солепромышленниковъ, и имъ была предоставлена въ этомъ такая же свобода, какъ и углепромышленникамъ.

Точно также съѣздомъ было отвергнуто и другое предложеніе солепромышленниковъ — о необходимости отмѣны для соляныхъ шахтъ правила о двухъ выходахъ на поверхность, при чемъ свой отказъ съѣздъ мотивировалъ слѣдующими соображеніями: 1) выдѣленіе гремучихъ газовъ, которыми обусловливаются случаи взрыва, бываетъ и въ мѣсторожденіяхъ каменной соли; 2) законъ о двухъ выходахъ имѣетъ еще въ виду предохранить рабочихъ отъ внезапнаго затопленія рудника водою и обваловъ, что въ кояхъ соли возможно; 3) наконецъ самая главная цѣль, достигаемая двумя выходами, съ гигиенической точки зрѣнія, заключается въ удобствѣ устройства хорошей вентиляціи.

V. По вопросу о средствахъ къ сооруженію частныхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ путей къ рудникамъ и коямъ Донецкаго бассейна.

На обсужденіе VII-го съѣзда Вашимъ Высокопревосходительствомъ были предложены слѣдующіе вопросы:

1) Къ какимъ именно угольнымъ коямъ Донецкаго бассейна было бы необходимо провести безотлагательно подъѣздные пути, въ видахъ развитія производительности всего бассейна.

2) Какъ велика ежегодная производительность копей Богодуховскихъ и Кальміускихъ, а также и тѣхъ, которыя признается полезнымъ соединить подъѣздными путями съ желѣзными дорогами.

держатъ до глубины въ 100 саж. 8,400 миллионъ пудовъ. Для разработки этихъ пластовъ работаютъ девять копей, которыя въ настоящее время имѣютъ полей открытыхъ для работъ въ 144 мил. пудовъ, онѣ подготовлены для ежегодной добычи въ 7.700,000 пудовъ и могутъ легко увеличить свою производительность до 18.700,000 пудовъ.

Въ настоящее время копи эти уплачиваютъ за перевозку угля на фурахъ до 134,250 рублей.

2) Копи, расположенныя по проектируемой питательной вѣтви отъ пункта между станціею Изюмъ до копей Алексѣевского общества, длина которой 10 верстъ и подъѣздныхъ путей къ ней $4\frac{3}{4}$ версты, разрабатываютъ свиту 13 пластовъ каменнаго угля превосходныхъ качествъ, имѣютъ подготовленныя поля въ 57 миллионъ пудовъ, добываютъ 7.700,000 пудовъ и могутъ увеличить свою производительность до 13—14 миллионъ. За перевозку угля на фурахъ въ настоящее время копи эти уплачиваютъ до 110,750 р.

3) Производительность копей, расположенныхъ по проектируемой вѣтви въ 15 вер., отъ станціи Мѣловой до Успѣвскихъ копей Булацеля выражается слѣдующими цифрами: запасовъ подготовленныхъ для работъ полей—88.000,000 пудовъ, копи уже подготовлены къ добычѣ до 2.240,000 пудовъ, но производительность ихъ можетъ быть увеличена до 9.000,000 пудовъ. Въ настоящее время, не имѣя питательной вѣтви, копи эти почти прекратили свои работы и имѣютъ единственнаго потребителя г. Луганскъ, куда сбываютъ до 700,000 пудовъ.

4) Вѣтвь отъ станціи Крестной къ хрустальскому мѣстороженію длиною въ 15 верстъ соединить копи, производительность которыхъ въ настоящее время выражается цифрою только $2\frac{1}{2}$ мил., но онѣ легко могутъ добывать до $7\frac{1}{2}$ мил., подготовленныя же поля для работъ заключаютъ до 16 миллионъ пудовъ. Копи уплачиваютъ за перевозку всего до 50,000 рублей.

5) Производительность копей, расположенныхъ близъ р. Кальміуса, для которыхъ необходимо соединеніе Богодуховской вѣтви съ Ивановской, Горнопромышленнаго Общества, выражается слѣдую-

щими цифрами: подготовленные для работ поля заключаютъ 31.500,000 пудовъ, добыча настоящаго времени равняется 1.800,000 пудовъ, съ проведеніемъ же питательной вѣтви она можетъ увеличиться до 8.700,000 пудовъ. На провозъ минеральнаго топлива на фурахъ расходуется до 31,500 рублей.

б) Наконецъ, копи, расположенныя при станціи Варварополье, которыя нуждаются въ общей питательной вѣтви въ 2 версты и въ подъѣздныхъ путяхъ съ общей длиной въ 5 верстъ, разрабатываютъ богатую свиту пластовъ Голубовскаго мѣсторожденія. Копи имѣютъ подготовленный запасъ для работъ въ 42 мил. пудовъ, ежегодно добываютъ 5.400,000 пудовъ и легко могутъ развить свои работы до 9 миллионвъ пудовъ. За провозъ въ настоящее время онѣ уплачиваютъ ежегодно до 43,500 рублей.

Собственно подъѣздные пути безъ проведенія питательныхъ вѣтвей, въ настоящее время необходимы:

а) Для копей, расположенныхъ по Азовской желѣзной дорогѣ— два пути въ 10 и 3 вер. къ станціямъ Щербиновкѣ и Никитовкѣ. Оба эти пути пересекутъ въ двухъ мѣстахъ свиту крутопадающихъ пластовъ. Здѣсь имѣется запасъ, подготовленный къ работѣ въ 65 мил. пуд., добываютъ 5¹/₂ мил. и могутъ добывать 10 мил. пудовъ.

б) для копей, расположенныхъ по Донецкой дорогѣ, вблизи ст. Марьевки, которыя въ настоящее время добываютъ до 4¹/₂ мил. пуд., но могутъ добывать до 6¹/₂ мил., а поля, подготовленные къ работѣ, заключаютъ въ себѣ до 20 мил. пуд.

в) Около полустанціи Голубовки расположена копь Уманскаго, которая нуждается въ подъѣздномъ пути въ 2 вер. Она имѣетъ подготовленный къ добычѣ запасъ въ 30 мил., добываетъ въ настоящее время 6 м. и можетъ добывать до 8 мил.; за провозъ угля на фурахъ платитъ до 30,000 руб., и наконецъ

г) Въ 4¹/₂ вер. отъ Должинской ст. находится копь Товарищества С. П. Горловой и К^о. Копь эта разрабатываетъ мѣсторожденія антрацита, извѣстнаго по своимъ отличнымъ качествамъ. Въ распоряженіи Товарищества имѣется 2 участка съ площадью въ 1¹/₂ квад. вер., содержащіе 100.000,000 пуд. до глубины въ 100 саж.

Запасъ антрацита, открытый для работъ, достигаетъ 6.000,000 пуд. для работъ вверхъ по паденію и 6.000,000 пуд. для работъ внизъ по паденію. Копь вырабатываетъ 2.250,000 въ годъ и можетъ выработать до 3.000,000 пуд. Плата за провозъ антрацита къ Донецкой станціи составляетъ въ годъ 22,500 руб.

Такимъ образомъ, копи, добыча которыхъ въ настоящее время достигаетъ 43.350,000 пуд. и которыя могутъ довести свою производительность до 86 мил. пудовъ, нуждаются въ проложеніи 60 вер. питательныхъ вѣтвей и 47 вер. подъѣздныхъ путей къ шахтамъ, всего 107 верстъ. Затраты на перевозку угля на фурахъ въ настоящее время составляютъ сумму въ 537,250 руб.

Что касается денежныхъ средствъ для осуществленія предпологаемой сѣти, то сѣздъ полагаетъ, что постройка питательныхъ вѣтвей должна производиться исключительно желѣзнодорожными обществами, а подъѣздные пути могутъ строиться или владѣльцами копей на собственные средства, или же, если они будутъ проводиться на суммы, отпускаемыя правительствомъ, то непременно желѣзнодорожными обществами тѣхъ дорогъ, къ которымъ они примыкаютъ. При этомъ я считаю необходимымъ довести до свѣдѣнія Вашего Высокопревосходительства, что, по заявленію представителя Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзныхъ дорогъ В. А. Бабина, общества этихъ дорогъ могли бы строить вѣтви и подъѣздные пути на основаніяхъ, предложенныхъ ими VI сѣзду, и углепромышленники, къ копиямъ которыхъ предположены вѣтви отъ этихъ дорогъ, на то согласны. Такимъ образомъ въ отношеніи вѣтвей отъ копей: Петровской Шейермана, Чегарской Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности, Николаевской Успенскаго и вѣтви по направленію къ Власовской копи отъ ст. Грушевской или Шахтной—финансовая сторона вопроса можетъ считаться почти разрѣшенной.

Временное управленіе Екатерининской дороги вѣтвь отъ ст. Ясиноватой къ Богодуховской станціи считаетъ питательною вѣтвью дороги Екатерининской; изысканія уже сдѣланы и составленъ техническій проектъ, который находится на разсмотрѣніи Министер-

ства путей сообщенія. При такихъ обстоятельствахъ расходъ на эту вѣтвь можетъ быть произведенъ изъ общей суммы стоимости Екатериинской дороги.

Но для постройки вѣтви и подъездныхъ путей Донецкой дороги потребуются спеціальныя средства; а такъ какъ постройку такихъ вѣтвей и путей правительство предвидѣло при составленіи устава дороги, (§ 10) то съѣздъ постановилъ ходатайствовать о томъ, чтобы для осуществленія предложенныхъ вѣтвей и подъездныхъ путей были даны Донецкой дорогѣ спеціальныя средства.

Отвѣчая на послѣдній вопросъ: въ какой мѣрѣ владѣльцы коней могли бы быть привлечены къ участию въ расходахъ по сооруженію подъездныхъ путей, съѣздъ полагаетъ, что сумма, израсходованная на питательныя вѣтви, какъ на пути, имѣющіе общае экономическое значеніе не можетъ быть погашаема только однимъ горнымъ промысломъ; промыселъ этотъ можетъ быть привлеченъ къ участию въ погашеніи затраченнаго на нихъ капитала только лишь косвенно—платежемъ възысканнаго тарифа въ $\frac{1}{40}$ к. съ пуда-версты.

Затраты же на подъездные пути должны быть уплачены тѣми конями, для которыхъ эти пути будутъ устроены. Угленепромышленники готовы въ первое время по открытіи подъездныхъ путей, уплачивать за провозъ по нимъ минеральнаго топлива по $\frac{1}{5}$ к. съ пуда и версты, а затѣмъ не выше $\frac{1}{20}$ к., причемъ Общество магистральной дороги должно не только перевозить грузъ, но и ремонтировать и содержать путь.

Для исполненія всѣхъ проектированныхъ питательныхъ вѣтвей и подъездныхъ путей, по мнѣнію съѣзда необходимы кромѣ того мѣры законодательныя и административныя, которыя касаются: 1) отчужденія земель, 2) правилъ эксплуатаціи и 3) утвержденія общихъ договорныхъ основаній между владѣльцами коней и Обществами дорогъ Курско-Харьково-Азовской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Екатериинской и онецкой.

По всѣмъ этимъ пунктамъ съѣздъ постановилъ ходатайствовать:

а) Чтобы за Донецкими каменноугольными конями было признано общественное ихъ значеніе на равнѣ съ конями Чулковской и Обидимской подмосковнаго края.

б) Объ утвержденіи правилъ постройки и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей, выработанныхъ въ совѣщаніи при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ въ 1882 году.

в) Что касается до установленія общихъ договорныхъ основаній между владѣльцами коней и Обществами дорогъ, то такъ какъ изъ правилъ, выработанныхъ въ 1881 году, комиссіей при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ, Министерство путей сообщенія выдѣлило параграфы, общія всѣмъ подъѣзднымъ путямъ въ Россіи, съѣздъ постановилъ ходатайствовать объ утвержденіи остальныхъ правилъ, касающихся спеціально подъѣздныхъ путей Донецкаго края, при чемъ § 11, по мнѣнію съѣзда, необходимо дополнить пунктомъ слѣдующаго содержанія: за подачу вагоновъ на пути частныхъ владѣльцевъ, гдѣ они будутъ передвигаться собственными ихъ локомотивами, взимать съ вагона при длинѣ пути отъ 1 до 5 верстъ по 15 коп., а при длинѣ отъ 5 до 10 верстъ 25 коп.

VI. По вопросу о мѣрахъ къ развитію дѣйствій Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи.

По этому вопросу съѣздъ, согласно рѣшенію общаго собранія членовъ Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, постановилъ ходатайствовать передъ г. Министромъ финансовъ объ измѣненіи §§ 17 и 35 и примѣчаній къ § 1 устава Общества, такъ какъ измѣненіе ихъ необходимо не только для развитія дѣлъ Общества, но и для самаго его существованія.

Примѣчаніе къ § 1 запрещаетъ вступать въ члены Общества тѣмъ лицамъ, которыя состоятъ членами въ другихъ Обществахъ Взаимнаго Кредита. Такое воспрещеніе, по мнѣнію съѣзда, не имѣетъ основаній, ибо пріемный комитетъ, при вступленіи кого либо въ члены Общества, принимаетъ во вниманіе существующее состояніе вступающаго лица, а не то, на основаніи котораго онъ былъ принятъ въ члены другаго Общества Взаимнаго Кредита, при этомъ

Общество Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ, какъ специальное учрежденіе лучше чѣмъ всякое другое оцѣниваетъ дѣла горныя; по этому нѣтъ никакой опасности въ томъ, что лицо, принятое уже въ члены какого либа Общества Взаимнаго Кредита, на основаніи его бывшаго состоянія, поступитъ членомъ Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ, когда его горное состояніе, бывшее прежде мертвымъ, превосходитъ уже земледѣльческое и требуетъ особаго специального кредита. Къ тому же существующіе законы по отношенію къ кредитнымъ учрежденіямъ допускаютъ въ настоящее время состоять членамъ въ разныхъ Обществахъ Взаимнаго Кредита, въ уставахъ которыхъ нѣтъ подобнаго запрещенія.

§ 17, по мнѣнію съѣзда, необходимо измѣнить въ смыслѣ допущенія владовъ отъ лицъ, которыя не состоятъ членами Общества. Съѣздъ полагаетъ, что Правительство, желающее развитія горной промышленности, не будетъ противостоятъ тому, чтобы этому развитію способствовали всѣ средства страны прямо и косвенно тѣмъ болѣе, что горная промышленность имѣетъ лучшія гарантіи, чѣмъ другія, ибо она не имѣетъ тѣхъ неурожаевъ, которые дѣлаютъ земледѣліе и хлѣбную промышленность рискованными.

§ 35 Общество Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ желаетъ измѣнить въ томъ смыслѣ, чтобы было дозволено принимать отъ членовъ Общества соло-векселя, совмѣстно съ залогомъ товаровъ, не исключая и минеральное топливо, и чтобы такіе соло-векселя разрѣшено было переучитывать въ другихъ кредитныхъ учрежденіяхъ. Такое ходатайство уже было однажды отклонено г. Министромъ финансовъ, который мотивировалъ свой отказъ тѣмъ, что такіе векселя имѣютъ только одну подпись; но VII съѣздъ осмѣливается принять на себя вторичное о томъ ходатайство передъ Его Высочайшимъ Превосходительствомъ, такъ какъ соло-векселя, принятые вмѣстѣ съ обезпечивающимъ ихъ валютой товаромъ, перестаютъ уже быть соло-векселями, когда на нихъ является вторая подпись Общества Взаимнаго Кредита, сдѣланная на основаніи полного обезпеченія валюты товаромъ.

Всѣ эти параграфы тормозятъ развитіе дѣлъ Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, а потому съ-

ѣздъ полагаетъ, что измѣненіе ихъ въ указанномъ смыслѣ въ настоящее время крайне необходимо.

VII. По вопросу о мѣрахъ къ обезпеченію рудниковъ, копей и заводовъ въ Донецкомъ бассейнѣ постояннымъ контингентомъ горнорабочихъ; объ опошеніяхъ наняателей и горнорабочихъ и объ улучшеніи быта сихъ послѣднихъ.

Сознавая, что при настоящихъ данныхъ, полное и вполне удовлетворительное рѣшеніе этого чрезвычайно сложнаго вопроса — невозможно, съѣздъ пришелъ къ заключенію о необходимости продолжать собирать статистическія свѣдѣнія по этому вопросу, при чемъ это дѣло поручить вниманію и заботливости гг. уполномоченныхъ вмѣстѣ съ выборными и при помощи окружныхъ горныхъ инженеровъ и углепромышленниковъ. Всѣ добытыя въ теченіи года свѣдѣнія должны быть представлены на обсужденіе будущаго съѣзда. А до тѣхъ поръ VII съѣздъ обратилъ вниманіе на нѣкоторыя отдѣльныя статьи рабочаго вопроса, тѣсно связанныя съ улучшеніемъ быта горнорабочихъ и послѣ всесторонняго ихъ обсужденія постановилъ:

1) Ходатайствовать предъ правительствомъ, чтобы паспортная система подверглась если не полной ея отмѣнѣ, то, по крайней мѣрѣ, такому существенному измѣненію, при которомъ она была бы наименѣе стѣснительною для рабочаго класса и наименѣе для него разорительною.

2) Возобновить неоднократно ходатайство съѣзда объ удаленіи кабаковъ отъ копей и рудниковъ, ибо сосѣдство ихъ вноситъ разладъ и беспорядокъ во всю рудничную администрацію и не только подрываетъ окончательно благосостояніе и нравственность рабочихъ, но нерѣдко и служитъ причиною многихъ несчастныхъ случаевъ.

Затѣмъ VII съѣздъ одобрилъ, представленной горнымъ инженеромъ А. Мевіусомъ, проектъ устава кассы для увѣчныхъ горнорабочихъ и постановилъ ходатайствовать объ утвержденіи этого устава.

VIII. По вопросу о земскомъ обложеніи.

Въ виду несоразмѣрности и крайней несправедливости земскаго налога на рудничныя зданія, въ основаніе котораго берется не только цѣнность и доходность самаго предпріятія, опредѣляемая гадательными цифрами производительности копей, г. Министръ внутреннихъ дѣлъ изволилъ разрѣшить экстренныя земскія собранія Бахмутскаго и Славяносербскаго уѣздовъ съ участіемъ гг. уполномоченныхъ горнопромышленнаго съѣзда и окружныхъ инженеровъ, для обсужденія и разработки основаній къ болѣе правильному и справедливому распредѣленію земскихъ налоговъ. Желая снабдить для руководства своихъ уполномоченныхъ нѣкоторыми основаніями, на которыхъ возможно соглашеніе съ земствомъ, съѣздъ послѣ подробнаго обсужденія этого вопроса, остановился на трехъ предложеніяхъ.

Первое изъ нихъ состоитъ въ томъ, чтобы для опредѣленія цѣнности зданій и сооруженій каждаго рудника принималась углеподъемная сила, дѣйствующая на рудникѣ, такъ какъ существуетъ тѣсная связь между способомъ подъема полезнаго груза и количествомъ добываемаго продукта, а слѣдовательно, и доходностью предпріятія.

Въ основаніи втораго предложенія лежитъ тотъ принципъ что угольная промышленность должна участвовать въ платежѣ земскихъ налоговъ соотвѣтственно той долѣ цѣнности, которую она представляетъ въ ряду другихъ имуществъ, подлежащихъ земскому обложенію.

Наконецъ, третье предложеніе основано на опредѣленіи цѣнности рудника, подлежащаго обложенію, согласно существующей въ Донецкомъ бассейнѣ арендной попудной платѣ.

Обсудивъ подробно эти предложенія и считая преждевременнымъ отдавать какому либо изъ нихъ свое предпочтеніе, съѣздъ предоставилъ своимъ уполномоченнымъ свободу избранія того или другаго способа при соглашеніи съ земскими собраніями.

IX. Съездъ призналъ нужнымъ пересмотрѣть правилъ перевозки минеральнаго топлива, отправляемаго съ копей расположенныхъ по Курско-Харьково-Азовской и Донецкой желѣзными дорогамъ.

Пересмотръ правилъ о перевозкахъ минеральнаго топлива Донецкаго бассейна вызванъ былъ заявленіями многихъ изъ гг. углепромышленниковъ о различныхъ затрудненіяхъ и неправильностяхъ, которыя встрѣчаются при примѣненіи къ перевозкамъ минеральнаго топлива правилъ, данныхъ къ руководству Министерствомъ путей сообщенія и конвенціи, заключенной между дорогами, общей для всѣхъ грузовъ вообще, тогда какъ уголь, какъ грузъ, имѣющій свои особыя качества и перевозимый въ сравнительно огромныхъ количествахъ, требуетъ установленія специальныхъ и весьма подробныхъ правилъ перевозки, прямо вытекающихъ изъ практики. Обсудивъ подробно всѣ параграфы этихъ правилъ какъ общихъ, такъ и относящихся исключительно до отправокъ съ Донецкой каменноугольной желѣзной дороги, съездъ призналъ необходимымъ сдѣлать въ нихъ нѣкоторыя измѣненія, согласно полученнымъ о томъ заявленіямъ углепромышленниковъ.

Кромѣ того было разсмотрѣно заявленіе выборнаго отъ Донецкихъ углепромышленниковъ о томъ, что уголь, слѣдующій съ Донецкой дороги на Козлово-Воронежско-Ростовскую для дальнѣйшаго направленія на дороги II и I группъ, занимая собою крытые и болѣе удобные вагоны, оставляетъ въ распоряженіи Донецкихъ углепромышленниковъ почти исключительно одни лишь угольные вагоны типа Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, которые для перевозки минеральнаго топлива и въ особенности антрацита—совершенно непригодны. На основаніи этого заявленія, съездъ постановилъ настоятельно ходатайствовать передъ Министромъ путей сообщенія о томъ, чтобы всѣ угольные вагоны типа Донецкой дороги, а также и другихъ дорогъ, по мѣрѣ необходимости перестройки ихъ, постепенно передѣлывались по типу угольнаго вагона, выработанному на Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ. Такимъ образомъ можно будетъ достигнуть болѣе удобной нагрузки и выгрузки

угля и антрацита, а также безпрятственнаго приема угольныхъ вагоновъ всѣми дорогами въ прямомъ сообщеніи, такъ какъ вагоны этого типа удобны для перевозки и многихъ другихъ грузовъ. Что же касается угольныхъ вагоновъ типа Козлово-Воронежско Ростовской желѣзной дороги, то въ ихъ конструкціи, по мнѣнію съѣзда, необходимо теперь же сдѣлать измѣненіе, при которомъ пока въ продольныхъ стѣнкахъ были бы замѣнены болѣе широкимъ и высокимъ отверстіемъ и дверью для устраненія крайней убыточности и неудобства при нагрузкѣ и выгрузкѣ крупныхъ кусковъ антрацита. Наконецъ, рѣшено просить Министерство путей сообщенія, чтобы угольные вагоны для строящейся Екатерининской желѣзной дороги заказывались исключительно по типу Азовской дороги, такъ какъ вагоны, нынѣ находящіеся въ употребленіи на Донецкой дорогѣ, какъ оказалось на практикѣ, не только не удобны для перевозки другихъ грузовъ, но даже и для угля.

Независимо отъ сего, съѣздъ сдѣлалъ постановленія по слѣдующимъ отдѣламъ обсуждаемаго вопроса:

А. О потеряхъ угля въ пути.

Вполнѣ сознавая, что потеря угля при перевозкѣ совершенно ничтожна, и что недостачи происходятъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда нагруженный въ вагоны уголь утрачивается отъ причинъ совершенно случайныхъ, за которыя желѣзныя дороги должны быть отвѣтственны, съѣздъ тѣмъ не менѣе не нашелъ удобнымъ въ настоящее время ходатайствовать объ уменьшеніи размѣра % безъ отвѣтственныхъ потерь, установленнаго циркуляромъ Техническо-Инспекторскаго комитета отъ 28 мая 1879 года за № 5796, желая, во первыхъ, обождать результата опытовъ, производящихся по II и III группамъ желѣзныхъ дорогъ съ цѣлью опредѣленія убыли угля въ пути и во вторыхъ, и главнымъ образомъ, въ виду того, что количество допускаемыхъ потерь (3%) введено въ договоры, заключенные съ имѣющимися на нѣкоторыхъ дорогахъ отвѣтственными артелями. Въ силу этого съѣздъ постановилъ: 1) просить председателей съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ II и III группъ сообщить

уполномоченнымъ VII горнопромышленнаго съѣзда результаты произведенныхъ опытовъ перевозки угля съ цѣлью опредѣленія его естественной убыли въ пути, и 2) просить Министерство путей сообщения предложить правленіямъ Обществъ дорогъ, перевозящихъ уголь, при заключеніи новыхъ договоровъ съ артелями, имѣть въ виду уменьшеніе безъотвѣтственныхъ % потерь угля при его перевозкѣ.

Б. Объ излишнемъ вѣсѣ или перегрузѣ.

По этому вопросу поступило наибольшее количество заявленій съ протестами противъ отгрузокъ, которыя практикуются почти всѣми дорогами. Обсудивъ правила, по которымъ производится отгрузка изъ вагоновъ угля на передаточныхъ станціяхъ, и выслушавъ возраженія обѣихъ сторонъ, съѣздъ для уменьшенія подобныхъ случаевъ призналъ необходимымъ: 1) установить вагонные вѣсы на станціяхъ непосредственной отправки угля; 2) просить правленія дорогъ: Курско-Харьково-Азовской, Харьковско-Николаевской, Донецкой и Московско-Курской о скорѣйшемъ измѣненіи надписей грузъ 600 пуд. на грузъ 650 пуд. на вагонахъ типа, допускающаго такую вмѣстимость, въ силу соглашенія, состоявшагося между угленпромышленниками и дорогами на совѣщаніи 1-го сентября 1880 года въ г. Харьковѣ; 3) такъ какъ случаи отгрузокъ будутъ неизбежны, когда грузъ вагона перейдетъ за предѣлы его вмѣстимости въ 650 пуд., то для такихъ случаевъ съѣздъ призналъ полезнымъ установить слѣдующій порядокъ: а) непременно означать въ документахъ, сопровождающихъ грузъ, и увѣдомлять станцію отправления о количествѣ отгруженнаго изъ каждаго вагона угля; б) имѣть на станціи особую книгу, въ которую эти грузы записываются и в) по мѣрѣ накопленія отгруженнаго угля, онъ продается распоряженіемъ выборнаго соответствующаго района, а вырученныя деньги вносятся въ кассу комиссіи выборныхъ и впоследствии получаютъ назначеніе по опредѣленію ближайшаго съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи. Однако такой порядокъ долженъ примѣняться только въ тѣхъ случаяхъ, когда, при передачѣ, отгрузъ сдѣланъ изъ ва-

гона, отправленнаго со станціи, не имѣющей вагонныхъ вѣсовъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда вагонъ на станціи отправленія былъ уже разъ взвѣшенъ и вывѣренъ,—уголь, отгруженный при послѣдующемъ взвѣшиваніи на станціи передачи, поступаетъ въ собственность дороги, а управленіе оной уплачиваетъ товаротправителю полную стоимость отгруженнаго угля по цѣнѣ его на станціи отправленія.

В. О сборѣ за взвѣшиваніе угля.

Хотя сборъ этотъ, установленный въ размѣрѣ 50 коп. съ вагона, признается многими углепромышленниками слишкомъ высокимъ, съѣздъ тѣмъ не менѣе рѣшилъ оставить его безъ измѣненія, но вмѣстѣ съ тѣмъ постановилъ ходатайствовать предъ правительствомъ, чтобы впредь, при установленіи какихъ либо сборовъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ для покрытія экспедиціонныхъ расходовъ по вагоннымъ отправкамъ, сборы эти отнюдь не распространялись на отправки минеральнаго топлива.

Г. О складахъ.

По этому вопросу съѣздъ постановилъ ходатайствовать о скорѣйшемъ утвержденіи, выработаннаго еще на VI съѣздѣ, проекта положенія о складахъ минеральнаго топлива и другихъ горныхъ продуктовъ Донецкаго бассейна.

Рядомъ съ этимъ съѣздъ рѣшилъ поручить уполномоченнымъ пригласить Харьковскую городскую думу ускорить рѣшеніемъ вопроса о городскихъ складахъ, ибо ихъ устройство неминуемо повліяетъ на уменьшеніе стоимости угля, потребляемаго жителями г. Харькова, а слѣдовательно отразится и на дальнѣйшемъ развитіи сбыта минеральнаго топлива.

Д. О прямомъ сообщеніи.

Такъ какъ распоряженія, изданныя Министерствомъ путей сообщенія о безпрепятственномъ приѣмѣ всѣми дорогами, угля безъ перегрузки въ вагонахъ типа Донецкой дороги по сіе время или

XI. По вопросу объ избраніи выборныхъ отъ углепромышленниковъ и уполномоченныхъ отъ VII съѣзда.

По обсужденіи съѣздомъ всѣхъ вопросовъ, заключавшихся въ утвержденной Вашимъ Высокопревосходительствомъ программѣ, было произведено посредствомъ закрытой баллотировки избраніе выборныхъ отъ углепромышленниковъ для распредѣленія вагоновъ между копами, ихъ кандидатовъ, и уполномоченныхъ отъ VII съѣзда, для ходатайствъ передъ правительствомъ, согласно постановленіямъ съѣзда, и для участія въ собраніяхъ Техническо-Инспекторскаго комитета по перевозкамъ минеральнаго топлива.

Избраны: Выборными: Гг. Мевіусъ, Яшевскій и Депрерадовичъ.

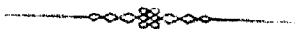
Кандидатами къ нимъ: Гг. Сомовъ, Пестеревъ и Тиръ.

Уполномоченными: Гг. Горловъ, Авдаковъ и Шейрманъ.

Послѣ чего VII съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи въ Харьковѣ былъ закрытъ 27 ноября.

Предсѣдатель съѣзда Тайный Совѣтникъ *Иславинъ*.

Секретарь съѣзда горный инженеръ *М. Яшевскій*.



СОСТАВЪ

Членовъ VII-го Съезда Угледопромышленниковъ

(ВЪ ГОРОДѢ ХАРЬКОВѢ).

1. Авдаковъ Н. С. Горный Инженеръ, Представитель французскаго Горнаго и Промышленнаго Общества въ Россіи. Уполномоченный отъ VI съезда горнопромышленниковъ.
2. Алчевскій А. Ю. Представитель Алексѣевского Горнопромышленнаго Общества. Уполномоченный отъ VI съезда горнопромышленниковъ.
3. Антекманъ А. Г. Угледопромышленникъ.
4. Бабинъ В. А. Горный Инженеръ Директоръ Правленія и Представитель Общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги.
5. Базръ М. О. Инженеръ, управляющій рудниками французскаго Горнаго и Промышленнаго Общества въ Россіи и представитель рудника г. Уразовой.
6. Балкашинъ И. И. Инженеръ, управляющій и представитель Донецкой каменноугольной желѣзной дороги.
7. Василювъ И. А. Горный Инженеръ. Управляющій Горною и Соляною частями въ Области Войска Донскаго.
8. Винеръ Н. Д. Горный Инженеръ, представитель Лозово-Севастопольской желѣзной дороги.
9. Витте А. Г. Представитель Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ.
10. Горловъ Ш. Н. Горный Инженеръ. Представитель Должанскаго Товарищества.
11. Гейнцельманъ Ю. Ю. Представитель рудника г. Малкина.

12. Гелеръ, фонъ, А. Ф. Землевладѣлецъ и углепромышленникъ,
и представитель рудника г-жи Шаховой.
13. Гордѣенко Е. С. Представитель Харьковскаго Губернскаго
Земства.
14. Галильманъ И. А. Горный Инженеръ.
15. Грищенко И. К. Заводчикъ—пивоваръ.
16. Гинглятъ А. Т. Князь. Представитель заводчика Нобеля.
17. Даниловъ И. А. Углепромышленникъ и представитель Южно-
Русскаго Общества каменноугольной промышлен-
ности.
18. Депрерадовичъ Г. В. Землевладѣлецъ и углепромышленникъ.
19. Древицкій Я. И. Землевладѣлецъ и углепромышленникъ;
представитель рудника гг. Синоревскихъ.
20. Дараганъ О. Ф. Инженеръ, представитель Курско-Кіевской
желѣзной дороги.
21. Добролюбовъ В. А. Представитель Берестовскаго рудника
г-жи Иловайской.
22. Дымманъ В. В. Инженеръ, Дѣйствительный Статскій Совѣт-
никъ Правительственный Инспекторъ Курско-Харь-
ково-Азовской желѣзной дороги; представитель Ми-
нистерства Путей Сообщенія.
23. Заславскій М. М. Углепромышленникъ.
24. Зеленцовъ И. И. Окружный Горный Инженеръ 2-го округа
Западной части Донецкаго края.
25. Залотаревъ М. А. Генераль-Маіоръ, углепромышленникъ и
представитель рудника г. Губонина. Уполномочен-
ный отъ VI сѣзда горнопромышленниковъ.
26. Завадскій А. М. Горный Инженеръ—представитель Семеновска-
го рудника фирмы Лемешевскій и Завадскій.
27. Ивановъ В. А. Инженеръ, Управляющій Курско-Харьково-Азов-
скою жел. дорогою и представитель ея.
28. Ивановъ П. И. Горный Инженеръ.
29. Иловайскій И. Г. землевладѣлецъ и углепромышленникъ.
30. Иславинъ Б. А. Тайный Совѣтникъ. Предсѣдатель VII сѣзда.
31. Карновъ П. А. Землевладѣлецъ и углепромышленникъ.
32. Кеберъ А. К. Углепромышленникъ.
33. Къвапишевскій К. И. Горный инженеръ. Управляющій Кор-
сунскою копью Южно-Русскаго Общества.

34. Юшкинъ С. И. Угледоучитель Донской.
35. Корепевъ А. Г. Угледоучитель и представитель рудника г. Фрекина.
36. Крамаревъ М. С. Представитель рудника г. Голуба.
37. Крамаревъ М. М. Угледоучитель и представитель рудника гг. братьевъ Аптекманъ.
38. Крестовниковъ. Представитель Московско-Курской жел. дор.
39. Кривошеинъ. Представитель Донецкой каменноугольной желѣзной дороги.
40. Кузнецовъ А. Г. Угледоучитель и представитель рудника г. Пшеничнаго.
41. Казьминъ. Угледоучитель.
42. Кгаевскій С. С. Углеторговецъ.
43. Лепуновскій Н. Н. Горный инженеръ—представитель Брянцевской соляной копи Брянцевскаго Товарищества.
44. Леоновъ П. В. Инженеръ, представитель Московско-Курской желѣзной дороги.
45. Лешедко В. Н. Инженеръ представитель Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.
46. Ленардъ Л. А. Представитель рудника г. Наслѣдышева.
47. Маркѣвичъ. Горный инженеръ. Представитель Ростово-Владикавказской желѣзной дороги.
48. Миненковъ А. В. Горный инженеръ. Управляющій Чегарскимъ рудникомъ Южно-Русскаго Общества
49. Мевіусъ А. Ф. Горный инженеръ. Предсѣдатель коммисіи выборныхъ отъ угледоучителей и представитель рудника графа Орлова.
50. Наслѣдышевъ. Угледоучитель.
51. Нейшельдъ К. А. Управляющій рудниками Товарищества Далжанской антрацитовой копи С. П. Горловой и К^о.
52. Неключевъ. Угледоучитель.
53. Носовъ А. А. Горный Инженеръ.
54. Поповъ И. К. Генераль-Маіоръ. Донской угледоучитель и выборный отъ Донскихъ угледоучителей.
55. Поповъ Н. Ф. угледоучитель.
56. Прохоровъ И. П. Угледоучитель.

57. Ишеничный С. Д. Углепромышленникъ.
58. Пестеревъ П. В. Горный инженеръ. Представитель рудника г. Казьмина.
59. Пушкаревичъ. Представитель Орловскаго рудника М. Фроицкевичъ и К^о.
60. Радцигъ. Представитель Харьково-Николаевской жел. дороги.
61. Родаковъ. Землевладѣлецъ и углепромышленникъ.
62. Рыковскій П. П. Углепромышленникъ.
63. Рутченко В. И. Углепромышленникъ и представитель рудника г-жи Мандрикиной.
64. Сомовъ П. В. Землевладѣлецъ и углепромышленникъ.
65. Скарятинъ Н. Д. Директоръ и представитель рудниковъ Русскаго Общества пароходства и торговли.
66. Стемпковскій Д. А. Горный Инженеръ Маркшейдеръ 1-го округа западной части Донецкаго края
67. Таскинъ Е. Н. Окружный Горный Инженеръ 1-го округа западной засти Донецкаго края.
68. Титовъ В. А. Инженеръ. Строитель Екатерининской желѣзной дороги.
69. Телятниковъ А. А. Представитель Харьковскаго земства.
70. Уманскій И. Л. Углепромышленникъ и представитель рудника г. Хлытчіева.
71. Успѣльскій Л. П. Землевладѣлецъ и углепромышленникъ.
72. Фелькнеръ И. Ф. Горный инженеръ, Представитель Деконовской соляной копи.
73. Фепинъ. Землевладѣлецъ и углепромышленникъ.
74. Фроицкевичъ Ц. Н. Горный инженеръ.
75. Чикваидзе. Представитель Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д.
76. Шауфусъ.
77. Шейрманъ А. В. Углепромышленникъ.
78. Шипиловъ П. А. Углепромышленникъ.
79. Шаховъ Н. А. Углепромышленникъ.
80. Штида Е. Х. Инженеръ Представитель Тамбово-Саратовской желѣзной дороги.
81. Хенкенъ. Представитель рудника г. Майданскаго и К^о.
82. Хлытчіевъ. Углепромышленникъ.
83. Юмъ. Представитель завода Новороссійскаго Общества (Юза).

84. Юзъ И. И. Представитель завода Новороссійскаго Общества.
85. Ооминъ. Углепромышленникъ.
86. Яшевскій. Горный Инженеръ. Завѣдывающій Ясиновскимъ рудникомъ г. Шредера. Выборный отъ углепромышленниковъ. Секретарь VII съѣзда.



Журналъ 1-го засѣданія (10 Ноябрь)

Засѣданіе открыто въ 12^{1/2} часовъ дня.

Присутствовало 32 члена съѣзда.

Г. Предсѣдатель съѣзда Тайный Совѣтникъ В. А. Иславинъ открылъ засѣданіе съѣзда вступительною рѣчью, въ которой сообщилъ о дополнительныхъ вопросахъ къ программѣ занятій съѣзда и затѣмъ предложилъ на одобреніе редакцію телеграммъ Господамъ Министрамъ: Государственныхъ Имуществъ и Путей Сообщенія.

Секретарь VI съѣзда доложилъ отчетъ о расходахъ, произведенныхъ имъ по дѣламъ VI съѣзда.

Избранъ секретаремъ VII съѣзда единогласно М. И. Яшевскій.

Сдѣланъ докладъ Н. С. Авдаковымъ о дѣятельности уполномоченныхъ отъ VI съѣзда и о результатахъ ихъ ходатайствъ. Въ концѣ этого отчета гг. уполномоченные внесли предложеніе выразить благодарность бывшему директору Горнаго Департамента Г. Л. Грасгофу, Начальнику Отдѣленія частныхъ заводовъ того-же департамента А. А. Штофу и представителю Министерства Путей Сообщенія Инженеру Н. А. Ласкину за ихъ дѣятельные труды при разработкѣ постановленій съѣзда—что принято собраніемъ и записывается въ журналъ.

Выражена собраніемъ благодарность гг. уполномоченнымъ за ихъ плодотворную дѣятельность.

Засѣданіе закрыто въ 2^{1/2} часа дня. Слѣдующее засѣданіе назначено на 11 число въ 12 часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 1-го засѣданія.

Предсѣдатель. Милостивые Государи! Открывая засѣданія VII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, мнѣ пріятно заявить передъ Вами, что постановленія и ходатайства предшествовавшихъ съѣздовъ получили по нѣкоторымъ предметамъ надлежащее движеніе, по другимъ—близки даже къ осуществленію. Болѣе подробное разъясненіе, въ этомъ отношеніи, будетъ сообщено Вамъ при чтеніи отчета о дѣятельности уполномоченныхъ, избранныхъ Вами на VI съѣздѣ. Что касается занятій предстоящей сессіи, то Вамъ они извѣстны изъ разосланной программы. Программу эту, по порученію г. Министра Государственныхъ Имуществъ я обязанъ дополнить еще двумя вопросами существенной важности, а именно: 1) о пониженіи тарифа на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ русскаго минеральнаго топлива безъ повышенія ставокъ на ближайшіе пункты; 2) объ указаніи тѣхъ коней Донецкаго бассейна, къ которымъ необходимо было бы провести безотлагательно подъѣздные пути, въ виду развитія производительности всего Донецкаго бассейна. Текстъ этихъ предписаній будетъ предъявленъ Вамъ въ то время, когда дойдетъ очередь до обсужденія названныхъ предметовъ.

Прежде чѣмъ приступить къ прочтенію отчета г. секретаря и гг. уполномоченныхъ, я по принятому порядку, представляю на Ваше одобреніе депеши двумъ Министрамъ.

Выслушанъ и одобренъ съѣздомъ проектъ двухъ телеграммъ:

Петербургъ, Министру Государственныхъ Имуществъ.

Собраніе южныхъ горнопромышленниковъ, при открытіи мною VII съѣзда, просило выразить Вашему Высокопревосходительству глубокую благодарность за Ваше благосклонное содѣйствіе къ разрѣшенію самыхъ существенныхъ нуждъ горнаго промысла на югѣ.

Иславинъ.

Петербургъ, Министру Путей Сообщенія.

Южные горнопромышленники, собравшіеся на VII съѣздѣ, поручили мнѣ просить Ваше Высокопревосходительство не отказать въ дальнѣйшемъ содѣйствіи со стороны вѣдомства Путей Сообщенія къ осуществленію тѣхъ мѣръ, которыя необходимы для успѣховъ нашего горнаго дѣла.

Иславинъ.

Предсѣдатель. Теперь намъ слѣдуетъ избрать секретаря и выслушать отчетъ по движенію суммъ бывшего секретаря г. Яшевскаго за прошедшій годъ.

Голоса. Просимъ остаться Михаила Игнатьевича Яшевскаго.
М. И. Яшевскій прочелъ отчетъ за истекшій годъ.

Председатель. Прежде чѣмъ Вы изволите выслушать отчетъ уполномоченныхъ, я считаю пріятнымъ долгомъ довести до Вашего свѣдѣнія, что постановленія и ходатайства шестаго съѣзда горнопромышленниковъ удостоились Высочайшаго Его Величества вниманія: Его Высокопревосходительству господину Министру Государственныхъ Имуществъ угодно было сдѣлать въ мартѣ мѣсяцѣ сего года всеподданнѣйшій докладъ о нуждахъ горной промышленности на югѣ Россіи; докладъ, носившій весьма сочувственный характеръ какъ къ нуждамъ этой промышленности, такъ и вообще къ съездамъ горнопромышленниковъ.

А в д а к о в ъ. (читаетъ отчетъ уполномоченныхъ отъ VI съѣзда).

Милостивые Государя!

На шестомъ съездѣ горнопромышленниковъ Вамъ угодно было уполномочить меня, М. А. Золотарева и А. К. Алчевскаго представить правительству рядъ ходатайствъ съѣзда о главнѣйшихъ и разнообразныхъ нуждахъ горной промышленности южной Россіи. Вы уполномочили насъ также хлопотать объ ихъ утвержденіи и разрѣшеніи. Въ настоящее время я имѣю честь представить Вамъ подробный отчетъ о положеніи всѣхъ постановленій и ходатайствъ прошлаго съѣзда, а съ симъ вмѣстѣ и о дѣятельности Вашихъ уполномоченныхъ.

Постановленія и ходатайства шестаго съѣзда были нами представлены на благоусмотрѣніе правительства въ декабрѣ мѣсяцѣ, и прежде всего Его Высокопревосходительству господину Министру Государственныхъ Имуществъ, какъ непосредственному руководителю горной промышленности въ Россіи и защитнику ея интересовъ.—При представленіи нашихъ ходатайствъ господину Министру Государственныхъ Имуществъ, значительная часть коихъ, по своему важному для промышленности значенію, не могла быть съ надлежащей точностью и полнотою изложена въ формѣ однихъ лишь докладныхъ записокъ, мы убѣдились въ необходимости ихъ разсмотрѣнія и формулировки въ особыхъ совѣщаніяхъ и посему въ тоже время просили господина Министра Государственныхъ Им-

щество о разрѣшеніи для этой цѣли особыхъ совѣщаній при Горномъ Департаментѣ. Его Высокопревосходительство изволило къ этому отнестись съ полнымъ сочувствіемъ и разрѣшилъ означенныя совѣщанія, которыя и начались 25-го января подъ предсѣдательствомъ бывшаго въ то время директора Горнаго Департамента Д. С. С. Г. Л. Грасгофа. Кромѣ предсѣдателя, членами совѣщанія состояли: вице-директоръ Горнаго Департамента Д. С. С. К. А. Скальковскій, Начальникъ Отдѣленія частныхъ заводовъ Д. С. С. А. А. Штофъ, управляющій Горною и Соляною частями Области Войска Донскаго С. С. П. А. Васильевъ, Окружный Инженеръ Е. П. Таскинъ и Ваши уполномоченные. Кромѣ означенныхъ лицъ въ совѣщаніяхъ принимали участіе: по вопросамъ объ обезпеченіи рудниковъ взрывчатыми веществами—Начальникъ Отдѣленія польскихъ заводовъ горный инженеръ А. П. Кеппелъ и по вопросу о развѣдкахъ мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ въ Донецкомъ бассейнѣ—Профессоръ Горнаго Института горный инженеръ Г. Д. Романовскій.

По окончаніи совѣщаній въ Горномъ Департаментѣ, мы занимались разсмотрѣніемъ ходатайствъ съѣзда, имѣющихъ отношеніе къ перевозкамъ минеральнаго топлива и вообще къ желѣзнымъ дорогамъ въ особыхъ „совѣщаніяхъ, учрежденныхъ при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ Департамента желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ Донецкаго минеральнаго топлива“, бывшихъ подъ предсѣдательствомъ Д. С. С. Глушинскаго съ участіемъ представителей: отъ Министерства Путей Сообщенія, отъ желѣзныхъ дорогъ, Министерствъ Военнаго и Государственныхъ Имуществъ.—Полный списокъ членовъ этихъ совѣщаній Вы можете видѣть въ имѣющихся у Васъ протоколахъ этихъ совѣщаній.—Независимо отъ сего, нами были представлены ходатайства господину Министру Финансовъ и господину Министру Внутреннихъ Дѣлъ по вопросамъ, находящимся въ непосредственной отъ нихъ зависимости.—Накопецъ, какъ будетъ объяснено ниже, по вопросу о грунтовыхъ дорогахъ намъ пришлось принять участіе въ чрезвычайномъ Екатеринославскомъ Губернскомъ Земскомъ Собраніи, по вопросу объ угольныхъ складахъ—въ Харьковской Городской Управѣ и Думѣ и накопецъ, на основаніи вновь

учрежденной инструкціи гг. выборныхъ, одинъ изъ насъ постоянно принималъ участіе въ мѣсячныхъ въ городѣ Харьковѣ совѣщаніяхъ по перевозкамъ минеральнаго топлива, при участіи выборныхъ и представителей желѣзныхъ дорогъ.

Прежде всего я сообщу Вамъ отчетъ о занятіяхъ нашихъ въ совѣщаніяхъ при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ Департамента желѣзныхъ дорогъ.

Всѣ вопросы, обсуждавшіеся въ этихъ собраніяхъ, касались либо упорядоченія перевозокъ минеральнаго топлива, либо расширенія существующаго на уголь сбыта. Въ виду сложности нѣкоторыхъ вопросовъ и необходимости многіе изъ ходатайствъ и проектовъ, выработанныхъ углепромышленнымъ съѣздомъ, согласовать съ работами и проектами по тѣмъ-же предметамъ, выработанными въ разное время правительственными учрежденіями и правительственными комиссіями—пришлось ихъ разобрать и познакомиться съ этими трудами. Трудъ этотъ, очень сложный и обширный, принялъ на себя представитель отъ Министерства Путей Сообщенія инженеръ П. А. Ласкинъ и изложилъ все это въ формѣ „отчета о трудахъ, происходившаго въ Харьковѣ VI съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи и о послѣдующихъ изъ него мѣропріятіяхъ“. Отчетъ этотъ напечатанъ въ имѣющихся у васъ протоколахъ и послужилъ основаніемъ для обсужденія всѣхъ ходатайствъ съѣзда, касавшихся перевозокъ и сбыта минеральнаго топлива Донецкаго бассейна. Съ подробностями его вы изволите сами познакомиться, я же передамъ результаты, къ какимъ пришло совѣщаніе по всѣмъ разсмотрѣннымъ въ немъ вопросамъ.

1) Планъ предстоящихъ перевозокъ минеральнаго топлива на 1882 годъ былъ принятъ съ нѣкоторымъ измѣненіемъ, сообразно выяснившимся на съѣздѣ даннымъ. Такимъ образомъ къ перевозкамъ на 1882 годъ опредѣлено:

по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ	. 53.000,000
по Козлово-Воронежско-Ростовской	. . 40.000,000
а всего къ вывозу по желѣзнымъ дорогамъ изъ Донецкаго каменноугольнаго бассейна	93.000,000

Такіе размѣры угольныхъ перевозокъ на этотъ годъ надо считать вполне достаточнымъ.

2) *О тарифахъ на минеральное топливо.*—Тарифный вопросъ снова подвергся многостороннему обсужденію и для возможно полного уясненія этого вопроса были прослушаны и обсуждены два доклада инженера г. Ласкина „о добычѣ русскаго минеральнаго топлива, ввозѣ иностраннаго и о перевозкахъ того и другаго по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ“, и второй докладъ „о желѣзнодорожныхъ тарифахъ на минеральное топливо у насъ и за границей“. Эти доклады со всеми выводами тоже напечатаны въ имѣющемся у васъ протоколахъ.

Разсмотрѣвъ разнаго рода виды и родъ топлива, разобравъ статистическія данныя по добычѣ, перевозкамъ и сбыту минеральнаго топлива въ бассейнахъ Донецкомъ, Подмосковномъ, Польскомъ и Уральскомъ, опредѣливъ характерныя особенности добычи перевозокъ и сбыта по каждому бассейну въ отдѣльности, наконецъ разсмотрѣвъ во всей полнотѣ ввозъ иностраннаго угля и районы его распространенія, докладчикъ въ концѣ концовъ заключаетъ, что для расширенія сбыта отечественнаго минеральнаго топлива, помимо постройки желѣзныхъ дорогъ, необходимо: *безотлагательное устраненіе всякихъ препятствій къ сооруженію (на средства самихъ копей) подъѣздныхъ рельсовыхъ паровыхъ путей, а специально для Донецкаго бассейна, какъ мишеннаго мѣстныхъ потребителей минеральнаго—топлива, примѣненіе къ перевозкамъ его прямыхъ дифференціальныхъ тарифовъ отъ пунктовъ дороги до мѣсти его потребленія, но если-бы этихъ мѣръ оказалось недостаточно и потребовались-бы мѣры чисто охранительнаго характера, дабы задержать дальнѣйшее распространеніе иностраннаго угля внутрь страны, то изъ двухъ предполагаемыхъ мѣръ, а именно: 1) ограниченія для желѣзныхъ дорогъ права понижать тарифы на обратныя перевозки угля и 2) установленія таможенной на иностранный уголь пошлины, предпочтеніе, по мнѣнію докладчика, должно быть отдано пошлинѣ.*—Допуская однако установленіе пошлины, докладчикъ призналъ ее своевременною лишь тогда, когда устранятся все препят-

ствія (къ отчужденію земель, къ постройкѣ вѣтвей и т. д.) и приняты будутъ все мѣры и *особенно прямые дифференціальные тарифы* для успѣшнаго развитія русской каменноугольной промышленности.

Далѣе, для установленія исходной точки къ отысканію наиболѣе раціональнаго для минеральнаго топлива тарифа, докладчикъ предложилъ обсудить совмѣстно обзоръ русскихъ и заграничныхъ тарифовъ на минеральное топливо. Сравнивъ тарифы русскіе съ тарифами практикуемыми въ Пруссіи, Франціи, Бельгіи и Англии, докладчикъ пришелъ къ заключенію, что все иностранныя тарифы, переведенныя въ кредитную валюту, даже по выгодному для нихъ курсу, оказываются выше нашихъ тарифовъ, что умѣренность нашего минеральнаго тарифа еще болѣе обнаруживается, когда мы вспомнимъ, что онъ примѣняется безъ различія разстояній и будучи во многихъ случаяхъ ниже эксплуатационныхъ расходовъ нашихъ дорогъ, покрывается излишками отъ перевозки прочихъ грузовъ или еще чаще правительственною гарантіей. Окончательнымъ выводомъ докладчикъ представилъ, что для поощренія нашей каменноугольной промышленности необходимо: съ одной стороны *детинговскіе пошлины* на ввозимый къ намъ иностранный уголь, съ другой—примѣненіе къ продуктамъ ея *прямыхъ дифференціальныхъ тарифовъ*, при томъ на началахъ уже предложенныхъ имъ 6-му слѣзду, именно такихъ, которые *будучи приложены къ перевозкамъ извѣстнаго рода, могли-бы дать достаточный доходъ для покрытия полурисковыхъ въ томъ-же году отдѣльными дорогами отъ угольныхъ движений выручекъ, согласно дѣйствующимъ на нихъ мѣстнымъ тарифамъ*. Для достиженія этой цѣли, какъ Вамъ извѣстно, потребуются, при пониженіи ставокъ, при перевозкахъ на рынки отдаленныя, повысить таковыя для рынковъ ближайшихъ.

Соглашаясь безусловно съ главнѣйшими выводами докладчика о мѣрахъ къ увеличенію сбыта нашего угля, не отрицая за системой дифференціальнаго тарифа того громаднаго вліянія, которое она окажетъ на расширеніе сбыта угля, мы не могли согласиться съ основаніями, предложенными инженеромъ г. Ласкинымъ, мы выразили несогласіе въ слѣдующей нашей запискѣ:

О необходимости пониженія тарифовъ на перевозку минеральнаго топлива Донецкаго бассейна.

Углепромышленники Донецкаго бассейна нѣсколько уже дѣтъ ходатайствуютъ о необходимости принятія мѣръ для развитія сбыта минеральнаго топлива путемъ пониженія существующихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, установленныхъ за перевозку минеральнаго топлива. Но по настоящее время ходатайства ихъ остаются не разрѣшенными и тарифный вопросъ, на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, остается все въ томъ-же положеніи, не выгодномъ для развитія каменноугольной промышленности на югѣ Россіи. Совершенно въ томъ же положеніи остается вопросъ и послѣ обсужденія его въ собраніяхъ по перевозкамъ минеральнаго топлива, учрежденныхъ 8 февраля 1882 года при техническо-инспекторскомъ комитетѣ и совѣщаніе пришло къ заключенію, что вопросъ этотъ требуетъ дальнѣйшей разработки. Внесенное инженеромъ Маскинымъ предложеніе объ установленіи дифференціальныхъ тарифовъ на началахъ сохраненія существующей выручки на дорогахъ, перевозящихъ минеральное топливо, не могло вызвать сочувствіе и согласіе представителей углепромышленности по причинамъ ниже изложеннымъ. Но прежде, чѣмъ перейти къ изложенію этихъ причинъ, считаемъ необходимымъ выяснить настоящее положеніе вопроса о сбытѣ угля и сдѣлать краткій обзоръ существующихъ тарифовъ. Каменный уголь, добываемый въ Донецкомъ бассейнѣ, вълѣдствіе почти полнаго отсутствія фабрично-заводской промышленности, имѣетъ весьма незначительный сбытъ на мѣстѣ. Каменноугольная промышленность развивается и поддерживается главнымъ образомъ вывозомъ добываемаго продукта, и надежды ея на дальнѣйшее развитіе основаны на расширеніи сбыта минеральнаго топлива на существующихъ рынкахъ и на открытіи новыхъ, что можетъ быть достигнуто только путемъ удешевленія продажной цѣны его. Удешевленіе стоимости Донецкаго угля можетъ быть достигнуто пониженіемъ цѣны его на мѣстѣ добычи и уменьшеніемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Вслѣдствіе усиленной конкуренціи между копами Донецкаго бассейна и при ограниченномъ существующемъ сбытѣ каменнаго угля, цѣна его на мѣстѣ добычи упала до такого низкаго предѣла, за которымъ дальнѣйшее пониженіе можетъ вредно отозваться на промышленнѣ, — именно цѣна его упала до 6--6¹/₂ коп. на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Напримѣръ, по послѣднимъ заказамъ Харьковско-Николаевская дорога приобрѣла уголь по цѣнѣ отъ 11,65 до 12¹/₄ на ст. Мерсффа, что соответствуетъ цѣнѣ его на станціи отправления отъ 5,65 до 6³/₄ коп. Въ значительной степени вредное вліяніе таковой ненормальной конкуренціи выразилось тѣмъ, что въ 1880 году, въ Донецкомъ бассейнѣ не дѣйствовало 27 копеекъ, а въ 1881 году — 32.

Мѣрами для выхода изъ столь стѣсненнаго положенія, съ расширеніемъ сбыта нашего минеральнаго топлива, по нашему мнѣнію, могутъ служить:

- 1) устройство подъѣздныхъ путей;
- 2) наложеніе пошлины на иностранный уголь, и
- 3) пониженіе существующихъ тарифовъ на дорогахъ, перевозчиковъ русское минеральное топливо.

Если по утвержденіи правительствомъ проекта правилъ о постройкѣ и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей, таковыя и будутъ устроены для многихъ копеекъ, то это дастъ возможность дальнѣйшему болѣе правильному ихъ развитію и урегулируетъ подвозъ минеральнаго топлива къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, но не окажетъ серьезнаго вліянія на дальнѣйшее уменьшеніе продажной цѣны его на мѣстѣ добычи.

Наложениемъ пошлины достигнется ограниченіе привоза иностраннаго угля, но этимъ не достигнется удешевленіе русскаго минеральнаго топлива.

Такимъ образомъ, дальнѣйшее удешевленіе для потребителей его можетъ быть достигнуто только пониженіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которые, въ настоящемъ своемъ видѣ, не только не соответствуютъ современнымъ требованіямъ каменноугольной

промышленности, но служатъ ей во вредъ, препятствуя русскому минеральному топливу бороться съ древеснымъ топливомъ и содѣйствуя распространенію иностраннаго угля внутри нашего отечества, въ доказательство чего мы приводимъ нижеслѣдующіе факты:

1) Въ юго-западномъ краѣ, районѣ свеклосахарной промышленности, теперь уже встрѣчается конкуренція со стороны англійскихъ и силезскихъ углей, которые перевозятся сюда юго-западными дорогами по низкимъ тарифамъ, до $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда и версты, въ то время какъ для русскаго топлива установлены сравнительно высокіе тарифы, именно $\frac{1}{55}$ и $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты на дорогахъ Донецкой и Курско-Харьково-Азовской; $\frac{1}{40}$ и $\frac{1}{50}$ на дорогѣ Курско-Кіевской (на участкѣ Ворожба-Кіевъ,—прямой путь для отправления Донецкаго угля на Кіевъ,—установленъ $\frac{1}{50}$) и лишь на Харьковско-Николаевской дорогѣ $\frac{1}{65}$.

Такое распредѣленіе тарифовъ позволило уже силезскому углю достигнуть до Кіева (въ 1880 году на участкѣ Кіевъ-Здолбуново употреблено болѣе 1 милліона пудовъ силезскаго угля). Если борьба донецкаго угля съ силезскимъ въ этомъ пунктѣ являлась еще возможной, при существованіи на Курско-Кіевской дорогѣ тарифа $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, то, при повышеніи такового на участкѣ Ворожба-Кіевъ, она дѣлается затруднительною, ибо отъ измѣненія такого тарифа, провозная плата повысилась на $1\frac{1}{3}$ коп. на пудъ. Равнымъ образомъ, при существованіи на этой дорогѣ тарифа $\frac{1}{65}$ коп. Донецкій уголь хотя небольшими партіями, началъ распространяться въ Кіевѣ, то съ увеличеніемъ тарифа подвозъ его сюда совсѣмъ прекратился. При ежегодно уменьшающемся запасѣ лѣсовъ и при повышеніи цѣны дровъ, всѣ шансы для распространенія въ этой мѣстности имѣеть уголь силезскій, но не донецкій. Если на силезскій уголь и будетъ наложена таможенная пошлина, то всетаки одна провозная плата на столько удорожитъ здѣсь донецкій уголь, что долго еще будутъ здѣсь сжигаться дрова и истребляться лѣса, что едва-ли будетъ выгодно для государства.

Высокіе тарифы русскихъ желѣзныхъ дорогъ, равнымъ образомъ, не позволяютъ донецкому углю распространиться на западъ далѣе Елисаветграда, гдѣ на Одескомъ участкѣ Юго-Западныхъ дорогъ онъ уже встрѣчается съ англійскимъ углемъ.

Одинаково неблагоприятныя условія для распространенія донецкаго угля существуютъ и въ Москвѣ и ея окрѣстностяхъ. Всѣ усилія углепромышленниковъ донецкаго бассейна, направленные къ сбыту сюда своего угля, разбиваются, встрѣчая въ Москвѣ конкуренцію со стороны иностраннаго угля, перевозимаго сюда по болѣе низкимъ тарифамъ, сравнительно съ тарифомъ, существующимъ на желѣзныхъ дорогахъ, перевозящихъ донецкій уголь. Иностраннѣй уголь перевозится изъ Петербурга въ Москву Николаевской дорогою по $\frac{1}{75}$ и $\frac{1}{80}$, а изъ Риги по Риги-Динабургской и Московско-Брестской по $\frac{1}{55}$, тогда какъ для донецкаго угля установленъ тарифъ $\frac{1}{55}$ на дорогѣ Донецкой и $\frac{1}{60}$ на дорогахъ Курско-Харьково-Азовской и Московско-Курской, поэтому иностранный уголь продается въ Москвѣ по 22—23 коп., донецкій же уголь не можетъ быть туда доставленъ дешевле 25 $\frac{1}{2}$ —26 коп. Разница въ цѣнѣ на 3 коп. слишкомъ громадная для такого товара, какъ уголь. Если будетъ наложена таможенная пошлина и на уголь, ввозимый чрезъ Балтійскіе порты, то этимъ, правда, преградится подвозъ иностраннаго угля, но русскій уголь будетъ все также стоять въ высокой цѣнѣ и здѣсь также какъ и въ юго-западномъ краѣ, будутъ истребляться остатки лѣсовъ, что также не соответствуетъ интересамъ государства. Такимъ образомъ, и здѣсь наложеніе пошлины нисколько не исключаетъ необходимости пониженія тарифа на дорогахъ перевозящихъ донецкій уголь.

Переходя отъ болѣе отдаленныхъ пунктовъ къ мѣстностямъ, ближе лежащимъ къ Донецкому бассейну, мы увидимъ, что и въ такихъ районахъ высокіе желѣзнодорожные тарифы не позволяютъ минеральному топливу вытѣснить дрова.

Большинство нашихъ городовъ въ районѣ настоящаго сбыта донецкаго угля, все еще отапливается дровами, и въ домашнемъ быту минеральное топливо вводится крайне медленно. Ближайшіе

къ Донецкому бассейну фабрики и заводы, лежащія вблизи рельсовых путей, въ большинствѣ случаевъ, отапливаются дровами, не имѣя возможности дешево получить минеральное топливо.

Такимъ образомъ, и въ ближайшихъ центрахъ минеральное топливо, дешевое на мѣстѣ добычи, но дорогое въ ближайшихъ къ Донецкому бассейну пунктахъ, не получило полныхъ правъ гражданства и ведетъ упорную борьбу съ дровами; напримѣръ:

1) Курско-Кіевская желѣзная дорога, много лѣтъ потреблявшая минеральное топливо, нынѣ нашла для себя болѣе выгоднымъ вновь перейти къ древесному топливу.

2) На многихъ сахарныхъ заводахъ, на Днѣпрѣ, вслѣдствіе появленія нашего минеральнаго топлива, цѣна на дрова настолько понизилась, встрѣтивъ конкурента въ углѣ, что заводы эти сократили потребление минеральнаго топлива какъ болѣе дорогаго. Въ неравной борьбѣ древесное топливо получаетъ перевѣсъ.

Не отрицая необходимости установленія такихъ пониженныхъ тарифовъ, какіе дали бы возможность донецкому углю проникнуть на рынки болѣе отдаленные, инженеромъ Ласкинымъ было сдѣлано предложеніе о введеніи *дифференціальныхъ тарифовъ, основанныхъ на томъ, что будучи приложены къ известному состоянію угольныхъ перевозокъ, они давали бы общую отъ угольнаго движенія сумму, достаточную для покрытія выручекъ отдельныхъ, участвующихъ въ этомъ движеніи, дорогъ, соответственнымъ дѣйствующимъ на нихъ мѣстнымъ тарифамъ.* А такъ какъ отношеніе дальнихъ перевозокъ къ перевозкамъ короткимъ должно послѣдовательно возрастать, то и самыя дифференціальныя ставки (для соблюденія вышеупомянутаго условія общей доходности угольнаго движенія) должны отъ времени до времени измѣняться, а именно: ставки на разстоянія короткія должны послѣдовательно подниматься.

По приблизительному расчету, сдѣланному на шестомъ сѣздѣ горнопромышленниковъ, при введеніи дифференціальнаго тарифа на такихъ основаніяхъ, пришлось бы существующій тарифъ на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ возвысить для угля, идущаго въ г. Харьковъ, Екатеринославъ, Мереху, Лозовую, Ростовъ, т. е. для

такихъ пунктовъ, куда перевозится значительная часть минеральнаго топлива и понизить для рынковъ болѣе отдаленныхъ.

Не отрицая за системой дифференціального тарифа того громаднаго вліянія, которое она окажетъ на расширеніе сбыта минеральнаго топлива, мы не можемъ согласиться съ основаніями, предложенными инженеромъ Ласкинымъ по слѣдующимъ причинамъ:

1) Введеніе его вызываетъ повышеніе тарифа для такихъ пунктовъ, гдѣ минеральное топливо распространяется медленно и ведетъ борьбу съ древеснымъ топливомъ. Всякое повышеніе тарифа для такихъ пунктовъ можетъ только отдалить время возможно полной замѣны дровъ минеральнымъ топливомъ, которая и безъ того совершается медленно.

Для примѣра приведемъ гор. Харьковъ, въ которомъ при полной замѣнѣ дровъ минеральнымъ топливомъ, послѣдняго потреблялось-бы до $4\frac{1}{2}$ милліоновъ (около 120,000 челов.; считая среднимъ числомъ по 40 пуд. на челов.), между тѣмъ въ настоящее время потребляется его лишь $\frac{1}{4}$ часть (около 1.200,000 пудовъ).

2) Каменноугольная промышленность въ Донецкомъ бассейнѣ далеко еще не окрѣпшая, можетъ правильно развиваться подъ вліяніемъ лишь неизмѣняемыхъ, строго опредѣленныхъ тарифовъ, по крайней мѣрѣ въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ, пока минеральное топливо въ данной мѣстности не будетъ имѣть никакого иного конкурента. Между тѣмъ какъ система дифференціального тарифа, установленная на вышеприведенныхъ началахъ, потребуетъ ежегодныхъ измѣненій съ постепеннымъ повышеніемъ ставокъ на ближайшихъ въ бассейну рынкахъ. Если для нѣкоторыхъ пунктовъ установленіе временно пониженныхъ ставокъ на первое время и дастъ возможность проникнуть минеральному топливу, то еще не укрѣпившись въ такой мѣстности, оно въ послѣдующіе года будетъ доходить сюда уже по болѣе повышенному тарифу, такъ какъ ставки на разстоянія короткія, по проекту г. Ласкина, должны всегда послѣдовательно подыматься. Такъ какъ общая выручка отъ угольнаго движенія ежегодно мѣняется, то ежегодно прійдется измѣнять и ставки, а вмѣстѣ съ тѣмъ и ставки болѣе вы-

сокія будутъ все далѣе и далѣе отодвигаться отъ предѣловъ Донецкаго бассейна. Притомъ ставки эти будутъ измѣняться въ такіе короткіе періоды времени, въ теченіе коихъ минеральное топливо, обыкновенно медленно прививающееся, не успѣетъ надлежащимъ образомъ укрѣпиться.

3) Установленіе тарифныхъ ставокъ для какихъ бы то ни было грузовъ производится съ одной стороны на основаніи ихъ выгоды или невыгоды для данной дороги, съ другой—на продажной цѣнѣ продукта въ той мѣстности, куда его, при данномъ тарифѣ, желаютъ направить. Если наиримѣръ дороги понижаютъ тарифъ на хлѣбъ по направленію къ Либавскому порту, то онѣ, конечно, соображаются съ цѣною этого продукта въ Либавѣ и ею руководствуются при пониженіи тарифа. А между тѣмъ, при установленіи дифференціального тарифа на началахъ, предложенныхъ инженеромъ Ласкинымъ, установленіе тѣхъ или другихъ ставокъ будетъ производиться только на основаніи сохраненія выручки отъ угольнаго движенія, не принимая въ соображеніе, возможно или нѣтъ каменному углю по цѣнѣ его достигать тѣхъ или иныхъ пунктовъ—однимъ словомъ, игнорируются экономическія условія данной мѣстности, что именно и должно быть принимаемо при установленіи тарифовъ.

На основаніи всего изложеннаго мы находимъ установленіе дифференціального тарифа на началахъ, предложенныхъ инженеромъ Ласкинымъ, неблагоприятнымъ для развитія каменноугольной промышленности въ Донецкомъ бассейнѣ и остаемся при мнѣніи о необходимости пониженія существующихъ тарифовъ на дорогахъ, перевозящихъ Донецкій каменный уголь.

Противъ предложенія нашего о необходимости пониженія существующихъ тарифовъ, въ совѣщаніи было выставлено *главное и единственное* возраженіе, состоящее въ томъ, что перевозка минерального топлива по низкимъ тарифамъ для желѣзныхъ дорогъ *убыточна* и что на дорогахъ, гарантированныхъ правительствомъ, всѣ убытки, происходящіе отъ дешевой перевозки минерального топлива, *надутъ насчетъ гарантіи*. Съ этимъ возраженіемъ мы позволимъ себѣ не согласиться по слѣдующимъ соображеніямъ:

1) Предложеніе сдѣланное нѣкоторыми дорогами о возможности пониженія тарифовъ на лѣтніе мѣсяцы и установленіе специальныхъ пониженныхъ тарифовъ уже указываетъ на дѣйствительную безубыточную возможность пониженія нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ. Такое предложеніе было сдѣлано, на примѣръ, Московско-Курскою дорогою для перевозки минеральнаго топлива на Москву.

2) Мнѣніе объ убыточности дешевой перевозки минеральнаго топлива нѣкоторыми представителями дорогъ не раздѣляется. Компетентные люди въ этомъ дѣлѣ выразили на шестомъ сѣздѣ мнѣніе, что если бы едва возникающая каменноугольная промышленность не подавлялась высокими желѣзнодорожными тарифами, но получила содѣйствіе пониженіемъ ихъ и правильно утилизировались бы перевозочныя средства, то дороги получали бы барышъ, а не убытокъ. Мы не можемъ не указать при этомъ на слѣдующія мысли, высказанныя однимъ изъ представителей желѣзныхъ дорогъ на сѣздѣ углепромышленниковъ: „весьма ошибочно предполагаютъ, что при повышеніи тарифа возможно увеличеніе доходности дороги. Я положительно утверждаю, что возвышеніе тарифа на Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзныхъ дорогахъ, сократитъ количество перевозимаго угля какъ на этихъ дорогахъ, такъ и на дорогахъ къ нимъ прилегающихъ. Если бы вопросъ разрѣшался такъ просто, что требовалось бы только повысить тарифъ, чтобы увеличить доходность, то многіе уже прибѣгли бы къ этому. На самомъ же дѣлѣ для того, чтобы увеличить количество перевозки и доходность дороги, надо стремиться къ пониженію тарифа. Еслибы дороги, не давая углепромышленности и стремясь содѣйствовать ей, вмѣстѣ съ тѣмъ утилизировали свои силы установленіемъ тарифа нисшаго въ свободное отъ перевозки другихъ грузовъ время, онѣ этимъ путемъ уравнили бы перевозку по своимъ дорогамъ и несомнѣнно увеличили бы количество перевозки и валовую доходность“.

3) *Возраженіе объ убыточности дешевыхъ перевозокъ минеральнаго топлива не подкрѣплено цифровыми данными и не доказана степень вліянія ихъ на увеличеніе приплатъ по правитель-*

ственной гарантіи. Мы позволяемъ себѣ думать обратное и полагаемъ, кромѣ того, что пониженіе тарифовъ вызоветъ движеніе минеральнаго топлива, почти единственнаго груза, на дорогѣ Донецкой и правительство выиграетъ на уменьшеніи расхода по топливу на другихъ гарантированныхъ дорогахъ. Какъ велика была бы экономія, можно видѣть изъ слѣдующаго примѣра: еслибы были введены повышенныя ставки на ближайшихъ рынкахъ и приблизительно въ тѣхъ размѣрахъ, какъ выражено въ ставкахъ, основанныхъ на существующей выручкѣ отъ угольнаго движенія, то Харьковско-Николаевская дорога приплачивала бы на топливо до 60,000 р. Лозово-Севастопольская—до 45,000 р., Воронежско-Ростовская—до 20,000 р., Ростово-Владиковказская—до 20,000 р., т. е. однѣ эти дороги увеличили бы расходы по топливу до 150,000 рублей, кои легли бы на правительственную гарантію.

4) Наконецъ, если дешевыя перевозки минеральнаго топлива и въ дѣйствительности (чего не доказано) увеличивали бы приплату правительствомъ гарантіи, то правительство, понеся убытки въ этомъ отношеніи, несравненно больше выиграло бы отъ развитія каменноугольной промышленности въ странѣ, съ которой находится въ прямой и непосредственной связи развитіе фабрично-заводской промышленности и сохраненіе лѣсовъ, а съ симъ вмѣстѣ и улучшеніе климата и почвы страны. Однимъ словомъ въ настоящее время у насъ въ Россіи отъ успѣшнаго развитія каменноугольной промышленности находится въ зависимости улучшеніе и развитіе столь многоразличныхъ отраслей народнаго хозяйства, что предполагаемые убытки желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки минеральнаго топлива едва ли могутъ имѣть существенное значеніе. Если правительство неизбежно должно и безъ того приплачивать дорогамъ гарантіи за дешевую перевозку минеральнаго топлива, то мы смѣло позволяемъ себѣ высказать, что изъ всѣхъ причинъ, вызывающихъ эти приплаты,—*приплата за распространеніе минеральнаго топлива будетъ самая производительная.*

Н. Авдаковъ. А. Амевскій. М. Золотиревъ.

Управляющій горною частью въ войскѣ Донскомъ *Васильевъ.*

Противъ установленія дифференціального тарифа, на основаніяхъ изложенныхъ г. Ласкинымъ, высказался и представитель Харьковско-Николаевской дороги, въ слѣдующемъ заявленіи:

„Выслушивая сужденія по поводу дифференціального тарифа па совѣщаніи и прочитавъ пренія, происходившія на сѣздѣ, я прихожу къ тому выводу, что дифференціальный тарифъ встрѣчаетъ возраженія:

Со стороны углепромышленниковъ—вслѣдствіе опасенія возвышенія цѣны на уголь въ районѣ мѣстности ближайшей къ угольной добычѣ, и тѣхъ колебаній, которыя должны ежегодно происходить въ тарифныхъ ставкахъ.

Со стороны потребителей въ мѣстностяхъ ближайшихъ къ району добыванія угля—вслѣдствіе неминуемаго возвышенія цѣнности приобрѣтаемаго ими угля.

Полное одобреніе дифференціальному тарифу высказываютъ только дороги, перевозящія уголь въ районѣ его добыванія, которыя ожидаютъ увеличенія дохода.

Всѣ эти разногласія имѣютъ весьма вѣсскіе доводы, потому что основанія предложенныя для составленія дифференціального тарифа, не вполне правильны.

За исходную точку принять нынѣ существующій тарифъ $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты.

Представители желѣзныхъ дорогъ заявляютъ, что этотъ тарифъ убыточенъ и что увеличеніе количества угля, перевозимаго по этому тарифу, будетъ невыгодно для дорогъ.

Заявленіе это совершенно правильно, если опредѣлить убытокъ, принимая во вниманіе стоимость провоза, всѣ расходы дорогъ и проценты на затраченный капиталъ. Но едва ли оно будетъ правильно, если принять въ расчетъ только расходы по передвиженію извѣстнаго груза на извѣстное протяженіе, напр., пудо-версты.

Полагаю, что дифференціальный тарифъ не встрѣтитъ возраженій, если принять въ основаніе только стоимость провоза, а не стоимость пудо-версты и при составленіи тарифа считать прибавку къ этой единицѣ обратно пропорциональную разстоянію провоза.

Нельзя не признать, что при несовершенствѣ формъ счетоводства на желѣзныхъ дорогахъ, первыя вычисленія будутъ не вполне правильны и потому тарифъ тоже долженъ подвергаться колебаніямъ; но такія колебанія могутъ быть разсрочены на болѣе долгій періодъ времени—на три года, противъ чего вѣроятно не будутъ возставать и углеромышленники, потому что въ три года цѣны могутъ измѣниться и независимо отъ тарифа.

Подписаль: Инженеръ *Измѣйловъ 2-й*.

Наконецъ генераль-маіоръ М. А. Золотаревъ, особой запиской, высказалъ какъ взглядъ свой личный, о необходимости составить особую смѣшанную комиссію изъ представителей углеромышленности и представителей ж. дорогъ для разработки тарифнаго вопроса.

По соображеніи всего вышеизложеннаго остальные члены собранія пришли къ слѣдующему заключенію:

„1) что ж. дороги, какъ предіріятія перевозочныя, должны стремиться содержать самихъ себя, а потому при опредѣленіи тарифа должны прежде всего руководствоваться способностью груза выдерживать ту или другую провозную плату;

„2) что ж. дороги при исчисленіи стоимости провоза могутъ пренебрегать общими расходами, т. е. иными словами: отваживаться на крайнее пониженіе тарифовъ лишь въ томъ случаѣ, когда расходы эти близки къ погашенію, или обѣщаютъ быть несомнѣнно покрытыми отъ соотвѣтствующаго приращенія хотя бы и дешевыхъ перевозокъ, между тѣмъ:

„3) минеральное топливо, перевозимое у насъ по тарифу, вдвое меньшему противъ средняго тарифа, едва ли оплачиваетъ одни расходы по передвиженію его на дорогахъ, которыя сами себя далеко не окупаютъ;

„4) употребленіе этого топлива дѣйствительно задерживается безопаснымъ истребленіемъ лѣсовъ, но такое истребленіе можетъ быть остановлено лишь соотвѣтствующимъ законодательствомъ, а не болѣе дешевыми желѣзнодорожными тарифами, способными только понизить продажную цѣну дровъ, а потому за невозможностью (по условіямъ постройки и эксплуатаціи нашихъ ж. дорогъ)

„дальнѣйшаго пониженія угольныхъ тарифовъ, остальные члены собранія пришли къ убѣжденію, что болѣе быстрое распространеніе „донецкаго минеральнаго топлива могло бы быть достигнуто:

„5) *при примѣненіи къ нему прямыхъ дифференціальныхъ тарифовъ* (съ сохраненіемъ нынѣ дѣйствующаго средняго угольнаго „тарифа) *и при установленіи тамъ, гдѣ угли двухъ происхожденій „приходятъ въ непосредственное соприкосновеніе, поименна на иностраннѣй уголь.*

„Пониженныя тарифныя ставки на разстоянія отдаленныя „возили бы русскому минеральному топливу проникнуть ранѣе „иностраннаго угля—въ полосу дровъ, гдѣ топливу этому неизбѣжно „пришлось бы (при одинаковыхъ на дрова цѣнахъ) выдерживать ихъ „конкуренцію до полнаго, или частнаго оскуденія лѣсныхъ „площадей. Съ другой стороны, такъ какъ дифференціальныя ставки „могутъ быть устанавливаемы на болѣе или менѣе продолжительный „срокъ, а при перевозкахъ короткихъ—соображены со стоимостью „въ этихъ пунктахъ всякаго инаго топлива, то этимъ самымъ „устраняются тѣ неудобства этихъ тарифовъ, на которыя ссылались „уполномоченные углепромышленнымъ сѣвѣдомъ.

„Высказывая однако такое мнѣніе, большинство членовъ „собранія не сочло себя достаточно подготовленнымъ для безошибочнаго „сужденія о столь важной мѣрѣ, а потому поддерживая „высказанную генераль-майоромъ Золотаревымъ мысль, полагало, что „вопросъ заслуживалъ бы всесторонняго обсужденія, которое, „неограничиваясь временемъ сѣвѣдовъ и собраній, могло бы быть „произведено систематически чрезъ особую правительственную „коммиссію, „изъ членовъ отъ Министерствъ путей сообщенія, финансовъ и „государственныхъ имуществъ и изъ приглашенныхъ въ нее „представителей обществъ желѣзныхъ дорогъ и уполномоченныхъ „углепромышленными сѣвѣдами“.

На такомъ постановленіи совѣщанія мы остановиться не „могли и незасимо отъ сего подали докладную записку „Господину Министру Государственныхъ Имуществъ, „указывая въ числѣ прочихъ мотивовъ, на „безсодержательность и голословность заявленій

объ убыточности перевозки минерального топлива — и просили обратить вниманіе на эту сторону дѣла. По этому вопросу мы имѣемъ слѣдующее увѣдомленіе Горнаго Департамента:

МИНИСТЕРСТВО

Государственныхъ Имуществъ

ГОРНЫЙ

ДЕПАРТАМЕНТЪ.

Отдѣленіе частныхъ горныхъ заводовъ.

СТОЛЪ 2-й.

6-го Сентября 1882 года.

№ 832.

Г. Уполномоченному отъ VI съезда углепромышленниковъ юга Россіи, Горному Инженеру Авдакову.

По поводу ходатайства бывшаго въ 1881 г. съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи производилась между Министерствомъ Государственныхъ Имуществъ и Путей Сообщенія переписка о пониженіи тарифовъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ русскаго каменнаго угля, при чемъ со стороны Министерства Государственныхъ Имуществъ было, между прочимъ, выражено мнѣніе о необходимости подвергнуть тщательному обсужденію вопросъ о томъ, насколько нынѣшніе тарифы превышаютъ издержки дорогъ по перевозкѣ минерального топлива (предполагая разстояніе перевозки значительнымъ), и если не превышаютъ или превышаютъ только въ ничтожномъ размѣрѣ, то не лежитъ ли причина сего въ величинѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ, и не могутъ ли эти расходы подлежать сокращенію?

Въ отзывѣ своемъ по изложенному предмету Министерство Путей Сообщенія высказало, что уменьшеніе расходовъ эксплуатаціи ж. дорогъ зависитъ частью отъ требованій, предъявляемыхъ правительствомъ относительно безопасности движенія, частью же отъ степени умѣнья со стороны частныхъ желѣзнодорож-

ныхъ обществъ распоряжаться своимъ хозяйствомъ. Въ настоящее время по вопросу объ уменьшеніи эксплуатаціонныхъ расходовъ, зависящихъ отъ требованій правительства, въ Министерствѣ Путей Сообщенія происходятъ совѣщанія. Что же касается болѣе экономическаго веденія желѣзнодорожнаго хозяйства самими частными обществами, то по этому вопросу ведется весьма сложная переписка между Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнымъ контролемъ, не приведшая еще къ окончательному заключенію. При этомъ Министерство Путей Сообщенія обращаетъ вниманіе на то, что доходъ желѣзныхъ дорогъ, принадлежащихъ частнымъ обществамъ, долженъ не только покрыть расходъ эксплуатаціи, но и служить къ уплатѣ % на акціи и облигаціи, и что тарифы казенныхъ дорогъ различныхъ государствъ, зависящіе отъ взгляда правительствъ на пользованіе затраченнымъ имъ на желѣзныя дороги капиталомъ, не могутъ служить примѣромъ для частныхъ желѣзно-дорожныхъ обществъ. Къ изложенному Министерствомъ Путей Сообщенія присовокупило, что съ его стороны не встрѣчается препятствій къ тому, чтобы ближайшій углепромышленный съѣздъ вошелъ въ разсмотрѣніе вопроса о возможности пониженія тарифа на перевозку минеральнаго топлива на дальнія расстоянія.

О такомъ заключеніи Министерства Путей Сообщенія, Горный Департаментъ, съ разрѣшенія управляющаго Министерствомъ Государственныхъ Имуществъ г. Товарища Министра, сообщаетъ Вамъ въ дополненіе къ извѣщенію отъ 19 Іюля сего года за № 772 присовокупляя, что и со стороны Министерства Государственныхъ Имуществъ не встрѣчается препятствій къ обсужденію упомянутого вопроса на предстоящемъ съѣздѣ.

Директоръ *И. Кулибинъ*

Управляющій Отдѣленіемъ *А. Штофъ*

Такимъ образомъ Вамъ, милостивые государи, вновь прійдется заняться обсужденіемъ тарифнаго вопроса.

2) *О распространении на горнопромышленныя вѣтви порядка обязательнаго отчужденія имущества и объ изданіи правилъ о постройкѣ и эксплуатаціи паровыхъ рельсовыхъ подъездныхъ путей, прилегающихъ къ линиямъ желѣзныхъ дорогъ, открытымъ для общественнаго пользованія.*

Ходатайство съѣзда по этимъ предметамъ подвергалось всестороннему и подробному разсмотрѣнію совѣщаній.—Такъ какъ вопросы эти имѣютъ тѣсную связь съ таковыми же вопросами уже разрабатываемыми правительственными учрежденіями и особыми комиссиями, то дабы отыскать путь, которымъ найсуцивійшія нужды горнопромышленности могли бы быть скорѣе удовлетворены, явилась необходимость согласоваться съ работами разныхъ правительственныхъ учрежденій, именно: 1) съ проектомъ правилъ *о вознагражденіи общественномъ* (взаимнъ ст. 575—593 ч. I т. X зак. гражд.) выработаннымъ подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря князя Оболенскаго, въ комиссіи основанной еще въ 1871 году; 2) съ докладомъ *о порядкѣ разрѣшенія устройства паровыхъ желѣзныхъ дорогъ, для частныхъ потребностей* производимая въ Министерствѣ Путей Сообщенія въ 1873 г. и 3) съ проектомъ правилъ *объ обязательномъ отчужденіи частныхъ имущества подъ желѣзнодорожныя вѣтви отъ каменноугольныхъ копей, рудниковъ и горныхъ заводовъ*“ выработанными при Министерствѣ Государственныхъ Имуществъ комиссіей, основанною въ 1875 году подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря князя Ливена—и наконецъ 4) со всѣми позднѣйшими замѣчаніями и указаніями разныхъ правительственныхъ учрежденій.—Въ протоколахъ совѣщанія Вы найдете исторію и главнѣйшіе мотивы и положенія, добросовѣстно собранныя и представленные совѣщанію въ докладѣ инженера Н. А. Ласкина. Я же ограничусь указаніемъ лишь окончательныхъ выводовъ.

Въ работахъ двухъ правительственныхъ комиссій были найдены весьма важныя указанія для разрѣшенія ходатайствъ шестаго съѣзда углепромышленниковъ:

1) Обѣ комиссіи признали за желѣзнодорожными вѣтвями, соединяющими рудники и заводы съ сѣтью существующихъ дорогъ

ихъ общественное значеніе, почему и проектируютъ распространить на нихъ порядокъ обязательнаго отчужденія въ полномъ его объемѣ;

и 2) комиссія князя Оболенскаго находитъ возможнымъ допустить занятія имущества и до *опредѣленія вознагражденія*, съ тѣмъ, чтобы отчуждателемъ была только внесена сумма либо опредѣленная губернскимъ правленіемъ, либо оцѣночною комиссіей, когда имущество занимается послѣ оцѣнки.

Этихъ двухъ положеній признано достаточнымъ, чтобы удовлетворить ходатайство съѣзда и если за приведенныя два положенія высказались двѣ высшія правительственныя комиссіи и наиболѣе заинтересованныя въ этомъ дѣлѣ Министерства, то нѣтъ основанія хотя бы въ видѣ временной мѣры:

1) предоставить копиямъ, фабрикамъ и заводамъ права обязательнаго отчужденія на основаніи нынѣ дѣйствующихъ общихъ узаконеній.

2) распространить на подобные случаи отчужденія временныя правила 6 мая 1872 г. съ тѣмъ, чтобы до полного обезпеченія владѣльцевъ, предоставлено было губернской администраціи удерживать съ предпринимателей приличный залогъ.

Остановлюсь пока на этомъ и перехожу къ ходатайству съѣзда объ утвержденіи „правиль о постройкѣ и эксплуатаціи паровыхъ рельсовыхъ путей“.

Ихъ также совѣщаніе признало необходимымъ согласовать съ работами и съ разъясненіями по этому предмету разныхъ правительственныхъ учреждений (подробно изложено въ протоколахъ совѣщанія). Этими разъясненіями желательно было возстановить связь между тѣмъ, что было сдѣлано и тѣмъ, что остается сдѣлать по подъѣзднымъ путямъ, какъ вопросу, требующему безотлагательнаго разрѣшенія по единогласному приговору и Государственнаго Совѣта и Комитета Министровъ и заинтересованныхъ Министерствъ и наконецъ углепромышленныхъ съѣздовъ Донецкаго и Подмосковнаго.—

Въ виду этого былъ рассмотрѣнъ и вновь измѣненъ проектъ правилъ, получившій слѣдующую окончательную форму, предложенную инженеромъ П. А. Ласкинымъ.

ПРОЕКТЪ

правилъ о постройкѣ и эксплуатаціи паровыхъ рельсовыхъ подъездныхъ путей, примыгающихъ къ линіямъ ж. дорогъ, открытымъ для общественнаго пользованія.

I. Правила общія.

§ 1.

Постройка и эксплуатація паровыхъ рельсовыхъ подъездныхъ путей къ линіямъ жел. дорогъ, открытымъ для общественнаго пользованія, можетъ производиться: а) средствами земствъ, городовъ, частныхъ лицъ и обществъ, и б) средствами (дѣйствующихъ въ силу дарованныхъ имъ концессій) обществъ ж. дорогъ, къ которымъ подъездные пути примкнуть имѣютъ.

§ 2.

Необходимыя подѣ сооруженіе такихъ подъездныхъ путей имущества, состоящаго во владѣніи казны, постороннихъ лицъ или обществъ, приобрѣтаются строителями подъездныхъ путей либо на условіяхъ добровольнаго съ владѣльцами имущества соглашенія, либо на правахъ обязательнаго отчужденія, если таковое имъ предоставлено.

§ 3.

Устроенные на средства земствъ, городовъ, частныхъ лицъ или обществъ (не исключая и желѣзнодорожныхъ) и открытые для общественнаго пользованія подъездные пути не могутъ быть ими, безъ разрѣшенія правительства, ни закрываемы, ни отчуждаемы. Устроенные на средства обществъ ж. дорогъ (дѣйствующихъ въ силу дарованныхъ имъ концессій) подъездные пути, по истеченіи концессіонныхъ сроковъ или при выкупѣ дорогъ, поступаютъ въ казну, на равнѣ съ прочимъ недвижимымъ желѣзнодорожнымъ имуществомъ.—Всеѣ подъездные пути, кѣмъ бы они устроены ни

были, могут быть выкупаемы правительствомъ во всякое время на основаніи особыхъ, имѣющихъ быть изданными для того правилъ.

§ 4.

Постройка и эксплуатація подъѣздныхъ путей производится подъ наблюденіемъ Министерства путей сообщенія и уполномоченныхъ имъ лицъ, права и обязанности коихъ опредѣляются получаемыми ими отъ упомянутаго Министерства инструкціями. Владѣльцы подъѣздныхъ путей вносятъ на содержаніе лицъ правительственнаго надзора въ годъ: 35 руб. за каждыя 250 саж. длины путей во время ихъ постройки и 7 руб. за то же протяженіе путей во время ихъ эксплуатаціи.

§ 5.

Вопросы, не предусмотрѣнные какъ настоящими правилами, такъ и заключенными между владѣльцами разныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій (подлежащими утвержденію Министерства путей сообщенія) договорами, разрѣшаются: имущественные—въ порядкѣ судебномъ, техническіе—властью Министра путей сообщенія.

§ 6.

Владѣльцы подъѣздныхъ путей подчиняются правиламъ, какъ изданнымъ на этотъ счетъ правительствомъ и уполномоченными имъ органами, такъ и тѣмъ правиламъ, которыя ими издаваемы будутъ.

II. Порядокъ сооруженія подъѣздныхъ путей.

§ 7.

За несостоящимся добровольнымъ соглашеніемъ на занятіе имуществъ, принадлежащихъ казѣ или постороннимъ лицамъ и обществамъ, строители подъѣздныхъ путей (въ случаѣ предоставленнаго имъ права) обращаются въ подлежація Министерства*) съ

*) Городскія и земскія учрежденія—въ Министерство внутреннихъ дѣлъ, копи и рудники—въ Министерство государственныхъ имуществъ, фабрики и заводы—въ Министерство финансовъ, общества желѣзныхъ дорогъ—въ Министерство путей сообщенія.

ходатайствомъ о примѣненіи къ такимъ имуществамъ порядка обязательнаго отчужденія.

§ 8.

Проекты подъѣздныхъ путей представляются строителями оныхъ на утвержденіе Министерства путей сообщенія. Къ проектамъ этимъ прилагаются:

1) планъ проектируемаго подъѣзднаго пути, съ показаніемъ собственныхъ и чужихъ земель и построекъ, заключающихся какъ въ границахъ необходимаго отчужденія, такъ и въ предѣлахъ той полосы земли, на которой воспрещено закономъ производство построекъ, складовъ, раскопокъ и рассадокъ вблизи линій ж. дорогъ.

2) чертежи и записки, требуемые либо общими техническими условіями, либо тѣми, которыя будутъ спеціально изданы для дорогъ второстепеннаго значенія.

3) отзывы учреждений, въ вѣдѣніи коихъ находятся пересѣкаемые—подъѣздными путями—сообщенія, въ томъ, что устраняемые пути не препятствуютъ пользованію этими сообщеніями.

4) подписки сосѣднихъ владѣльцевъ, земли коихъ будутъ отстоять на разстояніи—меньшемъ, требуемаго закономъ: о постройкахъ, складахъ, раскопкахъ и расадкахъ вблизи линій ж. дорогъ—въ томъ, что (вмѣсто уступки земли) они предпочитаютъ подчиниться ограниченіямъ, какія налагаетъ на нихъ упомянутый законъ.

5) соглашеніе съ владѣльцами ж. дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, относительно способа примыканія къ этимъ дорогамъ проектируемаго подъѣзднаго пути, или только способъ такового примыканія, если путь непосредственно сооружается упомянутыми владѣльцами.

Примѣчаніе. Всѣ приложения представляются въ 3-хъ экземплярахъ: одномъ—для Министерства путей сообщенія, другомъ—для мѣстнаго надзора и третьемъ—для возвращенія предпринимателю.

§ 9.

По утвержденіи техническаго проекта, Министерство путей сообщенія назначаетъ срокъ, какъ для приступа къ работамъ, такъ

и для открытія движенія по подъѣзднымъ путямъ. Сроки эти могутъ быть по уважительнымъ причинамъ продолжены, но не иначе, какъ съ особаго въ каждомъ случаѣ разрѣшенія Министерства путей сообщенія.

III. Порядокъ эксплуатаціи подъѣздныхъ путей.

§ 10.

Одновременно съ проектомъ сооруженія подъѣздныхъ путей, строители оныхъ представляютъ на утвержденіе Министерства путей сообщенія порядокъ эксплуатаціи этихъ путей, а равно и соглашеніе съ владѣльцами дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, относительно: производства перегрузки, обмѣна или общаго пользованія подвижнымъ составомъ, способа исчисленія провозной платы какъ за пассажировъ и собственные грузы, такъ и за грузы стороннихъ лицъ, отвода площадей подъ склады, особыхъ сборовъ и т. п. условій, касающихся до эксплуатаціонной и финансовой сторонъ дѣла.

§ 11.

Движеніе по подъѣзднымъ путямъ разрѣшается Министерствомъ путей сообщенія по освидѣтельствованіи сихъ путей какъ въ отношеніи прочности и устойчивости возведенныхъ работъ и сооружений, такъ и относительно готовности путей удовлетворять предполагаемому по нимъ движенію.

§ 12.

Перевозка пассажировъ и грузовъ стороннихъ лицъ, а равно войскъ и почтовой корреспонденціи обязательна для владѣльцевъ подъѣздныхъ путей въ той мѣрѣ, на сколько таковая перевозка будетъ совмѣстима съ удовлетвореніемъ специальной цѣли, для которой подъѣздные пути были устроены.

§ 13.

Неисполненіе владѣльцами подъѣздныхъ путей требованій Министерства Путей Сообщенія, относящихся до правильности

безопасности движенія, даетъ упомянутому Министерству право: 1) остановить движеніе по такимъ путямъ впредь до исполненія этихъ требованій, и 2) передать ихъ эксплуатацію на условіяхъ имѣющихъ быть заранѣе опредѣленными (при утвержденіи самаго порядка эксплуатаціи см. § 10)—другому желѣзнодорожному предпріятію.

§ 14.

Къ сооружаемымъ и открытымъ для движенія подъѣзднымъ путямъ могутъ быть пристраиваемы вторые, третіе и т. д. подъѣздные пути, постройка и эксплуатація коихъ должны производиться на тѣхъ же основаніяхъ, а отношенія ихъ между собою и къ обществамъ главныхъ линій, подлежатъ разрѣшенію Министерства Путей Сообщенія.

Правила эти обнимаютъ постройку подъѣздныхъ путей, сооружаемыхъ какъ *на собственной*, такъ и *на отчужденной землѣ*, эксплуатацію ихъ какъ съ помощью особаго, такъ и общаго (съ главною линіею) подвижнаго состава,—допускаютъ на этихъ путяхъ производство какъ товарнаго, такъ и пассажирскаго движенія, при чемъ перевозка грузовъ стороннихъ лицъ (съ оговоркою въ § 12), въ виду признаннаго за такими путями общественнаго ихъ значенія, сдѣлана прямо обязательною для ихъ владѣльцевъ. Такъ какъ постройка такихъ путей должна удовлетворять извѣстнымъ техническимъ условіямъ, то изданіе сихъ послѣднихъ дѣлается весьма желательнымъ вмѣстѣ съ утвержденіемъ самихъ правилъ. Затѣмъ, такъ какъ подъѣздные пути будутъ сооружаться какъ желѣзнодорожными обществами, такъ и частными обществами и лицами, мало посвященными въ приемы желѣзнодорожнаго строительства, то въ техническихъ условіяхъ слѣдовало-бы ставить требованія вполне опредѣленныя, выражая ихъ въ формѣ готовыхъ таблицъ, въ которыхъ размѣры всѣхъ частей пути и сооружений, были бы выражены въ зависимости отъ ширины колеи, нагрузки

на ведущую ось паровоза, принятой скорости и рода движения (одного товарнаго или вмѣстѣ съ тѣмъ пассажирскаго) и т. п. Въ заключеніе, въ нихъ должны быть перечислены тѣ чертежи и приложения, которыя имѣютъ составить часть технического проекта подъѣзднаго пути.

Если составленіе техническихъ условій, при накопившемся отъ постройки желѣзныхъ дорогъ опытѣ, не представитъ особенныхъ трудностей, то опредѣленіе впередъ порядка эксплуатаціи подъѣздныхъ путей едва ли будетъ желательно. Порядокъ этотъ далеко не разрѣшитъ всѣхъ случаевъ, при которыхъ понадобится эксплуатировать подъѣздные пути, а потому только обременитъ содержаніе ихъ такими расходами, которые могли бы быть легко сокращены, если комиссіямъ, свидѣтельствующимъ подъѣздные пути, предоставлено было бы опредѣлять возможные въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ отступленія отъ общепринятаго порядка эксплуатаціи дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія.

Существенное отличіе помѣщенныхъ выше правилъ постройки и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей отъ тѣхъ,—которыя составлены были прошлогодними собраніями, состоитъ въ исключеніи изъ нихъ параграфовъ, относившихся: до осуществленія подъѣздныхъ путей средствами главныхъ линій, до порядка погашенія произведенныхъ ими на то расходовъ и т. п. Не имѣя ничего общаго съ правилами постройки и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей, параграфы эти уснащали проектъ такими частностями, которыя могли бы составить предметъ особаго нормальнаго договора углепромышленниковъ съ желѣзными дорогами, но не вязались съ общимъ вопросомъ, строгая разработка котораго только и даетъ надежду на скорѣйшее удовлетвореніе ходатайствъ углепромышленнаго сѣзда. Ходатайства же эти по важнѣйшему вопросу о подъѣздныхъ путяхъ могутъ быть теперь сведены къ слѣдующему:

1) къ распространенію на подъѣздные пути, устраиваемые отъ копей, рудниковъ, фабрикъ и заводовъ и предназначаемые къ перевозкѣ не только стороннихъ грузовъ, но (при имѣніи въ томъ надобности) и пассажировъ, порядка обязательнаго отчужденія, съ

правомъ занятія имуществъ на основаніи временныхъ правилъ отъ 6 Мая 1872 года, и съ обезпеченіемъ владѣльцевъ такихъ имуществъ денежнымъ залогомъ по опредѣленію губернской администраціи.

2) къ изданію вышеприведенныхъ правилъ: о постройкѣ и эксплуатаціи паровыхъ, рельсовыхъ подъѣздныхъ путей къ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, открытымъ для общественнаго пользованія вмѣстѣ или отдѣльно отъ техническихъ условій устройства такихъ путей, и

3) къ разрѣшенію финансовой стороны дѣла—путемъ позамыслованія суммъ у казны или у частныхъ лицъ или обществъ.

По разсмотрѣнію всего изложеннаго, совѣщаніе постановило:

1) Въ виду признаннаго двумя высшими правительственными комиссіями (подъ предѣдательствомъ князей: Оболенскаго и Липена) за желѣзнодорожными вѣтвями, соединяющими копи, рудники, фабрики и заводы съ линіями желѣзныхъ дорогъ, открытымъ для общественнаго пользованія, *ихъ общественнаго значенія*;

2) въ виду проектированія комиссіею князя Оболенскаго *порядка отчужденія имуществъ подъ такія вѣтви общаго—стѣмъ*, какой предполагалось (тою-же комиссіею) примѣнять къ имуществамъ, отходящимъ изъ частнаго владѣнія по распоряженію правительства;

3) въ виду *данныхъ и соображеній докладчика*, указывающихъ на полную неопредѣленность срока, въ который новыя правила о вознагражденіи общественномъ могли бы рассчитывать на законодательное ихъ утвержденіе,

собраніе пришло къ единогласному заключенію, что вопросъ этотъ, требующій безотлагательнаго удовлетворенія, можетъ быть разрѣшенъ только путемъ *временныхъ правилъ*, которыя:

1) позволяли бы примѣнять къ имуществамъ, отходящимъ подъ устройство *требуемыхъ пользою общественною* желѣзнодорожныхъ вѣтвей, какъ общій порядокъ отчужденія (указанный въ ст. 575—593 1 час. X т. зак. гражд.). такъ и занятіе этихъ имуществъ подъ работы, на основаніи временныхъ правилъ отъ 6 Мая 1872 г.;

2) давали бы губернской администраціи право, въ случаѣ занятія имуществъ на основаніи временныхъ правилъ отъ 6-го Мая 1872 года, требовать отъ строителей подобныхъ вѣтвей внесенія соответствующаго цѣнности имуществъ денежнаго обезпеченія въ государственныя кредитныя учрежденія;

3) разрѣшали бы владѣльцамъ отчуждаемыхъ имуществъ пользоваться процентами на опредѣленный по оцѣнкѣ капиталъ съ момента занятія имуществъ по день выдачи имъ капитала на руки;

4) лишали бы строителей вѣтвей предоставленнаго имъ права какъ на обязательное отчужденіе, такъ и на удержаніе за собою уже отчужденныхъ имуществъ, коль скоро самое осуществленіе вѣтвей не было ими достигнуто въ указанный срокъ *) и

5) обязывали бы тѣхъ же строителей (въ случаѣ, указанномъ въ предъидущемъ параграфѣ) сносить неоконченныя постройки въ опредѣленный срокъ, послѣ котораго постройки эти должны продаваться съ торговъ отдѣльно отъ отчужденной земли или вмѣстѣ съ нею— послѣднее въ томъ случаѣ—если на переходъ ея по цѣнкѣ оцѣнки во владѣніе прежнихъ собственниковъ не поступитъ отъ нихъ соответствующаго заявленія.

Этими пунктами исчерпываются, по мнѣнію собранія, тѣ необходимыя разъясненія и дополненія существующаго порядка отчужденія, который, не смотря на частныя недостатки, имѣетъ за собою несомнѣнное преимущество установившейся практики.

Далѣе, не повторяя того что сказано въ докладѣ о правилахъ постройки и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей, собраніе вполне раздѣляетъ высказанный представителемъ отъ Министерства на углепромышленномъ съѣздѣ взглядъ: о тѣсной зависимости, какая должна существовать между предоставляемыми строителямъ такихъ путей *правами* (въ томъ числѣ и правомъ обязательнаго отчужденія имуществъ) и налагаемыми на нихъ (правилами постройки и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей) *обязанностями*, почему собраніе полагаетъ, что помѣщенный выше докладчикомъ: *проектъ правилъ*

*) См. § 9 правилъ постройки и эксплуатаціи паровыхъ рельсовыхъ подъѣздныхъ путей, прѣдлагающихъ и т. д.

постройки и эксплуатации подъездных путей къ линиямъ желѣз-
ныхъ дорогъ, открытымъ для общественнаго пользованія“, заслужи-
валъ-бы столь-же неотлагательнаго, а если возможно, то и предва-
рительнаго (передъ правилами объ отчужденіи) утвержденія. Обѣ-
имъ правиламъ приданъ былъ возможно общій характеръ, чтобы
исключить мысль о какомъ либо частномъ законодательствѣ въ поль-
зу извѣстной промышленности или части государства*). Это сообра-
женіе служить, по мнѣнію собранія, лучшимъ доказательствомъ ихъ
общепользовности.

Разсчитывая на скорое разрѣшеніе первыхъ двухъ вопросовъ,
уполномоченные съѣздомъ заявили, что они не замѣдляютъ разрабо-
тать финансовую сторону осуществленія подъездныхъ путей, а так-
же постараются выработать съ обществами желѣзныхъ дорогъ, пе-
ресѣкающихъ Донецкій бассейнъ, нормальныя условія для того со-
глашенія, какое указано въ § 10 окончательно принятыхъ правилъ
постройки и эксплуатации подъездныхъ путей. Въ основаніе такого
соглашенія ими будутъ приняты тѣ параграфы правилъ, составлен-
ныхъ еще прошлогодними собраніями, которые (т. е. параграфы),
въ виду ихъ частнаго характера, признаны были настоящимъ со-
браніемъ подлежащими исключенію изъ окончательно принятой
редакціи.

МИНИСТЕРСТВО
ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ ИМУЩЕСТВЪ.

ГОРНЫЙ ДЕПАРТАМЕНТЪ.

Отдѣленіе частныхъ горныхъ
заводовъ.

Столъ 2-й.

14 Октября 1882 года.

№ 970.

*Г. Уполномоченному отъ VI-го съѣзда
южннхъ горнопромышленниковъ, горному ин-
женеру Авдакову.*

По поводу возбужденнаго Министерст-
вомъ Путей Сообщенія вопроса о сооруженіи
желѣзнодорожной вѣтви отъ станціи Ясино-
ватої Екатерининской желѣзной дороги къ
Богодуховскимъ и Кальміусскимъ камешно-
угольнымъ коньямъ, Министръ Финансовъ, въ
отношеніи къ г. Министру Государственныхъ

*) Какъ о томъ ходатайствовалъ послѣдній угленромышленный съѣздъ.

Имуществовъ отъ 27 истекшаго сентября, высказаль, что, по его мнѣнію, необходимо, прежде всего, установить общій планъ развитія подъѣздныхъ желѣзно-дорожныхъ путей въ районѣ Донецкаго каменноугольнаго бассейна и для сего получить свѣдѣнія:

1) къ какимъ именно каменноугольнымъ копамъ Донецкаго бассейна было бы необходимо провести безотлагательно подъѣздные пути, въ видахъ развитія производительности всего бассейна;

2) какъ велика ежегодная производительность копей Богодуховскихъ и Кальміусскихъ, а также тѣхъ, которыя признается полезнымъ соединить подъѣздными путями съ желѣзными дорогами;

и 3) въ какой мѣрѣ владѣльцы копей могли бы быть привлечены къ участию въ расходахъ по сооруженію подъѣздныхъ путей.

Раздѣляя такое мнѣніе тайнаго совѣтника Бунге, но вмѣстѣ съ тѣмъ находя нужнымъ, въ виду важности настоящаго дѣла и тѣсной связи его съ интересами мѣстной горной промышленности, выслушать по этому предмету, предварительно сообщенія Министру Финансовъ окончательнаго отзыва, мнѣнія самихъ горнопромышленниковъ, г. Министръ Государственныхъ Имуществъ призналъ необходимымъ подвергнуть изложенные три вопроса подробному обсужденію на предстоящемъ VII съѣздѣ южныхъ горнопромышленниковъ.

Увѣдомляя Васъ объ этомъ, Горный Департаментъ присовокупляетъ, что объ изложенномъ сообщено, вмѣстѣ съ симъ, предсѣдателю будущаго съѣзда.

Директоръ *Н. Кулбинъ*.

Управляющій Отдѣленіемъ, *А. Штофъ*.

Съ полученія только что приведеннаго увѣдомленія Министерства государственныхъ имуществъ—весь вопросъ о рельсовыхъ подъѣздныхъ путяхъ принимаетъ нѣсколько иное для Донецкаго бассейна направление — и Вамъ, Милостивые Государи, предоставлено высказаться по этому вопросу, и если найдете нужнымъ, то и высказать Ваше мнѣніе относительно вышеприведенныхъ проектовъ.

Перехожу къ дальнѣйшимъ ходатайствамъ:

1) Обь общихъ основаніяхъ для устройства полустанцій и погрузочныхъ пунктовъ.

Необходимость „договора“ или вѣриѣе „общихъ основаній“, *) руководствуясь коими всякій могъ бы приступить къ устройству полустанціи или погрузнаго пункта, выяснена была еще на прошлогднихъ совѣщаніяхъ, а потому, не возвращаясь къ этому предмету, привожу проектъ составленныхъ на послѣднемъ сѣздѣ правилъ съ нѣкоторыми измѣненіями почти редакціоннаго свойства.

Общія основанія устройства полустанцій и погрузныхъ пунктовъ для предметовъ горной промышленности отираваемыхъ и получаемыхъ въ предѣлахъ Донецкаго каменноугольнаго бассейна.

Лицамъ и обществамъ, желающимъ приблизить существующіе на ж. дорогахъ пункты отправки и получения къ расположеннымъ не подалеку отъ линій ж. дорогъ: косямъ, фабрикамъ, заводамъ и инымъ промышленнымъ заведеніямъ, предоставляется вступать въ соглашеніе съ обществами ж. дорогъ относительно устройства новыхъ погрузныхъ пунктовъ и полустанцій на слѣдующихъ основаніяхъ

§ 1.

Устройство тѣхъ и другихъ пунктовъ относится сплона на счетъ лицъ и обществъ, заявившихъ желаніе ими воспользоваться; самое же сооруженіе ихъ производится распоряженіемъ обществъ ж. дорогъ.

§ 2.

Стоимость этого сооруженія опредѣляется какъ общепринятыми на ж. дорогахъ цѣнами на работы и матеріалы, такъ и тѣми оборудованіями, коими, согласно техническимъ условіямъ, подобные пункты бывають обыкновенно снабжены. Окончательное установленіе тѣхъ и другихъ нормъ зависитъ отъ министерства путей сообщенія

§ 3.

Если требуемыя подь устройство подобныхъ пунктовъ имущества находятся во владѣніи постороннихъ лицъ, то обществамъ

*) Такъ какъ договоръ, опредѣляющій: расходы по устройству полустанцій, время ихъ открытія, стоимость содержанія полустанцій или наименьшее количество пудовъ годичной отправки и т. п. долженъ быть заключаемъ особо.

ж. дорогъ предоставляется входить съ ходатайствомъ о примѣненіи къ такимъ имуществамъ порядка обязательнаго отчужденія.

§ 4.

Лицамъ и обществамъ, устроившимъ такіе пункты и принявшимъ на себя расходы по ихъ содержанію или обезпечившимъ такіе расходы поступленіемъ соотвѣтствующаго (въ смыслѣ избытка провозной платы) количества какъ собственнаго груза, такъ и общаго отправленія или прибытія такихъ пунктовъ, предоставляется, до истеченія срока договора, уплачивать при отправкѣ или полученіи собственныхъ грузовъ тарифъ поверстный, т. е. по дѣйстви- тельному пробѣгу груза по главной линіи.

§ 5.

Остальнымъ лицамъ и обществамъ, пожелавшимъ воспользоваться такими пунктами для отправки или полученія грузовъ, предоставляется такое право при условіяхъ уплаты тарифа за полный перегонъ между двумя ближайшими къ этимъ пунктамъ станціями *).

§ 6.

Всѣ отправители и получатели такихъ пунктовъ уплачиваютъ установленные на дорогахъ особые сборы и подчиняются правиламъ какъ изданнымъ для дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользования—правительствомъ и уполномоченными имъ органами, такъ и тѣмъ, кои ими издаваемы будутъ.

§ 7.

По истеченіи срока договоровъ содержаніе такихъ пунктовъ переходитъ на общества ж. дорогъ, при чемъ ко всѣмъ безъ изъятія грузамъ, отправляемымъ или прибывающимъ на эти пункты, примѣняется слѣдующій порядокъ:

1) При достиженіи выручки, на подобныхъ пунктахъ до нормы средней выручки, получаемой отъ половины наиболѣе дѣятельныхъ по движенію станцій III и IV классовъ, къ такимъ грузамъ долженъ быть примѣненъ дѣйствующій на главной линіи тарифъ, исчисляя его по дѣйствительному разстоянію отъ или до вновь открытаго остановочнаго пункта.

*) Съ обращеніемъ всего избытка провозной платы на содержаніе такихъ пунктовъ, какъ указано въ § 4.

При выручкѣ, меньшей указанной выше нормы—дѣйствующій на главной линіи тарифъ—исчисляя его за полный перегонъ между двумя ближайшими станціями.

§ 8.

Срокъ заключенія договоровъ на устройство полустанцій предоставляется взаимному соглашенію сторонъ.

§ 9.

Закрытіе пунктовъ, предоставленныхъ однажды для общаго пользованія, можетъ послѣдовать лишь по минованію въ нихъ надобности, или по безусловной ихъ убыточности, которыя констатируются Министерствомъ путей сообщенія.

Основанія эти одобрены были собраніемъ въ ихъ *общественномъ значеніи*, при чемъ уполномоченные съѣздомъ просили занести въ журналъ ихъ покорнѣйшую просьбу о возможно неотлагательномъ изданіи сихъ правилъ къ обязательному руководству.

2) О складахъ минеральнаго топлива и другихъ минеральныхъ веществъ Донецкаго бассейна, перевозимыхъ по ж. дорогамъ

Прошлогодними совѣщаніями приведенъ былъ къ окончательной редакціи проектъ положенія о складахъ минеральнаго топлива и другихъ минеральныхъ веществъ Донецкаго бассейна, который, за исключеніемъ § 20 не имѣвшаго отношенія къ предмету самаго положенія, былъ признанъ Министерствомъ путей сообщенія удовлетворительнымъ. Поэтому, предварительно внесенія его на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта, проектъ этотъ препровожденъ былъ на заключеніе Министерствъ финансовъ и государственныхъ имуществъ. Тѣмъ временемъ, установленную § 18 проекта плату за храненіе минеральныхъ веществъ на станціяхъ прибытія потребовалось включить въ вѣдомость особыхъ сборовъ, которые Министерство путей сообщенія предполагаетъ ввести въ однообразномъ размѣрѣ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, а на самый проектъ поступили, хотя и въ условной формѣ, замѣчанія со стороны Министерства государственныхъ имуществъ. Для облегченія Министерству путей сообщенія дальнѣйшихъ работъ въ этомъ дѣлѣ было

признано, чтобы совѣщаніе, вошло въ разсмотрѣніе предположенныхъ въ проектѣ измѣненій.

Согласно окончательной принятой редакціи, проектъ положенія о складахъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

ПРОЕКТЪ

положенія о складахъ минеральнаго топлива и другихъ минеральныхъ веществъ Донецкаго бассейна, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ.

§ 1. Для складовъ минеральныхъ веществъ, отправляемыхъ и прибывающихъ по желѣзнымъ дорогамъ, общества желѣзныхъ дорогъ обязываются имѣть при станціяхъ соотвѣтствующія площади, размѣръ и условія пользованія коими опредѣляются симъ положеніемъ.

§ 2. Площади, требуемыя подъ минеральныя вещества, отводятся желѣзными дорогами независимо отъ мѣстъ, предназначенныхъ подъ другіе грузы.

§ 3. Высшій размѣръ требуемыхъ подъ склады минеральныхъ веществъ площадей опредѣляется: а) для станцій отправленія и прибытія (кромѣ поименованныхъ въ пунктѣ б)—помѣщеніемъ трети годичной производительности копей и потребности прилегающихъ къ этимъ станціямъ заводовъ; в) для такихъ станцій прибытія,—кои по ихъ исключительному положенію, признано будетъ Министерствомъ путей сообщенія необходимымъ оградить отъ накопленія неубранныхъ въ срокъ минеральными веществами,—помѣщеніемъ наибольшаго непрерывнаго двухнедѣльнаго прибытія такихъ станцій.

Примѣчаніе. Размѣръ площадей опредѣляется по расчету помѣщенія на одной квадратной сажени: каменнаго угля 200 пудовъ на станціяхъ отправленія и 300 пудовъ на станціяхъ назначенія, антрацита 400 пудовъ и другихъ минеральныхъ веществъ до 1,200 пудовъ.

§ 4. Площади при станціяхъ, поименованныхъ въ пунктѣ а § 3, предназначаются для распредѣленія ихъ между постоянными отправителями и получателями минеральныхъ веществъ, исключая

участковъ, необходимыхъ для удовлетворенія временной потребности въ того же рода складахъ, каковыя (т. е. участки) остаются въ непосредственномъ завѣдываніи желѣзныхъ дорогъ для употребленія ихъ подъ прибывающія минеральныя вещества; площади при станціяхъ, поименованныхъ въ пунктѣ б § 3, по незначительности ихъ протяженія вовсе исключаются изъ разверстки между отправителями и получателями такихъ станцій и остаются въ непосредственномъ завѣдываніи желѣзныхъ дорогъ для употребленія ихъ подъ прибывающія минеральныя вещества.

Примѣчаніе. На отданныхъ въ частное пользованіе участкахъ не возбраняется складывать, кромѣ минеральныхъ веществъ: при станціяхъ отправленія—перевозимые для надобностей каменоломень, копей и рудниковъ строительныя матеріалы, а при станціяхъ прибытія—предметы, идущіе въ переработку вмѣстѣ съ сырыми продуктами горной промышленности.

§ 5. Въ томъ случаѣ, когда имѣющіяся на станціяхъ для склада минеральныхъ веществъ площади не соотвѣтствуютъ нормамъ указаннымъ въ § 3, отправители и получатели такихъ станцій могутъ ходатайствовать объ увеличеніи этихъ площадей подачею заявленій въ инспекціи и въ управленія желѣзныхъ дорогъ. По предложенію инспекціи или по собственному почину, общества желѣзныхъ дорогъ, составляютъ планъ дополнительнаго отчужденія земель и раздѣлку необходимыхъ работъ, сооружений и принадлежностей (какъ то: рельсовъ, стрѣлокъ и т. п.) которые разсматриваются на мѣстѣ—въ присутствіи возбудившихъ о томъ ходатайства лицъ, правительственными инспекціями. Результатъ окончательнаго соглашенія поступаетъ на разрѣшеніе Министерства Путей Сообщенія.

§ 6. Обществамъ желѣзныхъ дорогъ:

1) за площади существующія, и за тѣ, на устройство которыхъ потребуется не свыше 2,400 руб., для полученія десятины полезной, т. е. оплачиваемой поверхности складовъ, предоставляется взимать съ квадратной сажени:

за участокъ I	разряда	въ годъ	до 30 к.	въ мѣсяцъ	до 5 к.
”	”	II	”	”	”
”	”	III	”	”	”
			20	”	”
			10	”	”
				3	”
				2	”

Примѣчаніе. Разряды участковъ по каждой станціи опредѣляются выгодною нагрузкой и выгрузки вагоновъ и суммою прочихъ удобствъ, представляемыхъ разными участками.

2) за вновь образованныя площади, стоимость устройства которыхъ превыситъ 2,400 руб. на десятину полезной ихъ поверхности, предоставляется взимать плату, не превосходящую въ суммѣ 15% отъ произведенныхъ обществами на устройство такихъ площадей расходовъ.

Послѣ общаго разверстанія участковъ, входящихъ въ составъ старыхъ и новыхъ площадей, установленныя на такіе участки различныя нормы арендныхъ платъ должны быть уравнены, при условіи сохраненія за обществами желѣзныхъ дорогъ получаемыхъ ими до разверстанія доходовъ.

Оцѣнка работъ, подраздѣленіе участковъ на разряды и размѣръ арендныхъ платъ, въ предѣлахъ указанныхъ выше нормъ, утверждаются Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 7. Дѣленіе площадей на участки между отправителями и получателями по отдѣльнымъ станціямъ производится порядкомъ, какой будетъ указанъ Министерствомъ путей сообщенія.

Примѣчаніе. Постоянные отправители и получатели, какъ то: копи, фабрики и заводы, пользуются преимуществомъ сохраненія занимаемыхъ ими мѣстъ.

§ 8. Участки отдаются на сроки: а) одъ одного мѣсяца до 5 лѣтъ на станціяхъ отправленія, б) до 1 года на станціяхъ полученія.

Примѣчаніе. Въ случаѣ необходимости общаго разверстанія участковъ, сроки ихъ заарендованія могутъ быть сведены управленіями ж. дорогъ къ одному и тому же числу.

§ 9. Арендная плата вносится полностью: а) за участки, занятые на сроки менѣе одного года—впередъ, б) за участки, занятые на нѣсколько лѣтъ, передъ наступленіемъ каждаго года—впередъ.

Примѣчаніе: Если слѣдуемая сумма не будетъ внесена въ теченіе двухъ мѣсяцевъ со дня наступленія срока, то участокъ считается свободнымъ и общество ж. дороги можетъ приступить къ очисткѣ его на общемъ законномъ основаніи.

§ 10. Если отданный въ аренду участокъ или часть участка понадобятся обществу ж. дорогъ: для развитія станціи, для возведенія на немъ новыхъ сооруженій и т. п., то такой участокъ или часть участка могутъ быть заняты обществомъ ж. дороги и до истеченія аренднаго срока, но не ранѣе того, когда арендатору его будетъ предоставленъ другой участокъ и возмѣщены расколы, сопряженные съ переносомъ склада, на что ему дается три мѣсяца времени. При отчужденіи части участка, арендаторъ можетъ отказаться отъ всего участка.

Расходы по перенесенію складовъ возмѣщаются обществомъ по мѣрѣ освобожденія арендаторомъ занимаемой подъ складомъ площади земли.

§ 11. Отводимые участки не должны имѣть болѣе 50 сажень въ глубину; въ противномъ случаѣ они раздѣляются укладываемыми обществами ж. дорогъ нагружными или выгрузными рельсовыми путями.

Помѣщаемое на такихъ участкахъ минеральное топливо приводится въ кучи, шириною не свѣше 10 саж. для угля, и 20 саж. для антрацита. Между кучами оставляется 2-хъ аршинный промежутокъ.

Въ случаѣ появленія самовозгоранія, арендаторы складовъ обязуются принимать всѣ мѣры къ его прекращенію и къ предупрежденію подобныхъ случаевъ въ будущемъ.

§ 12. Возведеніе на арендуемыхъ участкахъ какихъ бы то ни было сооруженій не можетъ быть совершаемо безъ согласія обществъ желѣзныхъ дорогъ и безъ разрѣшенія правительственной инспекціи.

§ 13. При переходѣ участковъ отъ однихъ арендаторовъ къ другимъ, или въ распоряженіе обществъ желѣзныхъ дорогъ, возведенныя на такихъ участкахъ, на средства первыхъ арендаторовъ, постройки, должны быть ими сносимы въ 3-хъ мѣсячный

срокъ, если на передачу ихъ въ собственность желѣзныхъ дорогъ, или во временное пользованіе новыхъ арендаторовъ не послѣдуетъ особаго съ обществомъ желѣзной дороги соглашенія.

§ 14. Подача вагоновъ къ складамъ подъ нагрузку ихъ минеральными веществами подчиняется особымъ правиламъ, устанавливаемымъ Министерствомъ путей сообщенія.

§ 15. Минеральныя вещества, по прибытіи ихъ на станціи, подаются по назначенію груза: либо на имѣющіеся частныя склады, либо на удержанныя обществами желѣзныхъ дорогъ для общаго пользованія площади, гдѣ они должны быть выгружены средствами получателей въ теченіи первыхъ 24 часовъ, послѣ подачи ихъ къ выгрузкѣ. Невыгруженные въ теченіе 24 часовъ вагоны, разгружаются средствами желѣзной дороги со взысканіемъ $\frac{1}{3}$ копѣйки съ пуда на удержанныхъ для общаго пользованія площадяхъ, гдѣ и сохраняются дорогами до истеченія вторыхъ сутокъ бесплатно.

За послѣдующее время взимается:

1) На такихъ станціяхъ прибытія, кои по ихъ исключительному положенію признано будетъ Министерствомъ путей сообщенія необходимымъ оградить отъ накопленія неубранными въ срокъ минеральными веществами, за первые три дня по 75 коп. въ сутки за каждый выгруженный вагонъ, за послѣдующіе четыре дня по 1 руб. 50 коп. въ сутки за такой же вагонъ.

2) На остальныхъ станціяхъ прибытія по 5 коп. въ сутки съ кв. саж. занятаго пространства въ теченіе 30 дней.

По прошествіи вышеозначенныхъ въ пунктахъ 1 и 2 сроковъ, общества желѣзныхъ дорогъ вправе продать невывезенные грузы и возмѣстить изъ полученной суммы слѣдующіе имъ платежи.

§ 16. За минеральныя вещества, сложенные на площадяхъ, удержанныхъ для общаго пользованія, при станціяхъ прибытія, общества желѣзныхъ дорогъ несутъ полную отвѣтственность; за вещества, сложенные на такихъ же площадяхъ при станціяхъ отправленія, но непринятыхъ къ перевозкѣ, а равно и на площадяхъ, арендуемыхъ какъ отправителями, такъ и получателями ми-

неральныхъ веществъ, общества желѣзныхъ дорогъ не несутъ никакой отвѣтственности.

Проектъ надо считать окончательно разработаннымъ, нынѣ онъ находится на разсмотрѣнїи Министерства путей сообщенїя и по отзывамъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, препятствїй къ впесенїю его на утвержденїе Государственнаго Совѣта не имѣется.

3) Объ увеличенїи мѣстъ подъ склады минеральнаго топлива при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ Курско-Харьково-Азовской, Донецкой и Харьковско-Николаевской.

Въ связи съ положенїемъ о складахъ паходятся какъ ходатайства прошлагодняго сѣзда объ увеличенїи мѣстъ подъ склады минеральнаго топлива на нѣкоторыхъ изъ станцій отправленїя его, на дорогахъ Курско-Харьково-Азовской и Донецкой, такъ и ходатайство послѣдняго сѣзда о такомъ же увеличенїи мѣстъ на станціяхъ: Вирь и Головашевка (полученїя этого топлива) на Сумскомъ участкѣ Харьковско-Николаевской дороги. По предмету перваго ходатайства на предложенїе министерства отъ 7 сентября 1881 года не получено до сихъ поръ отзывовъ отъ правленїй обществъ Курско-Харьково-Азовской и Донецкой дорогъ, а по предмету втораго ходатайства желательно получить на предстоящихъ собранїяхъ разъясненїе отъ представителя Харьковско-Николаевской дороги*)

Представитель Курско-Харьково-Азовской дороги заявилъ, что проектъ увеличенїя складовъ составленъ и представленъ инспектору; представитель Донецкой дороги—что проектъ еще составляется, а представитель Харьковско-Николаевской дороги—что работы по Сумскому участку какъ по уширенїю складовъ, такъ и по установкѣ вѣсовыхъ помостовъ войдутъ въ составляемую нынѣ раздѣлочную вѣдомость этого участка.

4) Объ измѣненїи и дополненїи проектированныхъ правилъ перевозки минеральнаго топлива, которыми предположено замѣнить дѣйствующую по нынѣ инструкцію выборнымъ отъ углепромышленниковъ.

*) А также относительно отсутствїя вѣсовыхъ помостовъ на станціяхъ: Вирь, Головашевка и Ахтырка того же Сумскаго участка.

Мы просили обратить вниманіе на скорѣйшее удовлетвореніе этихъ ходатайствъ, заявленныхъ уже нѣсколькими съѣздами, такъ какъ недостатокъ мѣстъ подъ склады и отсутствіе вѣсовыхъ помостовъ еще болѣе усложняютъ дѣло перевозки минеральнаго топлива. При этомъ, изъ станцій, наиболѣе заслуживающихъ установки вѣсовыхъ помостовъ, оказывается: *Должикъ и Дисичанскъ* на Донецкой дорогѣ, *Вирь, Головашевка и Ахтырка* на Харьковско-Николаевской и *Мионовка, Бѣлая Церковь, Воронцово-Городище* на Фастовской дорогѣ.

На прошлогоднихъ совѣщаніяхъ выяснена была необходимость дополнить изданную 22 января 1880 г. инструкцію выборнымъ отъ углепромышленниковъ, замѣнивъ ее: „правилами перевозки минеральнаго топлива, отправляемаго съ коней, расположенныхъ по Курско-Харьково-Азовской и Донецкой дорогамъ, при участіи избираемыхъ углепромышленными съѣздами уполномоченныхъ и выборныхъ отъ углепромышленниковъ“. Правила эти были тогда-же составлены, но отъ опубликованія ихъ Министерство путей сообщенія воздержалось до окончательнаго выясненія на VI съѣздѣ вопросовъ: о порядкѣ ответственности за недостачу угля при передачѣ его съ одной дороги на другую, о способѣ замѣщенія остающихся (за отказами въ нагрузку) отъ ежемѣсячнаго разпредѣленія свободными—очередей и объ установленіи обоюдныхъ штрафовъ какъ за несвоевременный отказъ углепромышленниковъ отъ нагрузки, такъ и за несвоевременную подачу вагоновъ управленіями ж. дорогъ.

а) О назначеніи Донецкой дорогѣ вагоновъ чрезъ комиссію выборныхъ.

Собраніе постановило:

Обязать Донецкую дорогу (согласно § 6 инструкціи) дѣлать ежемѣсячныя заявленія въ комиссію выборныхъ о количествѣ вагоновъ, потребномъ этой дорогѣ подъ нагрузку общественнаго угля, обозначая при этомъ какъ станціи отправленія, такъ и названія коней, или имена поставщиковъ. На выборномъ же Донецкой дороги будетъ лежать обязанность занести эти вагоны въ очередные списки соответствующихъ станцій—общимъ числомъ, не касаясь ни

распредѣленія этихъ вагоновъ по суткамъ, ни направлений въ которыхъ они имѣютъ быть перевезены.

б) О срокъ подачи заявленій выборному и въ комиссію выборныхъ и о времени ежемѣсячныхъ въ г. Харьковѣ совѣщанійхъ.

(Совѣщаніемъ принято).

в) Объ исключеніи праздниковъ изъ дней для производства погрузки и выгрузки угля средствами отпавителей.

(Совѣщаніемъ принято).

г) Объ удержаніи ежедневныхъ увѣдомленій выборныхъ начальниками станц. о ходѣ погрузки, вмѣсто еженедѣльныхъ.

(Совѣщаніемъ принято).

д) О принятіи Донецкихъ угольныхъ вагоновъ дорогами: Московско-Курскою, Курско-Кіевскою, Либаво-Роменскою и Грязе-Царицынскою.

На сѣздѣ заявлено было, что Донецкая дорога, испытывающая, по временамъ, недостатокъ въ крытыхъ вагонахъ, затрудняется удовлетворять таковыми нѣкоторыя изъ станцій угольной отправки, грузъ которыхъ бываетъ адресованъ на дороги: Московско-Курскую, Курско-Кіевскую, Грязе-Царицынскую и Либаво-Роменскую, такъ какъ дороги эти не принимаютъ до сего времени Донецкихъ угольныхъ вагоновъ.

7-го сентября 1879 г., въ силу Высочайшаго повеленія отъ 15-го іюня того же года, предложено было дорогамъ II и III группъ (а въ томъ числѣ и вышепоименованнымъ), войти въ соглашеніе съ Донецкою дорогою по приему въ прямое безперегрузочное сообщеніе Донецкихъ угольныхъ вагоновъ: въ обмѣнъ или на срочный возвратъ—съ тѣмъ, чтобы, въ случаѣ недостиженія соглашенія ни на какихъ основаніяхъ, а въ томъ числѣ и на указанныхъ для Харьково-Николаевской дороги, Донецкая дорога представила бы къ ноябрю 1879 г. въ Министерство подробное изложеніе причинъ несогласія.

На экстренномъ сѣздѣ представителями ж. дорогъ III гр. (23 и 24 октября 1879 г.) рѣшено было: принимать въ обмѣнъ угольные полувагоны отъ всѣхъ дорогъ группы, на которыхъ та-

ковые вагоны имѣются и до станцій всѣхъ дорогъ группы, на общихъ основаніяхъ конвенціи III группы*); послѣднее за исключеніемъ дорогъ Ряжско-Вяземской, Лозово-Севастопольской, Курско-Кіевской и Либаво-Роменской, Изъ нихъ Ряжско-Вяземская и Лозово-Севастопольская дороги заключили по сему предмету съ Донецкою дорогою особья условія: *Курско-Кіевская-же и Либаво-Роменская будутъ получать упомянутые вагоны на срочный возвратъ—на условіяхъ, предложенныхъ Министерствомъ путей сообщенія.*

На 45 съѣздѣ представителей ж. дорогъ II группы (въ октябрѣ—ноябрѣ 1879 г.) рѣшено было: дорогами Козлово-Воронежско-Ростовскою, Рязанско-Козловскою, Орловско-Грязскою и Ростово-Владикавказскою—принимать спеціальные вагоны Донецкой дороги въ обмѣнъ на общихъ конвенціонныхъ основаніяхъ (послѣдними 3-мя только съ грузами минеральнаго топлива); дорогами же: Козлово-Тамбовскою, Тамбово-Саратовскою и Грязе-Царицынскою,—принимать Донской уголь *только въ вагонахъ II группы.*

Такимъ образомъ вопросъ о приѣмѣ Донецкихъ угольныхъ вагоновъ (частью въ обмѣнъ, частью на срочный возвратъ) разрѣшенъ былъ еще въ концѣ 1879 г., исключая дорогъ: *Козлово-Тамбовской, Тамбово-Саратовской и Грязе-Царицынской*, коимъ можетъ быть данъ Министерствомъ извѣстный срокъ для соглашенія, послѣ котораго дороги эти должны будутъ принимать Донецкіе вагоны на условіяхъ срочнаго возврата, выработаннаго Министерствомъ для Харьковско-Николаевской дороги (и принятаго дорогами Курско-Кіевскою и Либаво-Роменскою).



Соглашаясь съ такимъ заключеніемъ, собраніемъ высказано было, что недостатокъ въ угольныхъ вагонахъ, могущій послѣдовать на Донецкой дорогѣ отъ усиленной передачи ихъ на срочный возвратъ, можетъ быть пополненъ изъ имѣющагося нераспре-

*) При этомъ выяснилось, что Московско-Курская, Курско-Харьково-Азовская и Лозово-Севастопольская уже вступили съ Донецкою дорогою въ безперегрузочное сообщеніе.

дѣленнымъ казеннаго запаса этихъ вагоновъ, типъ которыхъ полезнѣе было-бы удержатъ на одной Донецкой дорогѣ, не распространяя его на другія дороги, въ томъ числѣ и на строящуюся Криворогскую.

Поднятый въ собраніи однимъ изъ уполномоченныхъ съѣздомъ вопросъ о безперегрузочной передачѣ донецкаго угля въ вагонахъ III группы на дороги II группы, не могъ получить желаемаго разрѣшенія за невозможнымъ усложненіемъ, какое вызвала бы такая передача въ отношеніи какъ обязательнаго срочнаго возврата вагоновъ на дороги—собственницы, такъ и усиленнаго обмѣна дорогъ между собою запасными частями—на случай починки такихъ вагоновъ. При этомъ выяснилось, что подобныя передачи угля (съ Азовской дороги—черезъ Донецкую—на Воронежскую) могутъ имѣть мѣсто лишь въ исключительныхъ случаяхъ *).

е) Объ условіяхъ перевозки угля въ крытыхъ вагонахъ за пломбами отправителей, а также о проектѣ правилъ приѣма и передачи грузовъ, отправляемыхъ въ навалку и о порядкѣ удовлетворенія претензій за недостачу по такимъ отправкамъ.

(Предоставлено частному соглашенію.)

За симъ переходу къ правиламъ перевозки минеральнаго топлива, отправляемаго съ копей, расположенныхъ по Курско-Харьково-Азовской и Донецкой желѣзнымъ дорогамъ, при участіи избираемыхъ углепромышленными съѣздами уполномоченныхъ и выборныхъ отъ углепромышленниковъ.

Общая часть осталась почти въ томъ же видѣ, какъ было и въ инструкціи за исключеніемъ: части параграфа 3:

По установленіи размѣра и направленія перевозокъ, тѣ-же совѣщанія обсуждаютъ, съ участіемъ уполномоченныхъ послѣднимъ углепромышленнымъ съѣздомъ, всѣ прочіе вопросы, имѣющіе отно-

*) Въ крайнемъ случаѣ—производится въ вагонахъ Донецкой дороги, по даннымъ подъ нагрузку на Азовскую дорогу, или полученныхъ ею при обмѣнѣ

шеніе до упорядоченія каменноугольнаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ; но въ правила относящіяся до отправокъ съ Донецкой каменноугольной дороги, вошли вновь, въ виду особыхъ условій эксплуатаціи Донецкой дороги и характера прилегающихъ къ ней коней, для отправокъ съ этой послѣдней дороги устанавливаются слѣдующіе параграфы:

§ 15. Отказы отъ нагрузки (т. е. отъ вагоновъ, назначенныхъ какъ по мѣсячному, такъ и по дополнительному спискамъ выборныхъ), а равно и заявленія на новые вагоны (требуемые сверхъ упомянутыхъ двухъ списковъ) доставляются углеотправителями на имя начальниковъ станцій отправления, которые сообщаютъ ихъ немедленно: управленію Донецкой дороги—служебною депешою, а выборному отъ углепромышленниковъ—депешою, оплаченною за счетъ комиссіи выборныхъ.*)

§ 16. Отказы отъ нагрузки дѣлаются за 3-е сутокъ до того дня, какой опредѣленъ на производство этой операціи по мѣсячному или дополнительному списку выборныхъ.

§ 17. Первые 36 часовъ съ момента поступленія отказа отъ нагрузки, управленіе Донецкой дороги ожидаетъ замѣщенія этого отказа выборными, а по истеченіи этихъ часовъ, т. е. послѣ 12 часовъ ночи вторыхъ сутокъ, управленіе вступаетъ въ полное распоряженіе этими отказами для всѣхъ грузовъ, не исключая и минеральнаго топлива.

§ 18. Несоблюденіе отправителями минеральнаго топлива срока отказа отъ нагрузки, опредѣленнаго въ § 16, какъ равно и неподача управленіемъ Донецкой дороги назначеннаго по спискамъ выборныхъ числа вагоновъ подъ нагрузку, обязываютъ обѣ стороны уплатою штрафа 3-хъ рублей съ вагона.

*) Заявленія на новые вагоны могутъ поступать отъ углеотправителей непосредственно къ выборнымъ, но при непремѣнномъ условіи одновременнаго увѣдомленія ими (т. е. углеотправителями) также и управленія донецкой дороги. Неувѣдомленіе въ указанномъ выше случаѣ управленія донецкой дороги какъ равно и непосредственное обращеніе въ управленіе одной Донецкой дороги, дѣлаютъ заявленія не дѣйствительными.

§ 19. Съ отправителей. неимѣющихъ своихъ коней и складовъ, управленію Донецкой дороги предоставляется брать въ обезпеченіе штрафовъ по 3 рубля залоговыхъ на вагонъ, или довольствоваться ручательствомъ владѣльцевъ коней, на которыхъ заявленное къ отправкѣ минеральное топливо было приобрѣтено.

§ 20. Своевременнымъ отказомъ отъ нагрузки считается такой отказъ, который поступилъ на имя начальника станціи отправления— въ видѣ письма или телеграммы до полудня, указанного въ § 16-мъ дня.

§ 21. Срокомъ своевременной подачи вагона подъ нагрузку считается полдень того дня, на который подача была по спискамъ назначена.

§ 22. Расчеты по установленнымъ въ § 18-мъ общими штрафамъ производятся между управленіемъ Донецкой дороги и отдѣльными углепромышленниками—на станціяхъ отправления въ теченіе того мѣсяца, къ которому штрафы эти относятся. Окончательный же расчетъ по всѣмъ неуплаченнымъ сторонами вышеупомянутымъ штрафамъ, по произведеннымъ управленіемъ Донецкой дороги за счетъ комиссіи выборныхъ телеграфнымъ расходамъ, а равно и по собранному въ пользу той же комиссіи новаронному сбору—производится между управленіемъ дороги и комиссіею выборныхъ на ежемѣсячныхъ въ г. Харьковѣ совѣщаніяхъ.

§ 23. При остановкѣ товарнаго движенія какъ на Донецкой дорогѣ, такъ и на дорогахъ слѣдованія (того угля, подъ который вагоны имѣютъ быть поданы), управленіе Донецкой дороги освобождается отъ 3-хъ рублей штрафа, съ момента выставленнаго имъ на станціяхъ (въ 1-мъ случаѣ) оповѣщенія отъ самаго управленія, во (2-мъ случаѣ) копии телеграммы управленій дорогъ сосѣднихъ.

§ 24. Неимѣніе конвенціонныхъ вагоновъ освобождаетъ управленіе Донецкой дороги отъ уплаты штрафа, но не отъ подачи хотя бы угольнаго вагона для нагрузки его въ другомъ направленіи; при этомъ углеотправитель можетъ отказаться отъ такого вагона безъ уплаты за то какого либо штрафа.

§ 25. Проливные дожди, ураганы и сильные мятели должны быть принимаемы управленіемъ донецкой дороги во вниманіе при опредѣленіи сроковъ нахождения поданныхъ подъ нагрузку вагоновъ въ распоряженіе углеотправителей. Обстоятельства эти должны быть удостовѣрены соответствующими актами*).

5) **О кондиціяхъ на поставку угля для юго-западныхъ дорогъ.**

За отсутствіемъ прямого практическаго интереса, собраніе нашло излишнимъ входить въ разсмотрѣніе настоящаго вопроса, а уполномоченные съѣздомъ указали при этомъ на высоту желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которые не позволяютъ донецкому углю конкурировать въ юго-западномъ краѣ съ углемъ иностраннаго происхожденія.

6) **О прекращеніи перевода платежей на Лозово-Севастопольскую дорогу.**

Вопросъ этотъ разрѣшенъ состоявшимся съ 26-го января сего года соглашеніемъ на переводъ слѣдующихъ Курско-Харьково-Азовской дорогѣ платежей при адресованіи грузовъ на станціи Лозово-Севастопольской дороги.

7) **О ходатайствахъ прошлыхъ углепромышленныхъ съѣздовъ, не получившихъ новаго удовлетворенія.**

а) Установка новыхъ вѣсовыхъ помостовъ разсмотрѣна была вмѣстѣ съ увеличеніемъ мѣстъ подъ склады и требуетъ для своего осуществленія отысканія соответствующаго источника.

б) Ходатайство о приспособленіяхъ къ погрузкѣ угля въ Таганрогскомъ портѣ приводится въ исполненіе, а именно: Общест-

*) Уполномоченный съѣздомъ г. Авдаковъ остался при особомъ мнѣніи относительно § 22, находя невозможнымъ покрывать неуплаченные углепромышленниками штрафы изъ новагопнаго сбора на учрежденіе выборныхъ. Признавал солидарность выборныхъ съ ихъ избирателями (отъ имени которыхъ выборные только и могутъ обращаться къ ж. дорогѣ съ требованіями на вагоны), остальные члены остались при редакціи § 27.

вомъ Курско-Харьково-Азовской дороги представленъ проектъ, указавъ источникъ (на который работы могутъ отнесены), вслѣдствіе чего утвержденіе Министерствомъ самаго проекта не замедлитъ послѣдовать.

в) Таблицы провозной платы на минеральное топливо въ предѣлахъ дорогъ III группы: Обществомъ Курско-Харьково-Азовской дороги уже составлены и представлены председателю дорогъ III группы, а Обществомъ Донецкой дороги составляются. Со стороны Министерства желательно повліять на ускореніе этого дѣла и на разрѣшеніе вводить эти таблицы на дорогахъ отправленія минеральнаго топлива—отдѣльно, по мѣрѣ ихъ изготовленія.

г) Вопросъ о допущеніи уполномоченныхъ углепромышленными съѣздами на съѣзды представителей Обществъ желѣзныхъ дорогъ не подвергался еще обсужденію этихъ съѣздовъ, но присутствовавшій въ собраніи председатель съѣзда дорогъ III группы заявилъ, что онъ на столько убѣжденъ въ удовлетвореніи ходатайства, что готовъ пригласить отъ своего имени настоящихъ уполномоченныхъ углепромышленнаго съѣзда на ближайшій съѣздъ представителей Обществъ дорогъ III группы.

д) Измѣненіе § 30 устава Общества Козлово-Воронежско-Ростовской дороги (несмотря на согласіе его примѣнять къ минеральному топливу ставки въ: $\frac{1}{65}$ коп. на сѣверъ и $\frac{1}{50}$ коп. на югъ) задерживается тѣмъ обстоятельствомъ, что Общество желаетъ примѣнять послѣднюю ставку не по дѣйствительному разстоянію, а по обходной вокругъ Ростова вѣтви. Вопросъ этотъ находится въ разсмотрѣніи Министерства.

е) Въ заключеніе всего, уполномоченными съѣзда подано было заявленіе объ обременительности для минеральнаго топлива проектированнаго Министромъ путей сообщенія сбора въ 0,2 коп. съ пуда, или въ 1 руб. 20 коп. съ вагона—на станціонные расходы.

Въ виду общности вопроса и законченнаго его вида, собраніе не сочло удобнымъ входить въ разсмотрѣніе упомянутаго заявленія, а потому положило приложить его къ журналу.

Перехожу теперь ко второй части нашего отчета, именно къ изложенію резолюцій по всѣмъ другимъ постановленіямъ VI съѣзда.

3) *По вопросу о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, пристаней и Мариупольскаго порта.* Просимыя съѣздомъ дороги—Миллеровская и Восточная Донецкая—признаны Комитетомъ Министровъ необходимыми, при чемъ Министерству путей сообщенія разрѣшено произвести по нимъ окончательныя техническія изысканія. Относительно изысканія по Миллеровской вѣтви уже организована правительственная коммиссія подъ предсѣдательствомъ инспектора Донецкой дороги г. Яроша. Такимъ образомъ, милостивые государи, утвержденіемъ этихъ дорогъ, заканчивается общая сѣть рельсовыхъ путей, давно просимая съѣздами и мы счастливы, что можемъ заявить объ этомъ настоящему собранію. Что-же касается пристаней и порта, то изъ приложеннаго при семъ отношенія Горнаго Департамента видно, что на отношеніе г. Министра государственныхъ имуществъ, г. Министръ путей сообщенія увѣдомилъ, что имъ предложено устроить на счетъ строительнаго капитала сооружающейся Екатерининской дороги, пристани на р. Днѣпрѣ въ Екатеринославѣ, въ Кайдакахъ и въ Каменкѣ, и улучшить подходы отъ фарватера въ симъ пристанямъ съ разчисткою Днѣпровскаго русла вблизи пристаней. Что же касается сооруженія Мариупольскаго порта, то какъ извѣщаетъ Горный Департаментъ, за недостаткомъ средствъ государственнаго казначейства, таковая едвали можетъ послѣдовать въ ближайшемъ будущемъ. Не смотря на столь печальное извѣстіе, мы не должны однакоже его принимать какъ за послѣднее рѣшеніе, ибо въ бытность въ Донецкомъ бассейнѣ въ сентябрѣ мѣсяцѣ сего года господина Министра государственныхъ имуществъ, Его Высокопревосходительство, соглашаясь съ мнѣніемъ, что Мариупольская дорога безъ порта не можетъ выполнять своего назначенія, изволилъ насъ обнадежить относительно сооруженія порта въ Мариуполѣ.

Что касается ходатайства съезда о скорѣйшемъ окончаніи постройки дорогъ Мариупольской и Екатерининской, то просьба съезда сама собой ириводится въ исполеніе, ибо Мариупольская дорога открыта, а постройка Екатерининской дороги производится крайне энергично.

4) *По вопросу о полученіи и употребленіи взрывчатыхъ веществъ для горныхъ работъ.* 11-го мая сего года Высочайше утверждено положеніе о складахъ взрывчатыхъ веществъ въ мѣстностяхъ наибольшаго распространенія горнаго промысла. Нынѣ утверждены г. Министромъ государственныхъ имуществъ дополнительныя къ сему положенію постановленія, распубликованіе коихъ ожидается ежедневно. Съ этими правилами имѣютъ быть согласованы существующія временныя правила объ употребленіи взрывчатыхъ матеріаловъ при горныхъ работахъ (утверждены 12 марта 1880 г.) Такимъ образомъ нынѣ устраняются препятствія къ постройкѣ частныхъ складовъ динамита и въ другихъ пунктахъ кромѣ Грушевки и я могу Вамъ сообщить, что г. Нобель уже принимаетъ мѣры къ постройкѣ динамитнаго склада гдѣ нибудь вблизи Дебальцево или Бахмута и такимъ образомъ каменноугольныя копи западной части донецкаго бассейна скоро будутъ вполнѣ обезпечены полученіемъ этого необходимаго матеріала, съ каковою цѣлью имъ и присланъ свой представитель г. Фроловъ, находящійся здѣсь на създѣ. Что касается разрѣшенія постройки динамитнаго завода, то и этотъ вопросъ находится на разсмотрѣніи Государственнаго Совѣта и ждетъ своего рѣшенія.

5) *По вопросамъ, относящимся къ развитію на югѣ Россіи желѣзной промышленности.* По этому предмету съездомъ были представлены два существенныхъ ходатайства а) о пошлинѣ на чугуны и б) о производствѣ развѣдокъ мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ въ донецкомъ бассейнѣ. По обоимъ вопросамъ нами были представлены самыя подробныя ходатайства вполнѣ въ томъ смыслѣ, какъ было выработано шестымъ съездомъ и съ приведеніемъ цифровыхъ данныхъ въ пользу обложенія иностраннаго чугуна 15 коп. пошлины. Въ настоящее время Горный Департаментъ насъ

извѣщаетъ, что ходатайство съѣзда по вопросу о пошлинѣ подлежитъ рассмотрѣнію совмѣстно съ вопросомъ о положеніи сталерельсовой промышленности въ Россіи, по связи обоихъ вопросовъ; Министерство государственныхъ имуществъ съ Высочайшаго одобренія, вошло въ соглашеніе съ Министерствомъ финансовъ и путей сообщенія объ образованіи для этой цѣли особой комиссіи. Такимъ образомъ рѣшеніе вопроса о пошлинѣ на чугунъ находится въ прямой зависимости отъ времени открытія дѣйствій Высочайше одобренной комиссіи. Но я считаю долгомъ заявить Вамъ, милостивые государи, что Его Высочайшее господство господинъ Министръ государственныхъ имуществъ отнесся къ этому вопросу съ полнымъ сочувствіемъ.

Что касается производства развѣдокъ въ донецкомъ бассейнѣ мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ, то бывшія при Горномъ Департаментѣ совѣщанія высказались въ благопріятномъ смыслѣ и заключеніе совѣщанія по сему предмету было передано, съ разрѣшенія г. Министра государственныхъ имуществъ, на разсмотрѣніе геологическаго комитета. Въ настоящее же время признано нужнымъ вопросъ этотъ, вмѣстѣ съ заключеніемъ по оному геологическаго комитета, внести на обсужденіе горнаго ученаго комитета, при участіи представителей отъ геологическаго комитета. Возвращаясь къ вопросу о пошлинѣ на чугунъ, я долженъ однако сказать, что въ общемъ замѣчается болѣе расположенія въ пользу покровительства туземному чугуну и при пересмотрѣ таможеннаго тарифа, чугунъ, хотя только для округленія цифры, обложенъ болѣе на $\frac{1}{2}$ к., вмѣсто $5\frac{1}{2}$ коп., такъ что нынѣ иностранный чугунъ обложенъ пошлиной въ 6 коп.

Настоящему съѣзду придется снова однакоже обратиться къ этимъ двумъ вопросамъ и ходатайство оныхъ подтвердить новыми мотивами.

б) По вопросу о введеніи пошлины на ввозимый въ Россію иностранный уголь.

VI съѣздъ, обсуждая вопросъ о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива, указалъ на необходимость ходатайствовать

предъ правительствомъ или о пониженіи тарифовъ для перевозки минеральнаго топлива, или объ уравненіи тарифовъ перевозчиковъ русское и заграничное минеральное топливо, или объ обложеніи иностраннаго угля таможенной пошлиной. Ближайшее разсмотрѣніе этого вопроса показало, что въ связи съ вопросомъ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ находится вопросъ и о пошлинѣ на заграничный уголь, что, если тарифъ имѣетъ громадное значеніе для удешевленія минеральнаго топлива и для замѣны имъ дровянаго, то пошлина крайне важна и для вытѣсненія съ русскихъ рынковъ иностраннаго угля. Если нѣсколько лѣтъ тому назадъ мы находили вопросъ о пошлинѣ на уголь преждевременнымъ, по недостатку рельсовыхъ путей къ тѣмъ пунктамъ, куда мы должны подвозить нашъ уголь взамѣнъ иностраннаго, то въ настоящее время, когда перевозки болѣе обезпечены, когда открылась Мариупольская дорога и ожидается открытіе Екатерининской, въ настоящее время обложеніе иностраннаго угля *своевременно и необходимо*. Ходатайство объ осуществленіи этой мѣры нами было представлено правительству въ то время, когда въ Министерствѣ финансовъ подготавливались измѣненія въ таможенномъ тарифѣ для внесенія ихъ на утвержденіе государственнаго совѣта. Выражая необходимость принятія этой мѣры, мы должны были опредѣлить и размѣры таможенной пошлины, коковая по нашему мнѣнію должна была бы быть установлена. Вотъ что по этому вопросу было нами представлено правительству.

О размѣрахъ таможенной пошлины на иностранный уголь

Устраненіе конкуренціи со стороны иностраннаго угля и прегражденіе дальнѣйшаго его распространенія внутри Россіи можетъ быть достигнуто обложеніемъ его таможенной пошлиной, и если подобная мѣра будетъ принята правительствомъ, то таковая пошлина должна быть установлена для минеральнаго топлива, ввозимаго чрезъ порты балтійскаго и чернаго морей и сухопутно къ границѣ Австріи и Пруссіи, при чемъ для разныхъ районовъ величина пошлины должна быть различная.

1) Изъ всего количества минеральнаго топлива, ввозимаго въ балтійскіе порты, таможенной пошлиной должна быть обложена та его часть, которая, по дорогамъ Николаевской, Риги-Динабургской, Московско-Брестской и Либаво-Роменской, ввозится внутрь Россіи. По этимъ дорогамъ иностранный уголь главнымъ образомъ ввозится въ Москву и ея окрестности и продается здѣсь, среднимъ числомъ, на 3 коп. дешевле угля донецкаго, т. е. иностранный уголь продается здѣсь по 23 коп., донецкій же уголь не можетъ быть доставленъ сюда дешевле 26 коп. за пудъ.—Еслибы донецкій уголь въ настоящее время и былъ доставленъ сюда по 23 коп., то при конкуренціи, которой теперь англійскій уголь въ Москвѣ не встрѣчаетъ, послѣдній еще болѣе понизился бы въ цѣнѣ, посему и пошлина на таковой уголь должна быть выше по крайней мѣрѣ на 1 коп. противъ настоящей разницы въ цѣнахъ иностраннаго и русскаго минеральнаго топлива. На основаніи сказаннаго слѣдуетъ, что для ослабленія привоза иностраннаго угля внутрь Имперіи и для распространенія въ этихъ мѣстахъ русскаго минеральнаго топлива, иностранный уголь, перевозимый по вышеназваннымъ дорогамъ, долженъ быть обложенъ пошлиной *не меньше какъ 2½ коп. золотомъ за каждый пудъ.*

Облагать же пошлиной въ такомъ же размѣрѣ уголь, потребляемый въ Балтійскихъ портахъ и на побережьяхъ Балтійскаго моря едвали будетъ цѣлесообразно, такъ какъ по отдаленности нашихъ каменноугольныхъ бассейновъ, русское топливо, даже и при крайне низкихъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, не можетъ быть доставлено въ этотъ районъ. По сему, въ видахъ только увеличенія таможенныхъ доходовъ, этотъ уголь можетъ быть обложенъ пошлиной не выше 1 коп. за пудъ. ✱

2) Иностранный уголь, ввозимый чрезъ Австрійскую и Прусскую границы, получилъ распространеніе въ Царствѣ Польскомъ, въ западномъ и юго-западномъ краѣ и, при существованіи низкихъ тарифовъ, установленныхъ на юго-западныхъ дорогахъ, онъ угрожаетъ быть сильнымъ конкурентомъ русскому минеральному топливу. Таковой уголь продается на 2½ на 3 и болѣе копѣекъ дешевле,

сравнительно съ русскимъ углемъ, который могъ бы быть доставленъ въ тѣ же мѣста. Примѣняя къ этому району тѣ же сужденія, какія выше высказаны для Москвы, увидимъ что и здѣсь необходима высокая таможенная пошлина на весь, идущій чрезъ названныя границы, иностранный уголь и таковая должна быть установлена *не меньше 3-хъ коп. золотомъ на каждый ввозимый пудъ.*

3) Наконецъ, иностранный уголь, ввозимый въ порты Чернаго моря, потребляется во всѣхъ Черноморскихъ портахъ, на юго-западныхъ дорогахъ, частью на сахарныхъ заводахъ въ юго-западномъ краѣ и имъ отапливаются всѣ пароходы въ Черномъ морѣ. Близость донецкаго бассейна къ Черному морю, существующіе и строящіеся рельсовые пути (Маріупольская и Криворогская дороги) даютъ полное право требовать принятія мѣръ для замѣны въ Черноморскомъ бассейнѣ донецкимъ углемъ всего количества ввозимаго сюда иностраннаго угля. Цѣна ввозимаго сюда иностраннаго угля колеблется въ передѣлахъ отъ 14 до 22 коп. за пудъ, при полномъ отсутствіи конкуренціи со стороны донецкаго угля. Нѣтъ сомнѣнія, что, встрѣтивъ таковую, иностранный уголь еще болѣе понизится въ цѣнѣ, а по сему и долженъ быть обложенъ пошлиной *не меньше какъ 3½ коп. золотомъ за пудъ*, при чемъ пошлиной должно быть обложено все количество ввозимаго угля.

Наложениемъ пошлины на иностранный уголь достигаются нижеслѣдующія главнѣйшія выгоды: 1) развитіе мѣстной каменноугольной промышленности и расширеніе, нынѣ стѣсненнаго, сбыта минеральнаго топлива; 2) увеличеніе таможенныхъ доходовъ и 3) уменьшеніе правительственныхъ приплатъ по гарантіямъ желѣзнымъ дорогамъ, кои неизбѣжно должны послѣдовать отъ увеличенія количества перевозимыхъ по нимъ грузовъ минеральнаго топлива.

Наше ходатайство было сочувственно принято въ совѣщаніяхъ при Горномъ Департаментѣ. Къ нему съ полнымъ сочувствіемъ отпесся и Министръ государственныхъ имуществъ.—Нынѣ Горный Департаментъ насъ извѣщаетъ: „о ходатайствѣ съѣзда по сему предмету г. Министръ государственныхъ имуществъ сообщилъ, вхвѣстѣ съ своими заключеніями, вложенными въ поддержкѣ этого хода-

тайства, въ Министерство финансовъ, въ виду производившагося въ немъ пересмотра таможеннаго тарифа.

Утвердивъ, по представленію Министерства финансовъ, нѣкоторыя измѣненія въ таможенномъ тарифѣ, Государственный Совѣтъ предоставилъ Министру финансовъ войти въ подробное обсужденіе, между прочимъ, вопросовъ объ обложеніи пошлиной каменнаго угля и кокса, привозимыхъ къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей и по юго-западной сухопутной границѣ, и о возвышеніи пошлины на уголь, привозимый къ таможеннымъ Царства Польскаго.

Такимъ образомъ вопросъ о пошлинѣ на уголь въ принципѣ не отвергнуть, ожидаетъ болѣе подробнаго обсужденія и настоящему VII съѣзду слѣдуетъ отнестись къ этому вопросу съ особеннымъ вниманіемъ.

7) По вопросу: *о проведеніи и содержаніи грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ отъ горныхъ разработокъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ.*

Ходатайства по этому вопросу, представленныя нами господину Министру государственныхъ имуществъ и бывшему Министру внутреннихъ дѣлъ графу Игнатьеву, при разсмотрѣніи въ совѣщаніяхъ Горнаго Департамента, получили нѣсколько иное направленіе. Министерство внутреннихъ дѣлъ прямо указало, что разрѣшеніе этого вопроса находится въ предѣлахъ власти мѣстнаго земства. Съ другой стороны земство ссылалось на неполноту по этому предмету существующихъ законоположеній. Дабы поставить этотъ вопросъ на надлежащую почву, мы, въ означенныхъ совѣщаніяхъ, пришли къ необходимости ходатайствовать о созваніи чрезвычайнаго губернскаго земскаго собранія спеціально по этому предмету, съ участіемъ съ правомъ совѣщательнаго голоса уполномоченныхъ отъ VI съѣзда, выборныхъ и гг. окружныхъ инженеровъ. Вамъ уже извѣстно, что чрезвычайное губернское земское собраніе было 29 апрѣля. Въ губернскомъ земствѣ мы встрѣтили полное сочувствіе и поддержку.

Земство признало постановленія VI съѣзда горнопромышленниковъ заслуживающими полнаго вниманія и обстоятельной раз-

работки со стороны земства, на обязанности котораго всецѣло лежитъ, какъ проложеніе мѣстныхъ торговыхъ и промышленныхъ путей, такъ и заботы о ихъ содержаніи. По этому въ видахъ устраненія препятствій къ развитію мѣстнаго горнаго промысла въ предѣлахъ Екатеринославской губ. и соблюдая интересы землевладѣльцевъ, земское собраніе нашло необходимымъ дополнить существующія положенія о проложеніи новыхъ грунтовыхъ дорогъ особыми положеніями, изложенными въ слѣдующемъ докладѣ чрезвычайнаго Екатеринославскаго губернскаго земскаго собранія.

Д О К Л А Д Ъ

Коммисіи Екатеринославскому экстренному губернскому земскому собранію по вопросу о грунтовыхъ подъѣздныхъ путяхъ, возбужденному VI съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи и заслушанному въ засѣданіи губернскаго земскаго собранія 27 апрѣля 1882 года, согласно предложенію г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ.

Коммисія, въ составѣ гласныхъ: П. А. Карнова, П. А. Янченко, И. Н. Кранца, А. Ф. Бантыша, П. В. Голуба, В. М. Онуфриева и Н. А. Зилова, а также уполномоченнымъ отъ VI съѣзда горнопромышленниковъ: Генераль-Маіора М. А. Золотарева и горнаго Инженера Н. С. Авдакова, выборныхъ отъ углепромышленниковъ: горныхъ инженеровъ А. Ф. Менюса и М. И. Яшевскаго и представителей горнаго вѣдомства: окружныхъ горныхъ инженеровъ западной части донецкаго бассейна: Е. Н. Таскина и И. И. Зеленцова и землевладѣльца А. Н. Поля,—выслушала ходатайство VI съѣзда горнопромышленниковъ о грунтовыхъ подъѣздныхъ путяхъ, заключающееся въ слѣдующемъ:

1 О перечисленіи всѣхъ проселковъ, нынѣ ведущихъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ сѣти охватившей донецкій край—на разстояніи до 10 верстъ отъ этихъ станцій, въ торговыя дороги, опредѣливъ имъ наиболѣе цѣлесообразныя для общихъ потребностей края направленія и придерживаясь въ этотъ отношеніи возможной прямолинейности.

2) О разъясненіи, подлежащимъ земствамъ, и подтвержденіи къ исполненію т. X ч. I ст. 450, относительно проложенія путей отъ рудниковъ и копей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, или къ ведущимъ къ этимъ станціямъ торговымъ дорогамъ.

3) О признаніи путей, проводимыхъ и проведенныхъ въ силу статей 449 и 450 того-же тома и части,—временно торговыми, если подобный путь соединяетъ желѣзнодорожную станцію съ рудникомъ, вывозящимъ не менѣе 500,000 пуд. угля въ годъ, или соотвѣтственное количество другихъ ископаемыхъ продуктовъ, впредь до истощенія рудника или копи.

4) О расширеніи этихъ временныхъ торговыхъ дорогъ, на основаніи ст. 528 устава путей сообщенія до 10 саж. съ тѣмъ, чтобы содержаніе въ исправности означенныхъ путей падало на пользующихся ими горнопромышленниковъ.

5) О разрѣшеніи владѣльцамъ и арендаторамъ копей и рудниковъ исправлять и улучшать за свой счетъ пути, по которымъ двигаются ихъ грузы къ желѣзнымъ дорогамъ.

6) О разрѣшеніи владѣльцамъ и арендаторамъ копей на одной изъ обочинъ дорогъ, ведущихъ отъ ихъ промысловъ къ желѣзно-дорожнымъ станціямъ, строить шоссе, конножелѣзные и паровыя узкоколейныя и переносныя дороги за свой счетъ, занимая для первой цѣли не свыше 5 саж. ширины, а для второй не болѣе 2½ саж., съ тѣмъ, чтобы эти сооруженія отнюдь не препятствовали движенію грузовъ по остальной части дороги.

По всестороннему обсужденію членами вышеозначеннаго ходатайства, комиссія признаетъ, что заявленіе представителей горной промышленности заслуживаетъ полнаго вниманія и обстоятельной разработки со стороны земства, на обязанности котораго всецѣло лежитъ, какъ проложеніе мѣстныхъ торговыхъ и промышленныхъ путей, такъ и заботы по ихъ содержанію. По этому, въ видахъ устраненія препятствій къ развитію мѣстнаго горнаго промысла, на пространствѣ Екатеринбургской губерніи и соблюдая интересы землевладѣнія, комиссія полагаетъ необходимымъ дополнить существующія положенія о проложеніи новыхъ грунтовыхъ

дорогъ, имѣющихъ значеніе для возникающей промышленности въ слѣдующемъ смыслѣ:

1) Признать станціи желѣзныхъ дорогъ за торговые пункты, или пристани, имѣющими быть соединенными съ близъ лежащими селеніями торговыми путями шириною до 10 саж.

2) Угольные копи и мѣста разработки другихъ ископаемыхъ признать за промышленные пункты, имѣющіе право на кратчайшій выѣздъ къ ближайшему торговому пути, или станціи желѣзной дороги, по усмотрѣнію уѣзднаго земскаго собранія сообразно ихъ промышленнымъ значеніямъ.

3) Ширина грунтовыхъ дорогъ, ведущихъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ или торговымъ пунктамъ—опредѣляется уѣздными земскими собраніями—до 10 саж.

4) Отводъ земель подъ грунтовыя дороги, а также присужденіе вознагражденія за пользованіе ими (въ случаѣ несостоявшагося добровольнаго соглашенія) должно производиться по постановленію уѣзднаго земскаго собранія, а въ случаѣ несогласія той или другой стороны съ оцѣнкою уѣзднаго собранія, право окончательнаго рѣшенія возникшаго разногласія принадлежитъ губернскому земскому собранію.

5) Устройство мостовъ, гатей и вообще улучшеній на дорогахъ, проводимыхъ по заявленіямъ горнопромышленниковъ, доускается не иначе, какъ подъ условіемъ, чтобы подобныя улучшенія путей не препятствовали свободному пользованію лежащихъ по обѣимъ сторонамъ дорогъ полей. Сооруженія несогласующіяся съ этими правилами, или наносящія ущербъ интересамъ окрестныхъ замлевлдѣльцевъ, по ихъ заявленіямъ и по утвержденіи справедливости оныхъ земскими собраніями, должны быть уничтожаемы съ вознагражденіемъ происшедшихъ отъ сего убытковъ. Содержаніе въ исправности подобныхъ дорогъ лежитъ на обязанности горнопромышленниковъ, но все мѣстное населеніе имѣетъ право свободного и бесплатнаго проѣзда по нимъ.

6) Опредѣленіе потребности въ грунтовой дорогѣ и ея направленія лежитъ на обязанности уѣзднаго земства и производится

каждый разъ по просьбѣ заинтересованнаго лица. При этомъ, комиссія находила бы весьма полезнымъ, чтобы представители мѣстной горной промышленности представили въ уѣздныя собранія свои соображенія, а также и планъ направленія грунтовыхъ путей, необходимыхъ для удовлетворенія уже существующей горной промышленности, такъ какъ это могло бы освободить уѣздныя земства отъ необходимости, безъ достаточныхъ основаній, прокладывать дороги въ одномъ и томъ же направленіи и въ близкомъ другъ отъ друга разстояніи.

Въ заключеніе, комиссія находитъ необходимымъ повторить свое мнѣніе, что рѣшеніе вопроса о проведеніи путей, опредѣленіе способа и размѣра вознагражденія, ширины полотна, необходимаго отчужденія земель и другихъ подробностей, должно подлежать вѣдѣнію уѣзднаго земскаго собранія, а при возникновеніи споровъ, окончательное рѣшеніе предоставляется губернскому земскому собранію.

Наконецъ, комиссія признаетъ полезнымъ возбудить ходатайство предъ правительствомъ, чтобы тѣ правила, которыя будутъ выработаны уѣздными земскими собраніями, по возникшимъ вопросамъ относительно подъѣздныхъ путей, и утверждены губернскимъ земскимъ собраніемъ, были обязательны и для непосредственно сосѣднихъ мѣстностей, хотя бы онѣ принадлежали къ другимъ губерніямъ или областямъ, такъ какъ подобные случаи уже обнаруживаются и несомнѣнно возникнутъ въ ближайшемъ будущемъ въ болѣе значительномъ числѣ.

Вотъ тѣ соображенія, которыя комиссія считаетъ полезнымъ предложить собранію, какъ главныя основанія при проведеніи грунтовыхъ дорогъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда для проведенія пути признано будетъ необходимымъ отчужденіе отходящей подъ него земли, то, по предварительному соглашенію сторонъ, а буде такового не состоится,—то, по оцѣнкѣ оцѣночной комиссіи и утвержденію уѣздными и губернскими земскими собраніями состоявшейся оцѣнки, эту послѣднюю слѣдовало бы признать обязательной для обѣихъ сторонъ, восходя къ высшему правительству лишь по принципиальному вопросу самаго факта отчужденія.

Всѣ дороги, указанныя въ настоящемъ докладѣ, со времени ихъ открытія, находятся въ полномъ вѣдѣніи земства, бѣзъ разрѣшенія котораго не можетъ быть ни уничтоженія какихъ—либо сооружений на дорогѣ, ни ея закрытія въ случаѣ прекращенія дѣйствія рудниковъ.

Докладъ подписанъ гг. предѣдателями и членами комиссіи.

Постановленіе земскаго собранія было представлено на утвержденіе г. Министра внутреннихъ дѣлъ, отъ котораго послѣдовало окончательное разъясненіе по этому предмету, выраженное въ слѣдующемъ отношеніи горнаго департамента на имя уполномоченныхъ VI сѣзда отъ 19 іюля 1882 г. за № 772:

„По сему вопросу, какъ извѣстно уполномоченнымъ отъ VI сѣзда, состоялось постановленіе чрезвычайнаго Екатеринославскаго губернскаго собранія, на обсужденіе коего означенный вопросъ былъ предложенъ Министерствомъ внутреннихъ дѣлъ, по просьбѣ г. Министра государственныхъ имуществъ. Министръ внутреннихъ дѣлъ, сообщая объ означенномъ постановленіи г. Министру государственныхъ имуществъ, нашелъ нужнымъ изъяснить, что по его мнѣнію:

1) Въ предположенномъ Екатеринославскимъ губернскимъ земскимъ собраніемъ дополненіи дѣйствующихъ узаконеній о грунтовыхъ дорогахъ, предоставленіемъ мѣстному земству права пролагать подъѣздныя пути отъ рудниковъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и завѣдывать ими не настоятъ надобности, такъ какъ по силѣ означенныхъ узаконеній (Полож. о земск. учр. ст. 2 и прилож. къ ст. 3 врем. правилъ по дѣламъ о зем. повин. § II п. I лит. а.)

Устройство торговыхъ и другихъ большихъ грунтовыхъ дорогъ отнесено къ обязательнымъ предметамъ вѣдомства земскихъ учрежденій, равнымъ образомъ, по ст. 5 полож. о земск. учрежд. земскія учрежденія имѣютъ право приобрѣтать и отчуждать, именемъ земства, движимыя и недвижимыя имущества на основаніи общихъ гражданскихъ законовъ; въ сихъ же послѣднихъ указаны какъ способы приобрѣтенія недвижимаго имущества по добровольному согласію сторонъ и принудительнаго отчужденія ихъ, такъ и

порядокъ опредѣленія размѣра вознагражденія за эти имущества владѣльцамъ, а потому не усматривается особыхъ уваженій къ допущенію изъятій изъ этихъ узаконеній для Екатеринославскаго земства въ дѣлѣ приобрѣтенія и отчужденія земель, нужныхъ для проложенія дорогъ отъ рудниковъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, ибо въ случаѣ если между земствомъ и частными владѣльцами не состоится добровольнаго соглашенія на уступку потребныхъ подъ ту или другую дорогу участковъ земли, земство можетъ войти съ ходатайствомъ объ отчужденіи этихъ участковъ порядкомъ установленнымъ въ ст. 576 и другихъ т. X ч. I св. зак. гражд. и 2, что удовлетвореніе ходатайства губернскаго земскаго собранія объ обязательности для мѣстностей смежныхъ губерній тѣхъ правилъ, которыя будутъ выработаны уѣздными земскими собраніями Екатеринославской губерніи относительно устройства подъѣздныхъ отъ рудниковъ дорогъ, было бы исключеніемъ изъ основнаго правила положенія о земск. учрежд. по коему (ст. 3) кругъ вѣдомства этихъ учрежденій ограничивается предѣлами своей губерніи или уѣзда къ каковому исключенію въ пользу одного Екатеринославскаго земства и при томъ лишь въ дѣлѣ устройства нѣкоторыхъ подъѣздныхъ дорогъ, едва ли представляется основаніе.“

На такое заключеніе Министра внутреннихъ дѣлъ г. Министръ государственныхъ имуществъ увѣдомилъ статсъ-секретаря графа Толстого, что находя въ виду предпринятаго нынѣ высшимъ правительствомъ пересмотра законовъ о вознагражденіи общественномъ, изданіи какихъ либо новыхъ законодательныхъ объ этомъ правилъ для частныхъ случаевъ, несвоевременнымъ, онъ, Министръ государственныхъ имуществъ, раздѣляетъ высказанный Министерствомъ внутреннихъ дѣлъ взглядъ на настоящее дѣло. Но при этомъ Министерству государственныхъ имуществъ казалось бы необходимымъ обратить вниманіе на то, что дѣйствующія узаконенія объ обязательномъ отчужденіи частныхъ имуществъ для государственныхъ и общественныхъ нуждъ, изданные за долго до введенія положенія о земскихъ учрежденіяхъ, не содержатъ въ себѣ прямого указанія, какимъ порядкомъ должно вестись дѣло отчужденія, когда

иниціатива его принадлежит не правительственному, а земскому учрежденію и въ виду сего для устраненія возможныхъ недоразумѣній, разъяснить Екатеринбургскому земству, черезъ какое именно Министерство (внутреннихъ дѣлъ, путей сообщенія или государственныхъ имуществъ) должно оно испрашивать Высочайшій указъ (т. X ч. 1 ст. 576) объ отчужденіи земель подъ дорогу отъ рудника или кони къ ст. желѣзной дороги и къ кому имѣетъ оно обращаться для образованія оцѣночной комиссіи (ст. 582).“

Всѣмъ вышеизложеннымъ окончательно выясняется и рѣшается вопросъ о грунтовыхъ дорогахъ и едвали могутъ встрѣтятся теперь препятствія къ ихъ проводу тамъ, гдѣ онѣ требуются.—Чтобы облегчить возможность проведенія грунтовыхъ дорогъ для тѣхъ копей, которыя встрѣчаютъ въ этомъ отношеніи препятствіе и мы, совмѣстно съ гг. выборными отъ углепромышленниковъ, отнесли циркулярно къ гг. углепромышленникамъ, проси ихъ сообщить, кому, какой длины и по какому направленію нужны грунтовыя дороги, съ приложеніемъ плана мѣстности и разнаго рода другихъ свѣдѣній.

Пока получены свѣдѣнія отъ весьма немногихъ углепромышленниковъ, которые и должны быть представлены въ уѣзднымъ земству, съ просьбой о проложеніи пути. Но независимо отъ сего, по полученіи означеннаго отвѣта отъ Горнаго Департамента, мы спосились съ Екатеринбургскою губернскою земскою управою, желая знать ея мнѣніе. Отвѣтъ я доложу съѣзду по полученіи его.

8) По вопросу объ обложеніи камешноугольныхъ копей земскимъ сборомъ.

Ходатайство съѣзда, въ желаемомъ имъ смыслѣ, нами было представлено правительству. Вопросъ этотъ въ настоящее время находится на разсмотрѣніи господина Министра финансовъ, и нынѣ Горный Департаментъ извѣщаетъ, что Министръ государственныхъ имуществъ относился съ просьбою къ тайному совѣтнику Бунге объ ускореніи разрѣшенія этого вопроса.—Но, независимо отъ общаго разсмотрѣнія этого вопроса, было два частныхъ случая, которые съ одной стороны еще болѣе показали необходимость разрѣшенія это-

го вопроса, съ другой же стороны—они помогутъ и ускорятъ послѣднее. Эти случаи относятся: 1) къ постановленію XVI очереднаго Бахмутскаго уѣзднаго земскаго собранія 2) къ постановленію Славяносѣбскаго экстреннаго уѣзднаго земскаго собранія, и 3) къ постановленію XVII очереднаго Бахмутскаго земскаго собранія, бывшаго 13 октября 1882 года.

1) Что касается XVI очереднаго Бахмутскаго земскаго собранія, которое обложило каменноугольныя копи, на основаніи оцѣнки зданій и сооружений и ихъ доходности, то мы въ свое время протестовали на это постановленіе Екатеринославскому губернатору, но нашъ протестъ былъ оставленъ безъ вниманія, по нижеслѣдующимъ причинамъ, изложеннымъ въ отношеніи Екатеринославскаго Губернатора отъ 7 декабря 1881 года за № 5723.

М. В. Д.

ЕКАТЕРИНОСЛАВСКІЙ

ГУБЕРНАТОРЪ

ПО КАНЦЕЛЯРІИ.

Столъ 4-й.

Декабрь 7 дня 1881 года.

№ 5723.

Екатеринославъ.

Отъ Екатеринославскаго губернатора уполномоченнымъ VI съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи, Авдакову, Алчевскому и Золотареву, на присланное ими прошеніе, по поводу обложенія Бахмутскимъ уѣзднымъ земскимъ собраніемъ земскимъ сборомъ каменноугольныхъ шахтъ, находящихся въ Бахмутскомъ уѣздѣ, объявляется, что по вопросу этому до сихъ поръ не послѣдовало никакихъ указаній со стороны Министерства внутреннихъ дѣлъ, на сдѣланное ему 4 октября 1880 года за № 3875 представленіе. Имѣя же въ виду, что Бахмутское земское собраніе облагаетъ земскими сборами собственно не угольную промышленность, въ смыслѣ производства, а только сооружения на каменноугольныхъ копяхъ, на основаніи сдѣланныхъ оцѣнокъ этихъ сооружений, на что

земское собраніе, по силѣ ст. 8 врем. прав. для земск. учрежд., имѣеть неотъемлемое право, для губернскаго начальства не представляется основаній, указанныхъ въ ст. 91 полож. о земск. учрежд., для возраженія противъ обложенія земскими сборами означенныхъ сооружений. Что же касается указываемой въ прошеніи уполномоченныхъ неравномѣрности обложенія земскими сборами каменноугольныхъ шахтъ, то изъ раскладки земскихъ сборовъ Бахмутскаго уѣзда оказывается, что обложеніе это сдѣлано по цѣнности сооружений на шахтахъ, а правильность этой оцѣнки разсмотрѣнію губернскаго начальства не принадлежитъ.

И. д. губернатора, вице-губернаторъ *Бар. Рокасовскій*.

2) Далѣе. Декабря 3-го 1881 года состоялось экстренное Славяно-сербское земское собраніе, на которомъ былъ утвержденъ докладъ управы объ обложеніи каменноугольныхъ шахтъ и находящихся на нихъ сооружений земскимъ сборомъ и было постановлено: „Штольныя же сооружения (я дѣлаю точную выписку изъ журнальнаго постановленія земскаго собранія) оцѣнить сообразно ихъ размѣрамъ такимъ образомъ: тамъ, гдѣ работа производится одною лошадию—въ 7500 руб., двумя—15000 руб. и т. д., прибавляя цѣну сооруженію пропорціонально числу лошадей. Оцѣнку штольнымъ сооружениямъ, гдѣ производится ручная работа, приравнять къ оцѣнкѣ, сдѣланной управой для сооруженія шахтъ, въ коихъ работа производится лошадьми“.

Такъ какъ каменноугольныя шахты невѣрно названы штольными сооружениями и не принадлежатъ ни къ одному виду предметовъ, облагаемыхъ земскимъ сборомъ и поименованныхъ въ ст. 8 Временныхъ правилъ о земскихъ учрежденіяхъ, то мы и на это постановленіе выразили протестъ, какъ Екатеринославскому губернатору, такъ и гг. Министрамъ государственныхъ имуществъ и внутреннихъ дѣлъ. Этотъ протестъ однако же не остался безъ вниманія. Господинъ Министръ государственныхъ имуществъ обращался къ г. Министру внутреннихъ дѣлъ, чтобы Екатеринославскій губернаторъ, пользуясь предоставленнымъ ему закономъ правомъ, останавливалъ исполненіе постановленія земства относительно обло-

женія каменноугольныхъ шахтъ, если постановленія эти будутъ имѣть подобный характеръ. Нынѣ господинъ Министръ внутреннихъ дѣлъ увѣдомилъ, что имъ послано (отъ 15 іюля за № 4692) Екатеринославскому губернатору предложеніе въ желаемомъ Министерствомъ государственныхъ имуществъ смыслѣ.

3) Наконецъ, весьма недавно, именно 13 октября, XVII Бахмутскимъ очереднымъ собраніемъ сдѣлано постановленіе объ обложеніи каменноугольныхъ шахтъ земскимъ сборомъ на 1883 годъ. Въ основаніе для опредѣленія величины земскаго налога, оно приняло не только стоимость и доходность сооружений и зданій, но и самыя промышленныя предпріятія и ихъ доходность, и поступило несогласно съ Временными правилами о земскихъ учрежденіяхъ, ибо на основ. ст. 8 этихъ правилъ, оно имѣло право оцѣнивать зданія и сооружения, но никакъ не доходность предпріятій. Независимо отъ протеста, посланнаго Екатеринославскому губернатору, съ просьбой остановить исполненіе постановленій земскаго собранія, я недавно, въ бытность мою въ Петербургѣ, обратился черезъ Горный Департаментъ къ господину Министру государственныхъ имуществъ оказать содѣйствіе къ разрѣшенію этого дѣла; причемъ было выяснено, что наилучшій путь къ скорѣйшему улаженію вопроса о земскихъ налогахъ, будетъ—созваніе экстренныхъ уѣздныхъ земскихъ собраній Бахмутскаго и Славяносербскаго, коимъ и предложило, совмѣстно съ представителями отъ углепромышленниковъ, прійти къ обоюднымъ соглашеніямъ. Господинъ Министръ государственныхъ имуществъ обратился къ господину Министру внутреннихъ дѣлъ съ просьбой о созваніи экстренныхъ земскихъ собраній и надо полагать на этихъ дняхъ получитъ окончательный отвѣтъ.

Если въ продолженіи засѣданій настоящаго съѣзда и не будетъ получено извѣстія о созваніи уѣздныхъ земскихъ собраній, то всетаки съѣзду необходимо заняться этимъ вопросомъ во всей его полнотѣ и окончательно высказать свои желанія.

9) *По вопросу объ обязательномъ отопленіи каменнымъ углемъ казенныхъ и общественныхъ зданій.*

По вопросу этому, возбужденному еще въ 1880 году, Министерство государственныхъ имуществъ тогда же входило въ сно-

шеніе съ нѣкоторыми изъ генераль-губернаторовъ. Объ этомъ же вопросѣ Министерство государственныхъ имуществъ насъ увѣдомило, что Московскій, бывшій Харьковскій и Одесскій генераль-губернаторы сдѣлали распоряженіе объ изысканіи мѣръ къ введенію въ правительственныхъ зданіяхъ ихъ округовъ отопленія каменнымъ углемъ. По поводу ходатайствъ по сему же предмету VI сѣзда, господинъ Министръ государственныхъ имуществъ обратился къ гг. Министрамъ внутреннихъ дѣлъ, юстиціи и пароднаго просвѣщенія съ просьбою о возможномъ удовлетвореніи съ ихъ стороны означеннаго ходатайства.

10) *Объ устройствѣ въ городѣ Харьковѣ городскихъ уольныхъ складовъ.*

Вопросъ этотъ нами возбужденъ, разсматривался въ управѣ и городской думѣ, но никакого рѣшенія еще не послѣдовало. Подробности будутъ Вамъ доложены г. Мевіусомъ, предсѣдателемъ комиссіи выборныхъ, которому какъ гласному, дума и поручила это дѣло.

11) *О рабочемъ вопросѣ.*

По этому вопросу Горный Департаментъ насъ извѣщаетъ:

Ходатайства сѣзда: 1) о заселеніи свободныхъ казенныхъ земель въ Бахмутскомъ и Славяносербскомъ уѣздахъ и въ области Войска Донскаго переселенцами изъ многонаселенныхъ губерній; 2) о томъ, чтобы желающіе выселиться изъ многонаселенныхъ губерній на частныя земли юга Россіи, могли пользоваться этимъ правомъ безъ разрѣшенія мѣстныхъ сельскихъ обществъ; 3) чтобы переселенцы эти не отчислялись отъ обществъ, въ которыхъ состояли до переселенія, ранѣе какъ черезъ пять лѣтъ, а затѣмъ по отчисленіи, могли составлять общество по образцу сельскихъ и 4) относительно измѣненій въ паспортной системѣ въ приложеніи ея къ горнымъ рабочимъ,—переданы, въ мартѣ сего года, на усмотрѣніе Министерства внутреннихъ дѣлъ, при чемъ относительно первыхъ трехъ частныхъ вопросовъ выражено предположеніе о полезности внесенія ихъ на обсужденіе комиссіи свѣдущихъ людей по переселенческому вопросу. За симъ, прочіе вопросы о

томъ же предметѣ будутъ подлежать новому обсужденію на VII съѣздѣ.

Что же касается устава общества пособія увѣчнымъ рабочимъ, который съѣздъ поручилъ выработать, то таковыя уставы въ проектахъ будутъ представлены на обсужденіе VII съѣзда гг. Мевіусомъ и Яшевскимъ.

Окончивъ отчетъ о ходатайствахъ шестаго съѣзда, я долженъ еще сообщить Вамъ, Милостивые Государи, о нѣкоторыхъ нашихъ ходатайствахъ, хотя и не предвиденныхъ съѣздомъ, но возникшихъ изъ текущихъ дѣлъ.

1) Правленіе Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ обратилось къ намъ съ просьбой о ходатайствѣ нашемъ передъ г. Управляющимъ Государственнымъ Банкомъ объ открытіи означенному обществу въ мѣстной Конторѣ Государственнаго Банка кредита по переучету векселей на общемъ основаніи и со взиманіемъ общаго процента и на сумму, какая будетъ найдена возможной. Не усматривая въ просьбѣ правленія чего либо противорѣчащаго постановленіямъ съѣзда и опираясь на такое же ходатайство еще III съѣзда, когда съѣздъ просилъ объ утвержденіи устава банка горнопромышленниковъ, мы обратились къ г. Управляющему Государственнымъ Банкомъ съ означеннымъ ходатайствомъ. Последнее было вполнѣ удовлетворено и 13 апрѣля этого года было получено увѣдомленіе, что государственный банкъ разрѣшилъ Харьковской конторѣ открыть Обществу кредитъ по переучету векселей на сумму до 30 000 р.

Не могу при этомъ не передать Вамъ, Милостивые Государи, замѣчаній, высказанныхъ Господиномъ Управляющимъ Государственнымъ банкомъ, именно, что, несмотря на то, что банкъ едва только открытъ, ему дѣлается это снисхожденіе только потому, что по своей задачѣ и назначенію онъ преслѣдуетъ такия общепольныя цѣли, какъ оказаніе содѣйствія кредитомъ развитію горнаго промысла на югѣ Россіи, и что, стоя на *этой почвѣ* и въ то же время заботясь о расширеніи своихъ операцій, Общество взаимнаго кредита можетъ всегда встрѣтить сочувствіе и поддержку у Г. Управляющаго Банкомъ, такъ что, по мѣрѣ увеличенія его капиталовъ,

можно надѣяться и на увеличеніе кредита въ Харьковской конторѣ государственнаго банка.

2) На основаніи параграфа 3-го правилъ перегожки минеральнаго топлива при участіи выборныхъ и уполномоченныхъ, намъ предоставлено право представлять на обсужденіе совѣщаній все вопросы, имѣющіе отношеніе къ передвиженію по желѣзнымъ дорогамъ каменноугольныхъ грузовъ. Пользуясь этимъ правомъ, на совѣщаніи въ іюлѣ мѣсяцѣ я заявилъ протестъ противъ сдѣланнаго правленіемъ Донецкой дороги распоряженія о повышеніи тарифа съ $\frac{1}{65}$ до $\frac{1}{55}$ установленнаго для перевозки угля по направленію чрезъ ст. Звѣрево, причемъ распоряженіе было сдѣлано за двѣ недѣли до примѣненія этой мѣры. Имѣя въ виду, что мѣра эта можетъ, съ одной стороны, повліять на расширеніе сбыта каменнаго угля на восточныхъ рынкахъ, а съ другой—что многіе изъ гг. углепромышленниковъ заключили контракты на поставку угля въ расчетѣ на пониженный тарифъ и вслѣдствіе его повышенія могутъ потерѣть даже убытки, я просилъ совѣщаніе довести объ этомъ чрезъ техническо-инспекторскій комитетъ до свѣдѣнія господина Министра путей сообщенія и въ тоже время просить правленіе Донецкой дороги приостановить примѣненіе повышеннаго тарифа до 1 января 1883 г., т. е. до времени окончанія сдѣланныхъ контрактовъ на поставку угля.—Просьбу эту правленіе Донецкой дороги отчасти уважило и выразило желаніе оставить пониженный тарифъ для тѣхъ поставокъ угля, контракты на которыя были сдѣланы до 1 августа сего года и съ тѣмъ условіемъ, чтобы гг. углепромышленники представили правленію копіи съ контрактовъ на поставку угля.

3) По поводу выражаемыхъ сѣтованій на постоянныя недостачи въ вагонахъ для угля, идущаго со станцій Попасной и Краматоровки, въ совѣщаніи 23 сентября было сдѣлано постановленіе—просить гг. выборныхъ разслѣдовать это дѣло и результатъ представить VII сѣзду. Г. выборный отъ Донецкой дороги долженъ эти свѣденія представить настоящему сѣзду.

4) Наконецъ, въ совѣщаніи 23 октября былъ обсужденъ вопросъ о загроможденіи Харьковской товарной станціи угольными грузами,

достигшемъ до 200 вагоновъ, коихъ гг. получатели, пользуясь крайне низкой платой за храненіе, не убираютъ и тѣмъ препятствуютъ возможности подвоза топлива въ Харьковъ. Беспорядки дошли до такихъ размѣровъ, что мы вынуждены были сдѣлать постановленіе о предупрежденіи гг. покупателей угля, что если таковые не будутъ убраны во время, то управленіе дороги будетъ вынуждено прекратить подвозъ угля. Дѣло въ томъ, что устранить это препятствіе возможно или устройствомъ городскихъ угольныхъ складовъ или взиманіемъ болѣе высокой платы за храненіе. О послѣднемъ управленіе дороги просило инспектора той-же дороги исходатайствовать въ Министерствѣ путей сообщенія предоставить право управленію въ такихъ случаяхъ возвышать плату за храненіе, но г. инспекторъ почему-то этому дѣлу дальнѣйшаго хода не далъ. Считая накопленіе угольныхъ грузовъ на станціи Харьковъ препятствіемъ къ правильной перевозкѣ угольныхъ грузовъ, я счелъ себя вправѣ обратиться къ директору департамента желѣзныхъ дорогъ съ ходатайствомъ объ устраненіи этого препятствія, причемъ представилъ ему и всю переписку, происходившую по этому дѣлу между комиссіей выборныхъ, управленіемъ К.-Х.-А. ж. д. и г. инспекторомъ этой дороги. Ходатайство это было мною лично въ Петербургѣ представлено нѣсколько дней тому назадъ, но результатъ его мнѣ пока еще неизвѣстенъ.

Этимъ я заканчиваю нашъ отчетъ. Изъ него Вы изволите видѣть, что однѣ ходатайства съѣзда вполне удовлетворены, другія—находятся на разсмотрѣніи правительства и ожидаютъ разрѣшенія въ благопріятномъ смыслѣ, такъ что съѣзду прійдется, быть можетъ, ограничиться новой просьбой о скорѣйшемъ ихъ утвержденіи; наконецъ, третьи подлежатъ разсмотрѣнію и дальнѣйшей разработкѣ настоящаго седьмаго съѣзда. Подобно предъидущимъ съѣздамъ и ходатайства шестаго съѣзда прошли далеко не безслѣдно для развитія южной горной промышленности.

Въ заключеніе, мы считаемъ долгомъ выразить нашу искреннюю благодарность и признательность лицамъ, оказавшимъ намъ большую поддержку въ разработкѣ постановленій съѣзда и содѣй-

ствовавшимъ къ болѣе или менѣе благопріятному исходу ихъ, именно: бывшему директору горнаго департамента его превосходительству Г. Л. Грасгофу, г. начальнику отдѣленія частныхъ заводовъ въ горномъ департаментѣ А. А. Штофу и представителю отъ Министерства путей сообщенія инженеру П. А. Ласкину.

Приложеніе въ отчету уполномоченныхъ отъ VI съѣзда.

МИНИСТЕРСТВО
ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ ИМУЩЕСТВЪ.

ГОРНЫЙ ДЕПАРТАМЕНТЪ.

Отдѣленіе частныхъ горныхъ
заводовъ.

Столъ 2-й.

19 Августа 1882 года.

№ 772.

Г. уполномоченному отъ VI-го съезда южныхъ горнопромышленниковъ, горному инженеру Авдакову.

Вслѣдствіе прошенія Вашего о поставленіи Васъ въ извѣстность относительно результатовъ ходатайствъ, представленныхъ правительству шестымъ съѣздомъ углено-промышленниковъ юга Россіи, а также докладной записки Вашей отъ 31-го іюля сего года, Горный Департаментъ симъ Васъ извѣщаетъ, что производящіеся въ Министерствѣ государственныхъ имуществъ, по означеннымъ ходатайствамъ, дѣла, находятся въ слѣдующемъ положеніи:

I. По вопросу о полученіи и употребленіи взрывчатыхъ веществъ для горныхъ работъ:

11-го мая сего года Высочайше утверждено положеніе о складахъ взрывчатыхъ веществъ въ мѣстностяхъ наибольшаго распространенія горнаго промысла. Нынь утверждены г. Министромъ государственныхъ имуществъ дополнительныя къ сему положенію постановленія, требуемыя § 25 онаго, которыя и будутъ опубликованы. Съ этими правилами имѣютъ быть согласованы существующія временныя правила объ употребленіи взрывчатыхъ матеріаловъ при горныхъ работахъ (утвержденные 12 марта 1880 года).

II. По проекту правил объ устройствъ паровыхъ рельсовыхъ подъездныхъ путей отъ рудниковъ къ линиямъ ж. дорогъ:

Г. Министръ государственныхъ имуществъ обратился къ г. Министру путей сообщенія съ просьбою обратить благосклонное вниманіе на ходатайство съѣзда объ утвержденіи означенныхъ правилъ, хотя бы для одного района нашихъ южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

III. По вопросу объ обязательномъ отчужденіи земель подъ частныя дороги отъ рудниковъ и копей къ мѣстамъ сбыта или путямъ сообщенія:

Вопросъ этотъ долженъ получить разрѣшеніе съ утвержденіемъ выработаннаго особою при Государственномъ Совѣтѣ коммисіею проекта правилъ „о вознагражденіи общественномъ“, имѣющаго быть рассмотрѣннымъ Государственнымъ Совѣтомъ въ предстоящую сессию.

IV. О проведеніи и содержаніи грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ отъ горныхъ разработокъ къ станціямъ ж. дорогъ:

По сему вопросу, какъ извѣстно уполномоченнымъ отъ VI съѣзда, состоялось постановленіе чрезвычайнаго Екатеринославскаго губернскаго земскаго собранія, на обсужденіе коего означенный вопросъ былъ предложенъ г. Министромъ внутреннихъ дѣлъ по просьбѣ г. Министра государственныхъ имуществъ. Г. Министръ внутреннихъ дѣлъ, сообщая объ означенномъ постановленіи г. Министру государственныхъ имуществъ, нашель нужнымъ изъяснить, что, по его мнѣнію: 1) въ предполагаемомъ Екатеринославскимъ губернскимъ земскимъ собраніемъ дополненіи дѣйствующихъ узаконеній о грунтовыхъ дорогахъ, предоставленіемъ мѣстному земству права пролагать подъездные пути отъ рудниковъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и завѣдывать ими, не настоятъ надобности, такъ-какъ по силѣ означенныхъ узаконеній (полож. о зем. учр. ст. 2 и прилож. къ ст. 3 врем. прав. по дѣламъ о зем. повин. § II п. 1 лит. а) устройство торговыхъ и др. большихъ грунтовыхъ дорогъ отнесено къ обязательнымъ предметамъ вѣдомства земскихъ учрежденій; равнымъ образомъ, по ст. 5 полож. о зем. учрежд., земскія учрежденія имѣютъ право пріобрѣтать и отчуждать, именемъ зем-

ства, движимыя имущества на основаніи общихъ гражданскихъ законовъ; въ сихъ же послѣднихъ указаны какъ способы пріобрѣтенія недвижимаго имущества по добровольному согласію сторонъ и принудительнаго отчужденія ихъ, такъ и порядокъ опредѣленія размѣра вознагражденія за эти имущества владѣльцамъ, а потому не усматривается особыхъ уваженій къ допущенію изъятій изъ этихъ узаконеній для Екатеринославскаго земства въ дѣлѣ пріобрѣтенія и отчужденія земель, нужныхъ для проложенія дорогъ отъ рудниковъ къ желѣзнодорожнымъ стаціямъ, ибо, въ случаѣ, если между земствомъ и частными владѣльцами не состоится добровольнаго соглашенія на уступку потребныхъ подъ ту или другую дорогу участковъ земли, земство можетъ войти съ ходатайствомъ объ отчужденіи этихъ участковъ порядкомъ, установленнымъ въ ст. 576 и др. Т. X ч. I св. зак. гражд., и 2) что удовлетвореніе ходатайства губернскаго земскаго собранія объ обязательности для мѣстностей смежныхъ губерній тѣхъ правилъ, которыя будутъ выработаны уѣздными земскими собраніями Екатеринославской губерніи относительно устройства подъѣздныхъ отъ рудниковъ дорогъ, было бы исключеніемъ изъ основнаго правила Положенія о зем. учр. по коему (ст. 3) кругъ вѣдомства этихъ учрежденій ограничивается предѣлами своей губерніи или уѣзда, къ каковому исключенію въ пользу одного Екатеринославскаго земства, и при томъ лишь въ дѣлѣ устройства нѣкоторыхъ подъѣздныхъ дорогъ, едвали представляется основаніе.

На такое заключеніе г. Министра внутреннихъ дѣлъ г. Министръ государственныхъ имуществъ увѣдомилъ статсъ-секретаря графа Толстого, что находя, въ виду предпринятаго нынѣ высшимъ правительствомъ пересмотра законовъ о вознагражденіи общественномъ, изданіе какихъ-либо новыхъ законодательныхъ объ этомъ правилъ для частныхъ случаевъ несвоевременнымъ, онъ, Министръ государственныхъ имуществъ, раздѣляетъ высказанный Министерствомъ внутреннихъ дѣлъ взглядъ на настоящее дѣло. Но при этомъ Министерству государственныхъ имуществъ казалось бы необходимымъ обратить вниманіе на то, что дѣйствующія узаконенія

объ обязательномъ отчужденіи частныхъ имуществъ для государственныхъ и общественныхъ нуждъ, изданныя за долго до введенія положенія о земскихъ учрежденіяхъ, не содержатъ въ себѣ прямого указація, какимъ порядкомъ должно вестись дѣло отчужденія, когда инициатива его принадлежитъ не правительственному, а земскому учрежденію, и въ виду сего, для устраненія возможныхъ недоразумѣній,—разъяснить Екаторинославскому земству, черезъ какое именно Министерство (внутреннихъ дѣлъ, путей сообщенія, или государственныхъ имуществъ) должно оно испрашивать Высочайшій указъ (Т. X, ч. I ст. 576) объ отчужденіи земель подъ дорогу отъ рудника или копи къ станціи желѣзной дороги и къ кому имѣетъ оно обращаться для образованія оцѣночной комиссіи (ст. 582).

V. По вопросу объ обложеніи каменноугольныхъ шахтъ земскимъ сборомъ:

Вопросъ этотъ находится на разсмотрѣніи Министерства финансовъ. Объ ускорѣніи его разрѣшенія г. Министръ государственныхъ имуществъ относился съ просьбою къ тайному совѣтнику Бунге. Сверхъ сего, въ виду указаннаго съѣздомъ случая неправильнаго обложенія Славяносорбскимъ земствомъ каменноугольныхъ шахтъ (по постановленію 3 декабря 1881 г.), г. Министръ государственныхъ имуществъ обращался къ Министру внутреннихъ дѣлъ съ просьбою о распоряженіи, чтобы Екаторинославскій губернаторъ, пользуясь предоставленнымъ ему закономъ правомъ останавливать исполненіе постановленій земства относительно обложенія каменноугольныхъ шахтъ, если постановленія эти будутъ имѣть подобный характеръ. Нынѣ Министръ внутреннихъ дѣлъ уведомилъ, что имъ послано (отъ 15-го сего іюля за № 4692) Екаторинославскому губернатору предложеніе въ желаемомъ Министерствомъ государственныхъ имуществъ смыслѣ.

VI По вопросу объ обязательномъ отопленіи каменнымъ углемъ казенныхъ и общественныхъ зданій въ некоторыхъ мѣстностяхъ:

По вопросу этому, возбужденному еще въ 1880 г. по поводу ходатайства бывшаго выборнаго отъ углепромышленниковъ Донец-

каго края, полковника Давыдова, Министерство государственныхъ имуществъ тогда-же входило въ сношеніе съ нѣкоторыми изъ генераль-губернаторовъ. Министерству государственныхъ имуществъ извѣстно, что Московскій, Харьковскій и Одесскій генераль-губернаторы сдѣлали распоряженіе къ изысканію мѣръ введенія въ правительственныхъ зданіяхъ ихъ округовъ отопленія каменнымъ углемъ. По поводу ходатайства по семуже вопросу VI съѣзда, г. Министръ государственныхъ имуществъ обратился къ Министрамъ внутреннихъ дѣлъ, юстиціи и народнаго просвѣщенія съ просьбою о возможности удовлетвореніи съ ихъ стороны означеннаго ходатайства.

VII. О постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, пристаней и порта:

На отношеніе г. Министра государственныхъ имуществъ, по двумъ послѣднимъ предметамъ, Министерство путей сообщенія увѣдомило, что имъ предположено устроить, на счетъ строительнаго капитала сооружающейся Екатерининской желѣзной дороги, пристани на р. Днѣпрѣ въ Екатеринославѣ, Кайдакахъ и Каменкѣ и улучшить подходы отъ фарватера къ симъ пристанямъ, съ расчисткою Днѣпровскаго русла вблизи пристаней, и что сооруженіе порта въ Маріуполѣ, за недостаткомъ средствъ государственнаго казначейства, едва ли можетъ послѣдовать въ ближайшемъ будущемъ. Что касается двухъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, о сооруженіи которыхъ ходатайствовалъ съѣздъ (Миллеровской вѣтви и линіи отъ Звѣрева къ Волгѣ), то, какъ извѣстно горному департаменту, обѣ эти линіи признаны Комитетомъ Министровъ необходимыми, причѣмъ Министерству путей сообщенія разрѣшено произвести по нимъ правительственныя изысканія.

VIII. по вопросу о рабочихъ:

Ходатайства съѣзда: 1) о заселеніи свободныхъ казенныхъ земель въ Бахмутскомъ и Славяносербскомъ уѣздахъ и въ области Войска Донскаго переселенцами изъ многонаселенныхъ губерній; 2) о томъ, чтобы желающіе выселиться изъ многонаселенныхъ губерній на частныя земли юга Россіи, могли пользоваться этимъ правомъ безъ разрѣшенія мѣстныхъ сельскихъ обществъ; 3) чтобы переселенцы эти не отчислялись отъ обществъ, въ которыхъ

состояли до переселенія, ранѣе какъ черезъ пять лѣтъ, а затѣмъ по отчисленіи, могли составлять общества по образцу сельскихъ и 4) относительно измѣненій въ паспортной системѣ въ приложеніи ея къ горнымъ рабочимъ,—переданы въ мартѣ сего года, на усмотрѣніе Министерства внутреннихъ дѣлъ, при чемъ относительно первыхъ трехъ частныхъ вопросовъ выражено предположеніе о полезности внесенія ихъ на обсужденіе комиссіи свѣдущихъ людей по переселенческому вопросу. За симъ, прочіе вопросы о томъ же предметѣ будутъ подлежать новому обсужденію на VII съѣздѣ.

IX. О производствѣ развѣдокъ въ Донецкомъ бассейнѣ:

Заключеніе по сему вопросу, созваннаго для обсужденія ходатайствъ съѣзда, особаго при горномъ департаментѣ совѣщанія, было передано, съ разрѣшенія г. Министра государственныхъ имуществъ, на разсмотрѣніе геологическаго комитета. Нынѣ признано нужнымъ вопросъ этотъ, вмѣстѣ съ заключеніемъ по оному геологическаго комитета, внести на обсужденія горнаго ученаго комитета, при участіи представителей отъ геологическаго комитета.

X. По вопросу о возвышеніи таможенной пошлины на чугунъ:

Ходатайство съѣзда по сему вопросу подлежитъ разсмотрѣнію совмѣстно съ вопросомъ о положеніи сталерельсовой промышленности въ Россіи, по связи обоихъ вопросовъ. Министерство государственныхъ имуществъ, съ Высочайшаго одобренія, вошло съ Министерствами финансовъ и путей сообщенія въ сношеніе объ образованіи для этой цѣли особой комиссіи.

XI. По вопросу о желѣзнодорожныхъ тарифахъ на перевозку минеральнаго топлива:

Изъ происходившей по сему предмету переписки между Министерствами государственныхъ имуществъ и путей сообщенія выяснилось, что оба эти Министерства не находятъ возможнымъ установить дифференціальныя тарифы въ томъ видѣ, какъ они были предложены на VI съѣздѣ. Засимъ г. Министръ государственныхъ имуществъ съ своей стороны полагаетъ необходимымъ подвергнуть тщательному обсужденію вопросъ о возможности пониженія тари-

фовъ для дальнихъ перевозокъ, безъ возвышенія ихъ для ближайшихъ, о чемъ и увѣдомилъ Министерство путей сообщенія.

XII. *По вопросу о введеніи пошлины на возимый въ Россію иностранный каменный уголь:*

О ходатайствѣ съѣзда по сему предмету г. Министръ государственныхъ имуществъ сообщилъ вмѣстѣ со своимъ заключеніемъ, клонившемся къ поддержкѣ этого ходатайства, Министерству финансовъ, въ виду производившагося въ ономъ пересмотра таможеннаго тарифа.

Утвердивъ, по представленію Министерства финансовъ, нѣкоторыя измѣненія въ таможенномъ тарифѣ, Государственный Совѣтъ предоставилъ Министру финансовъ войти въ подробное обсужденіе, между прочимъ, вопросовъ объ обложеніи пошлиной каменнаго угля и кокса, привозимыхъ къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей и по юго-западной сухопутной границѣ, и о возвышеніи пошлины на уголь, привозимый къ таможеннымъ Царства Польскаго.

Директоръ *Н. Кулибинъ.*

Управляющій отдѣленіемъ *А. Штофъ.*

Дополнительныя свѣдѣнія о результатахъ ходатайствъ VI съѣзда.

По вопросу IV. Отъ 23 сентября с. г. Министръ внутреннихъ дѣлъ увѣдомилъ, что въ виду п. 12 ст. 2 полож. о земскихъ учр., земскія учрежденія обращаются съ ходатайствами по дѣламъ объ устройствѣ земскихъ путей сообщенія—въ томъ числѣ и объ отчужденіи нужныхъ подъ земскія дороги земель—въ Министерство внутреннихъ дѣлъ, которое и испрашиваетъ чрезъ Государственный Совѣтъ Высочайшіе указы на имя подлежащихъ губернаторовъ. Порядокъ этотъ доселѣ не вызывалъ никакихъ затрудненій; распоряженіе же по образованію оцѣночныхъ комиссій въ силу упомянутыхъ указовъ, лежитъ на обязанности губернскихъ начальствъ; посему едвали есть надобность въ новыхъ указаніяхъ по настоящему предмету. Въ виду изложеннаго, Министръ внутреннихъ дѣлъ полагалъ сообщить Екатеринбургскому земству о приведенныхъ выше (см. увѣдомленіе горнаго департамента г. Авдакову) сообра-

женіяхъ Министерства внутреннихъ дѣлъ касательно предположе- ній губернскаго земскаго собранія, присовокупивъ, что ширина подъѣздныхъ путей можетъ быть опредѣляема, сообразно мѣстнымъ потребностямъ, но не свыше 30 саж. (ст. 524 уст. пут. сообщ.). При этомъ Министръ внутреннихъ дѣлъ просилъ отзыва Министра государственныхъ имуществъ, который (отъ 1 октября с. г.) увѣ- домилъ, что, въ виду приведенныхъ данныхъ, соглашается съ из- ложеннымъ мнѣніемъ Министерства внутреннихъ дѣлъ.

По вопросу XI. Вопросъ о возможности пониженія желѣз- нодорожныхъ тарифовъ на каменный уголь нынѣ включенъ, съ со- гласія Министра путей сообщенія, въ программу занятій VII съѣзда.

Предсѣдатель. (По окончаніи доклада г. Авдакова) Докладъ составленъ такъ обстоятельно, заключаетъ въ себѣ столь- ко матеріаловъ, существенно важныхъ для нашего горнаго дѣла и дѣятельность гг. уполномоченныхъ оказалась столь плодотворною по своимъ результатамъ, что я, мнѣ кажется, не ошибусь, если об- ращусь отъ собранія съ выраженіемъ признательности къ гг. упол- номоченнымъ за ихъ полезную дѣятельность.

Голоса. Благодаримъ (благодарятъ).

Предсѣдатель. Въ числѣ предметовъ, затронутыхъ г. Авдаковымъ въ его докладѣ, было между прочимъ упомянуто о близкомъ разрѣшеніи вопроса о взрывчатыхъ веществахъ. Здѣсь на- ходится представитель фирмы Нобель, который пріѣхалъ въ здѣ- шній край, чтобы избрать удобное мѣсто для склада. Не угодно ли собранію высказать желаніе, чтобы складъ былъ устроенъ въ скорѣйшемъ времени, такъ какъ этотъ заводъ необходимъ для гор- наго дѣла?

Голоса. Очень желательно!... Непремѣнно.

Предсѣдатель. Точно также здѣсь присутствуетъ вла- дѣлецъ пороховаго завода полковникъ Виннеръ, который также же- лаетъ устроить складъ пороха.

Васильевъ. Г. Фроловъ также желаетъ, чтобы ему ука- зано было мѣсто для устройства склада динамита въ западной части

бассейна, такъ какъ у насъ въ восточной части, онъ уже имѣеть складъ.

П р е д е ъ д а т е л ь. Сегодняшнее наше засѣданіе окончено. Покорнѣйше прошу пожаловать къ завтрашнему засѣданію въ 12 часовъ дня.

Журналъ 2-го засѣданія (11 Ноября).

Засѣданіе открыто въ 12^{3/4} часовъ дня. Присутствовало 31 членовъ съѣзда. Предсѣдатель съѣзда предложилъ выслушать отчетъ комиссіи выборныхъ за годъ съ 1-го сентября 1881 года по 1-е сентября 1882 года; во время доклада этого печатнаго отчета, предсѣдатель комиссіи выборныхъ дѣлалъ еще нѣкоторыя дополнительныя поясненія. Управляющій Курско-Харьково-Азовскою желѣзною дорогою сдѣлалъ поясненіе, что дорога эта при условіи равномѣрности грузки угля, можетъ въ будущемъ году увеличить вывозъ угля еще на 8 милліоновъ пудовъ сверхъ увеличенія таковаго въ текущемъ году на 17 милліоновъ пудовъ. Избрана, чрезъ подачу записокъ, комиссія изъ трехъ членовъ: гг. Шейермана, Алчевскаго и Авдакова, для обревизованія дѣятельности и отчета комиссіи выборныхъ. Секретарь VI съѣзда просилъ поручить той-же комиссіи обревизовать и его дѣйствія и расходы какъ секретаря. А. В. Шейерманъ возбудилъ вопросъ о обоюдныхъ штрафахъ на донецкой желѣзной дорогѣ за неподачу или ненагрузку угля.—Н. С. Авдаковъ предложилъ, чтобы выборные сами представили проектъ необходимыхъ измѣненій въ правилахъ перевозки угля донецкаго бассейна. Собраніе согласилось на это предложеніе. А. К. Алчевскій возбудилъ вопросъ объ отгрузкѣ угля на станціи Краматоровка и предлагаетъ рассмотреть его вмѣстѣ съ правилами перевозки угля донецкаго бассейна. Держать здѣсь агентовъ отъ рудниковъ онъ считаетъ ошибочнымъ. Г. Ф. Поповъ поддержалъ вопросъ объ этихъ отгрузкахъ. Управляющій Донецкою дорогою выяснилъ, что это происходитъ отъ невѣрности вѣсовъ на станціяхъ; вѣвѣрять же вѣсы пока почти невозможно, ибо дорога не имѣетъ провѣрочной металлической платформы, о обзаведеніи которою дорога уже озабочена.

К. К. Гейнцельманъ указалъ на необходимость подавать вагоны подъ нагрузку угля не съ 12-ти часовъ дня, какъ это практикуется теперь на станціи Изюмъ, а съ самаго утра, зимою—съ разсвѣтомъ. В. А. Добролюбовъ заявилъ о недостаткахъ угля при его полученіи на станціи Лозовой, не смотря на то, что онъ шелъ въ крытыхъ и запломбированныхъ вагонахъ. М. М. Крамаревъ настаивалъ на необходимости вѣрности вѣсовъ и вознагражденія за оказавшіяся недостачи угля. Управляющій Курско-Харьково-Азовскою желѣзною дорогою выяснилъ конвенціонныя правила относительно перегрузовъ, недостачъ и проч. и предложилъ вопросъ этотъ разсморѣть въ особой комиссіи изъ представителей отъ желѣзныхъ дорогъ и угле промышленности. Съѣздъ согласился съ этимъ предложеніемъ.— Составлена комиссія для пересмотра правилъ перевозки угля донецкаго бассейна подъ предсѣдательствомъ В. А. Иванова. Засѣданіе закрыто въ 3 часа дня; слѣдующее засѣданіе назначено на 12-е число въ 12 часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 2-го засѣданія.

Предсѣдатель. Не угодно-ли г. предсѣдателю комисіи выборныхъ сдѣлать свой докладъ?

Мевіусъ. Я позволю себѣ прочесть отчетъ съ тою цѣлью, что если кому угодно будетъ сдѣлать какой либо запросъ, то я готовъ дать надлежащее разъясненіе (читаетъ отчетъ особо отпечатанный).

Во время чтенія отчета докладчикомъ были сдѣланы слѣдующія разъясненія: 1) По поводу увѣдомленія чрезъ каждые 3—4 дня о количествѣ погруженныхъ вагоновъ на Харьковско-Николаевскую дорогу это было очень важно, по тому что въ прежнее время движеніе было очень затруднено и дѣйствительно, такъ какъ уголь стекается въ Мереху со многихъ вѣтвей, какъ Азовской, такъ и Донецкой дороги, то не было никакой возможности опредѣлить количество вагоновъ, какое потребуется на Харьковско-Николаевской дорогѣ. Нельзя ожидать, чтобы въ Мереху прибывало ежедневно даже приблизительно одинаковое число вагоновъ и хотя Харьковско-Николаевская дорога знала сколько вагоновъ прибудетъ, но обмѣнъ измѣнялся отъ 35 до 150. Для дороги-же держать нѣсколько дней вагоны понапрасно составляетъ большое затрудненіе. Вотъ, послѣ многихъ разговоровъ по этому предмету, мы пришли къ заключенію, что нѣтъ ничего проще, какъ то чтобы выборные, получая увѣдомленіе объ отправкѣ извѣстнаго числа вагоновъ, давали знать каждые 3—4 дня депешей о томъ, сколько въ данное число погружено вагоновъ на Харьковско-Николаевскую дорогу и за нею; тогда дорога знаетъ, какъ ей поступать и ей нѣтъ надобности держать лишнее число вагоновъ. Теперь затрудненіе это устранено и на Харьковско-Николаевской дорогѣ обмѣнъ идетъ безпрепятственно.

2) По поводу расходовъ на выставку въ Москвѣ: Какъ Вамъ извѣстно, первоначально состоялось постановленіе о томъ, чтобы гг. углепромышленники приняли коллективное участіе въ составленіи выставки произведеній донецкаго бассейна въ Москвѣ. Открыта

была подписка, по которой собрана была нѣкоторая сумма, по томъ, при продолженіи подписки, многія лица уклонились отъ нея и заявили, что будутъ участвовать отдѣльно, какъ экспоненты. Подписка всетаки продолжалась и исполнительною комиссією для организаціи этой выставки собирались суммы и было сдѣлано все, что нужно, чтобы устроить выставку. Но суммъ, поступившихъ на это, было недостаточно и вотъ я имѣю честь доложить съѣзду, что, за невозможностью какъ бы то ни было выполнить это дѣло, я израсходовалъ изъ суммъ комиссіи выборныхъ 1257 р., о которыхъ теперь имѣю честь доложить съѣзду, испрашивая разрѣшеніе, какъ ему угодно поступить: или потребовать отъ лицъ, которыя участвовали въ выставкѣ, дополнительнаго взноса, или отнести этотъ расходъ на суммы, которыя имѣются въ распоряженіи комиссіи.

3) По поводу увѣдомленія объ отказахъ: Хотя и предполагалось, что правила эти будутъ служить для насъ облегченіемъ, но они только затруднили насъ, а дѣло нисколько отъ этого не разъяснилось, такъ что придется снова возбудить ходатайство о томъ, чтобы нѣкоторую часть этихъ правилъ съѣздъ просилъ измѣнить.

4) По поводу увеличенія движенія по Азовской дорогѣ В. А. Ивановъ заявилъ, что не взирая на то, что въ текущемъ году перевезено угля больше на 17,000,000 пуд. противъ прошлаго года, тѣмъ не менѣе, если будетъ достигнута возможность сдѣлать движеніе угля равномернѣе, то я предполагаю возможнымъ увеличить перевозку по Азовской дорогѣ еще на 8,000,000 пудовъ.

5) По поводу угольныхъ складовъ въ г. Харьковѣ, г. Мевіусъ заявилъ: Я еще имѣю доложить съѣзду свѣдѣнія по вопросу о городскихъ складахъ въ Харьковѣ. Въ прошедшемъ засѣданіи уполномоченный г. Авдаковъ сообщилъ съѣзду о положеніи дѣла, какое оно теперь занимаетъ, но, сколько я припомню, онъ доклада своего не докончилъ тѣми свѣдѣніями, которыми я въ настоящее время могу подѣлиться. Вопросъ былъ внесенъ на обсужденіе думы; дума къ нему отнеслась, къ удивленію, очень ревниво; многіе изъ ея членовъ находили, что будто бы углепромышленники являются здѣсь какими то эксплуататорами, лицами, призванными обирать и

обижать всѣхъ; что это союзъ съ желѣзными дорогами и что отдавать склады за такую ничтожную плату, какая назначалась, по ихъ мнѣнію, не слѣдуетъ; что за квадратную сажень можно взять по 2 р. и по 2 р. 50 к. въ годъ, а не по 50 к., какъ я рѣшился предлагать. Но, въ концѣ концовъ, было созвано отдѣльное совѣщаніе въ управѣ, состоявшее изъ представителя Азовской дороги, выборныхъ и членовъ управы. Совѣщались о томъ, какимъ образомъ это дѣло устанавить и согласились, чтобы Азовская дорога приняла на себя, за счетъ, конечно, города, уложить рельсы; что же касается планировки, то городъ долженъ былъ принять на себя. Мы предлагали еще упростить дѣло: чтобы планировка и огражденіе складовъ возложена была на тѣхъ лицъ, которыя будутъ имѣть склады, съ тѣмъ, чтобы они получили право пользоваться ими въ теченіи 12 лѣтъ, а городъ проложить только рельсы и устроить путь. На этомъ дѣло остановилось, но здѣсь замѣшался еще новый вопросъ, съ устройствомъ конно-желѣзной дороги. Вамъ, можетъ быть, неизвѣстно, что конно-желѣзная дорога имѣетъ контрактъ, на основаніи котораго она обязалась выстроить, между прочимъ, и товарный путь къ таможенѣ для провоза вагоновъ. Тогда линія эта была опредѣлена очень гадательно и предполагалось, что она пройдетъ по Александровской и Екатеринославской улицамъ; но когда наступило время приводить проектъ въ исполненіе, тогда строитель г. Максимовичъ нашелъ, что повороты такъ круты, что локомотивы заворачиваться не могутъ. Тогда обратились къ мысли провести эту линію чрезъ проектированные для насъ угольные склады. Такимъ образомъ явилось уже новое третье лице, именно конно-желѣзная дорога, которое выступило для насъ совершенно безъ всякой надобности. Сначала управа начала возражать, что мы ей будемъ платить очень дешево и предложила чтобы конно-желѣзная дорога доставляла и угольные вагоны подъ выгрузку. Но тогда, зачѣмъ же намъ желѣзная дорога? Было очень много разговоровъ по этому поводу и предложено управленію конно-желѣзной дороги, чтобы оно отказалось отъ своей обязанности строить путь къ таможенѣ, такъ какъ это не нужно и такъ какъ сама же-

лѣзная дорога можетъ это исполнить. Такъ что до тѣхъ поръ, пока не будетъ рѣшенъ вопросъ о проложеніи пути къ таможенному складу, до тѣхъ поръ и наши склады не будутъ устроены.

Председатель. Можетъ быть ктонибудь изъ гг. членовъ съѣзда сдѣлаетъ замѣчаніе или возраженіе на выслушанный отчетъ (молчаніе). Если нѣтъ, то я предложу, по примѣру прежнихъ лѣтъ, составить комиссію для обревизованія дѣйствій и отчета комиссіи выборныхъ. Если Вы согласны избрать ревизионную комиссію изъ трехъ лицъ, то я желалъ бы знать какъ Вамъ угодно произвести выборъ: посредствомъ баллотировки или записками?

Голоса. Записками.

Председатель. Г. секретарь VI съѣзда обратился ко мнѣ съ просьбою предложить: не найдетъ-ли собраніе удобнымъ поручить избираемой комиссіи для обревизованія дѣйствій выборныхъ—обревизовать также правильность и цѣлесообразность произведенныхъ имъ расходовъ и провѣрить таковыя съ оправдательными документами. Находите ли Вы это удобнымъ?

Голоса. Конечно. Самое лучшее.

Шейерманъ. Позвольте мнѣ спросить о положеніи штрафовъ на Донецкой дорогѣ. Производились ли взысканія штрафовъ, или нѣтъ?

Мевіусъ. Мы можемъ сказать только частнымъ образомъ, что, дѣйствительно, съ нѣкоторыхъ лицъ штрафы взыскивались, но официальныхъ свѣдѣній у насъ нѣтъ никакихъ.

Шейерманъ. У насъ, на Азовской дорогѣ, это вовсе не примѣнялось, а здѣсь даже хотятъ привлечь выборныхъ. Мнѣ кажется, что выборныхъ привлекать къ этому ни въ какомъ случаѣ нельзя, потому что это будетъ такое постановленіе, какого мы даже не вправѣ сдѣлать. Интересно знать, въ какомъ положеніи этотъ вопросъ.

Балкашинъ. Если и взыскивались штрафы, то въ очень ограниченномъ количествѣ.

Мевіусъ. Случаи, дѣйствительно, были очень рѣдки.

Шейерманъ. Желательно совершенно устранить эту мѣру.

А в д а к о в ъ. Новая инструкция выборныхъ, какъ я имѣлъ честь докладывать вчера, состоитъ изъ двухъ частей. Первая часть—общая, почти не измѣнена, другая часть введена вновь и состоитъ изъ правилъ, относящихся до отправокъ угля съ Донецкой дороги. Основаніемъ послѣднихъ правилъ, которыя я лично нахожу не вполне неудобными, послужило соглашеніе на VI съѣздѣ выборнаго Донецкой дороги съ управляющимъ Донецкой дороги. На основаніи четырехъ параграфовъ этого соглашения построены всѣ означенныя правила, въ томъ числѣ штрафы, назначенія очередей и т. д. Для исправленія этихъ неудобствъ, я предлагаю съѣзду просить гг. выборныхъ указать, кромѣ частныхъ случаевъ о взысканіи штрафовъ, на тѣ недостатки, которые существуютъ въ этой инструкціи, такъ какъ они ближе всего стоятъ къ этому дѣлу и по моему мнѣнію должны представить съѣзду готовый проектъ измѣненій, какія потребуются. Этимъ путемъ можно устранить всѣ тѣ неудобства, которыя встрѣчаются на практикѣ.

М е в і у с ъ. Такъ и предполагается сдѣлать. Выборные предлагаютъ вниманію съѣзда проектъ измѣненной инструкции.

А л ч е в с к і й. Я хотѣлъ бы заявить о тѣхъ неудобствахъ, которыя были встрѣчаемы отправителями угля, идущаго чрезъ станцію Краматоровку. Тамъ производилась отгрузка лишняго угля изъ вагоновъ и слѣдствіемъ этого было то, что на Краматоровкѣ лежатъ кучи угля, неизвѣстно кому принадлежащаго. Казалось бы, если отправляется уголь со станціи и отправляется документъ, въ которомъ значится извѣстное количество угля, то это есть документъ, который долженъ быть обязательенъ и на основаніи котораго, по прибытіи на мѣсто полученія угля, составляется извѣстнаго рода актъ. Между тѣмъ, на одной изъ промежуточныхъ станцій, самовольно, въ чемъ я не сомнѣваюсь, уголь отгружается, сваливается въ кучу, а квитанціи, по которымъ этотъ уголь отправлялся, переправляются, такъ что вмѣсто 600 пудовъ на станціи полученія является 500 или 480 пуд. Такіе случаи бывали съ нашимъ Алексѣевскимъ обществомъ. Я прошу обратить вниманіе на

это обстоятельство, такъ какъ, можетъ быть, нужно будетъ разобратъ его при разсмотрѣннн и исправленнн инструкции гг. выборныхъ. Тутъ вотъ значитъся, что нѣкоторые угленромышленники заявляли выборнымъ, что они желаютъ для этихъ операцій имѣть своихъ агентовъ на станціи Краматоровкѣ, т. е., чтобы агентъ могъ провѣрять и отгружать уголь, если окажется нужнымъ. Но я такую мѣру признаю совершенно перациональной и думаю, что, если бы мы пришли къ такому заключенію, что каждый изъ отправителей долженъ имѣть своего агента на Краматоровской станціи, то мы бы сдѣлали большую ошибку. Я смотрю на этотъ предметъ такимъ образомъ: если угля въ дѣйствительности не оказалось бы на станціи Краматоровкѣ въ надлежащемъ количествѣ, то за это отвѣчаетъ донецкая дорога и пусть она считается съ другими принимающими дорогами, какъ ей угодно; но мы должны знать ее одну. Мы получаемъ квитанцію на отправляемый уголь и въ тѣхъ случаяхъ, когда на станціяхъ полученія не будетъ доставать угля, мы должны составить актъ, что угля не доставало, но вѣдаться со всѣми передаточными пунктами, невозможно; это—нарушеніе правильной перевозки.

П о п о в ь Ф. Въ подтвержденіе сказаннаго г. Алчевскимъ я долженъ предъявить актъ и свѣдѣнія, данныя мнѣ на письмѣ. А вотъ и вѣдомость съ какихъ вагоновъ производилась отгрузка. При этомъ не дѣлаютъ никакой помѣтки на накладной и еще взыскиваютъ тарифъ.

Д о б р о л ю б о в ь. Я могу тоже заявить относительно станціи Константиновки. Грузъ отправлялся со станціи Юзово, а на Константиновкѣ вагоны перевѣшиваются и дѣлается отгрузка.

М е в і у с ь. Сущность этого вопроса заключается именно въ томъ, что во 1) на нѣкоторыхъ станціяхъ донецкой дороги до сихъ поръ еще не существуетъ вѣсовъ; поэтому на этихъ станціяхъ уголь грузится просто по объему и отправляется для перевѣса или на ст. Попасную, или на Краматоровку. Отъ этого происходятъ ошибки, отгрузки, перегрузы и т. д. Во 2) самже вѣсы на отдѣльныхъ станціяхъ между собою не согласны. Можетъ быть есть и другія ка-

кин-нибудь причины, но вообще это обстоятельство на столько сложно, что я просилъ бы съѣздъ поручить его разобрать особой комиссіи и сдѣлать по этому особый докладъ съ указаніемъ, по крайней мѣрѣ, вѣроятныхъ причинъ тѣхъ явленій, на которыя сейчасъ было указано. Здѣсь же, на съѣздѣ, разбирать все это едва ли будетъ удобно. Но что это требуетъ разбора—не подлежитъ сомнѣнію

Шейерманъ. Что же комиссія можетъ сдѣлать? Если вѣсы невѣрны, то никакъ за это отправитель не можетъ отвѣчать. Если на станціи отправленія невѣрные вѣсы, а на средней станціи вѣрные, то неужели изъ за этого я долженъ лишиться своего груза.

Мевіусъ. Въ Краматоровкѣ происходитъ отгрузъ въ одну общую кучу, изъ которой догружаютъ кому попало и что попало. И теперь тамъ лежитъ не одна тысяча пудовъ отгруженнаго угля. Такой порядокъ оставить невозможно. Нельзя же признать вѣсы вѣрными, если въ Попасной оказывается 570 пудовъ, а въ Краматоровкѣ 520.

Поповъ Ф. Это часто происходитъ отъ небрежности. Я заявлялъ объ этомъ нѣсколько разъ и ревизору движенія и контролеру; когда былъ самъ управляющій дорогою, мною было заявлено и ему. Когда правительственный инспекторъ спросилъ ревизора, почему допускался перегрузъ по 170 пудовъ, онъ отвѣтилъ, что это было дѣло случая, а потомъ говорить, что полтора мѣсяца были вѣсы невѣрны. Это онъ заявилъ въ присутствіи управляющаго дорогою, который сказалъ на это, что надсмотрщикъ вѣсовъ уволенъ.

Предсѣдатель. Не можетъ ли г. представитель донецкой дороги дать разъясненіе,

Балкашинъ. У насъ до сихъ поръ провѣрочныя платформы деревянные, при которыхъ вѣсы не могутъ быть совершенно вѣрны. Въ настоящее время представлень проектъ металлическихъ платформъ. Когда проектъ этотъ будетъ утвержденъ, тогда будутъ устроены металлическія платформы и вѣсы будутъ вѣрны. Теперь же этого достигнуть нельзя.

П о п о в ъ Ф. Я приписываю это не одной невѣрности вѣсовъ, но и другимъ причинамъ. Мною было заявлено и въ комиссію выборныхъ, и другими угленпромышленниками заявлялось объ этихъ отгрузкахъ. На станціи Попасной было отправлено два вагона угля, а третій вагонъ былъ отправленъ другимъ путемъ. Было назначено слѣдствіе и начальникъ станціи призналъ, что то былъ уголь Могильникова. Я просилъ назначить снова слѣдствіе, но мнѣ ничего не отвѣтили.

Б а л к а ш и н ъ. Я не нашелъ нужнымъ отвѣчать Вамъ и самъ уволилъ этого начальника станціи.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Довольствуетесь ли Вы объясненіемъ управляющаго Донецкой дороги, что вѣсы приводятся въ порядокъ?

Ш е й е р м а н ъ. Очень хорошо, что принимаются мѣры къ провѣркѣ вѣсовъ, но все таки изъ этого не слѣдуетъ, чтобы управленіе дороги имѣло право отгружать уголь. Если по милости дороги грузится лишнее, то она должна и возить этотъ излишекъ. Я думаю, это будетъ справедливѣе, нежели допустить отгружать.

Б а л к а ш и н ъ. Вотъ подписка г. Попова, которой онъ предоставляетъ въ полное распоряженіе начальника станціи отгруженный его уголь.

П о п о в ъ Ф. Какого числа эта записка и какого числа былъ уголь отправленъ? Я хотѣлъ бы объ этомъ спросить.

К р а м а р е в ъ. Я хотѣлъ просить разъяснить слѣдующій вопросъ. На Донецкой дорогѣ, какъ мы слышали изъ доклада г. председателя комиссіи выборныхъ, есть около 20 станцій, занимающихся отправкой угля. На каждой станціи находятся вѣсы и мы платимъ по 50 к. за перевѣсъ каждаго вагона. Каждый угленпромышленникъ самъ не знаетъ, сколько онъ грузитъ и потому платитъ эти 50 к. Между тѣмъ, на слѣдующихъ станціяхъ уголь опять перевѣшиваютъ. Разъ я плачу за перевѣсъ и знаю, что я отправилъ 609 п. угля—это должно былобы быть вѣрно. Между тѣмъ на станціи полученія является недостатокъ и отправитель подвергается штрафу. Поэтому, съѣзду нужно былобы позаботиться и принять дѣйствительныя мѣры, чтобы мы разъ на всегда были га-

рантированы. Разъ мы платимъ 50 к. за перевѣсъ, я полагаю, мы можемъ требовать, чтобы вѣсы были правильные и чтобы мы были гарантированы, что тотъ вагонъ, который былъ отправленъ, будетъ полученъ въ такомъ же видѣ. Если же дѣлается перегрузка или отгрузка, то это не можетъ относиться къ отправителю. Чтобы вѣсы были совершенно вѣрны—это почти невозможно. Точной вѣрности не можетъ быть, но разница должна быть самая ничтожная.

Балкашииъ. Для болѣе точной повѣрки вѣсовъ, управление дороги представило проектъ металлической платформы постоянного вѣса, помощью которой будутъ провѣрять вѣсы всѣхъ станцій и ошибки при взвѣшиваніи устранятся.

Шоповъ Ф. Но вѣдь разница иногда доходить до 70 и даже 170 п. У меня съ собой нѣтъ телеграммы—это телеграмма Могильникова,—въ которой значится разница въ 170 пудовъ. И за уголь, такимъ образомъ самоправно отгруженный, у меня еще требуютъ за храненіе по 10 к.

Грамаревъ. Это все вопросы частные, но желательно разъяснить общій вопросъ и установить разъ на всегда, чтобы отправитель, разъ онъ заплатилъ 50 к. съ вагона за перевѣсъ,—что я считаю не маленькой платой,—былъ гарантированъ. Если же будутъ претензіи со стороны получателей, то это должно относиться къ желѣзной дорогѣ.

Алчевскій. Мнѣ кажется, нужно будетъ просить комиссію, которая будетъ ревизовать отчетъ выборныхъ, обратить на это обстоятельство вниманіе, чтобы устранить подобнаго рода случайности и безпорядки. Вотъ на 22 страницѣ отчета выборныхъ говорится слѣдующее: Техническо-Инспекторскій комитетъ, чрезъ инспектора Азовской дороги, предложилъ обсудить подробности порядка передачи минеральнаго топлива съ одной дороги на другую и отвѣтственность дорогъ за цѣлость груза, исключая случаевъ, когда недостача угля удостовѣрена актомъ передаточной станцій. Не видя этого предложенія, изъ этихъ немногихъ словъ я не знаю, въ чемъ оно заключается. Поэтому я и полагалъ бы, что нужно все это разобранъ, чтобы такимъ путемъ устранить на будущее время такого

рода случайности. Мнѣ кажется, что невозможно допустить, чтобы совершалась отгрузка угля даже безъ отбѣта на накладной. Разумѣется, если все дѣло не будетъ поставлено на болѣе правильныя основанія, то управленіе Донецкой дороги не въ состояніи будетъ услѣдить за своими мелкими агентами по всѣмъ злоупотребленіямъ, какія могутъ происходить. Результатомъ такого порядка вещей является то, что на станціи Краматоровкѣ есть куча угля, неизвѣстно кому принадлежащаго; если она существуетъ, то значитъ уголь этотъ кѣмъ нибудь потерянъ и если такъ будетъ продолжаться, то, конечно, и тѣ лица, которыя не думали злоупотреблять, начнутъ торговать этимъ углемъ.

Б а л к а ш и н ѣ. Коммиссія выборныхъ поручила одному изъ своихъ членовъ произвести разслѣдованія на станціи Краматоровкѣ и онъ обѣщаль доложить съѣзду результатъ своихъ изслѣдованій.

Г е й н ц е л ь м а н ѣ. Я еще хотѣлъ указать на неудовлетворительный порядокъ, существующій на станціи подачи Изюмъ. Вагоны тамъ подаются не раньше 12 часовъ и въ зимнее время, особенно, когда бываетъ большая грузка, отъ 12 часовъ до вечера остается слишкомъ короткій срокъ. Поэтому мы поставлены въ такое положеніе: или грузить при свѣчахъ, или совсѣмъ отказаться, платить штрафъ и потерять право на вагоны. Въ виду этого нельзя ли просить управленіе донецкой дороги, чтобы подача вагоновъ производилась раньше, особенно въ зимнее время.

Б а л к а ш и н ѣ. Это дѣлается согласно правиламъ перевозки. Доставлять вагоны раньше для дороги слишкомъ трудно. Вообще этотъ вопросъ представляетъ много затрудненій.

Д о б р о л ю б о в ѣ. Я еще хотѣлъ указать на одно обстоятельство. Очень часто изъ крытыхъ вагоновъ за пломбой отправителя является недостача въ 40, 50 и 60 пудовъ. Какимъ образомъ это случается? Мнѣ кажется, что на обязанности дороги, если вѣсы вѣрны, если она принимаетъ вѣсомъ—и отдавать вѣсомъ.

К р а м а р е в ѣ. Непонятно, почему уголь является самымъ несчастнымъ грузомъ. За всякій грузъ дорога отвѣчаетъ въ боль-

шей или меньшей степени; за уголь же ничѣмъ. Сдавъ грузъ и получивъ квитанцію, я ничѣмъ не гарантированъ, что я его получу, даже чрезъ десять станцій въ томъ же вѣсѣ. Это вопросъ чрезвычайно важный и его слѣдовало бы разъяснить, чтобы вопросъ о вѣсѣ и перевѣсѣ былъ поставленъ правильно; чтобы отвѣтственность падала на дорогу; вѣдь за всѣ грузы дорога отвѣчаетъ, слѣдовательно, она должна отвѣчать и за этотъ грузъ. Поэтому лучше всего передать этотъ вопросъ въ комиссію, чтобы его подробно разобрать.

В. А. Ивановъ. Подробности вопроса о доставленіи угля отъ станціи отправления до станціи полученія тѣмъ болѣе усложняются, чѣмъ больше уголь переходитъ дорогъ, такъ какъ дороги обязаны взаимными отношеніями, обусловленными конвенціей. Какъ извѣстно гг. углепромышленникамъ, установлено много спеціальныхъ правилъ, которыми руководствуются дороги при перевозкѣ угля. Между тѣмъ встрѣчается еще много недоразумѣній главнымъ образомъ потому что не всѣ общія правила конвенціи согласны со спеціальными правилами по перевозкѣ угля, которая дѣйствительно требуетъ по своему характеру особыхъ правилъ. Въ настоящемъ случаѣ, пользуясь присутствіемъ представителей дорогъ, можно было бы обсудить этотъ вопросъ въ особой комиссіи, въ которую вошли бы представители дорогъ и выборные. Если дѣло касается одной дороги, то она можетъ дѣлать совершенно независимыя распоряженія; такъ на примѣръ, Азовская дорога, когда зашелъ вопросъ объ отгрузкахъ на станціи Краматоровкѣ, сдѣлала распоряженіе, чтобы всѣ вагоны, слѣдующіе до станцій Азовской дороги, даже если бы въ нихъ былъ лишній грузъ, въ количествѣ не вредящемъ прочности вагоновъ, шли безъ отгрузки. Значитъ, въ данномъ случаѣ, если бы всѣ представители дорогъ пришли къ соглашенію измѣнить тотъ параграфъ конвенціи, который касается передачи угля, съ перегрузомъ, то вопросъ этотъ могъ бы быть разъясненъ и неудобства были бы устранены. Вотъ почему мнѣ казалось бы, что вопросъ этотъ долженъ быть рассмотрѣнъ въ смѣшанной комиссіи, состоящей изъ гг. представителей всѣхъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ угля и гг. выборныхъ.

Председатель. Милостивые Государи! Мы условились составить комиссію для ревизіи отчета выборныхъ. Къ избранію этой комиссіи я прошу приступить и отмѣтить имена тѣхъ лицъ, которыхъ Вы желаете назначить въ эту комиссію. Но такъ какъ здѣсь возникъ другой вопросъ, то неудобно ли составить другую комиссію для пересмотра правилъ перевозки угля.

Алчевскій. Членовъ ревизіонной комиссіи слѣдуетъ избрать по запискамъ, а затѣмъ въ комиссію для разморѣнія правилъ перевозки угля, по примѣру прежнихъ лѣтъ, можно предоставить записаться каждому, кто желаетъ участвовать въ этой комиссіи.

Авдаковъ. Но въ эту комиссію обязательно просить представителей желѣзныхъ дорогъ.

Крамаревъ. Я покорнѣйше буду просить позволить мнѣ разъяснить еще одинъ вопросъ. Такъ какъ составляется комиссію для пересмотра правилъ о перевозкѣ угля, то въ этой комиссіи могъ бы быть рассмотрѣнъ и вопросъ объ угольныхъ складахъ, который имѣетъ большую важность въ угольномъ дѣлѣ, что я на дняхъ самъ испыталъ. Я недавно открылъ рудникъ и началъ перевозить уголь на станцію Марьевку. Тамъ всё склады были заняты и я просилъ отвести мнѣ мѣсто для склада. Начальникъ станціи указалъ мнѣ мѣсто, но такое, котораго никто не бралъ, потому что оно совершенно невозможно для грузки, въ виду большой вышиенности рельсовъ. Другое, указанное мнѣ мѣсто, было также неудобно, потому что только съ одной стороны можно было подавать вагоны. Тогда я поѣхалъ къ управляющему дорогой, разъяснилъ, что у меня нѣтъ мѣста для склада и просилъ дать мнѣ мѣсто между депо и переѣздомъ. Я предложилъ на свой счетъ устроить этотъ путь и стрѣлку по смѣтѣ, составленной Донецкой дорогой и обязался представить деньги, потребныя для этого устройства. Управляющій отвѣтилъ мнѣ, что вопросъ будетъ рассмотрѣнъ, и я буду извѣщенъ въ самомъ непродолжительномъ времени. Прошло около мѣсяца; увѣдомленія никакого не было. Я телеграфировалъ и мнѣ отвѣтили, что по мѣстнымъ условіямъ станціи, складъ

не можетъ быть устроены. Я не могъ уяснить себѣ, что значать мѣстныя условія. Если тамъ мало земли, то бывшимъ съѣздомъ разъяснено, что Донецкая дорога, если она нуждается въ мѣстѣ для складовъ, можетъ взять, на правахъ отчужденія, земли, сколько понадобится. Другое мѣстное условіе, что нѣтъ рельсовъ, само собою устраняется тѣмъ, что я самъ предложилъ устроить ихъ на свой счетъ. Я обращался къ нашему выборному, г. Давыдову, но онъ не могъ мнѣ ничего отвѣтить. Затѣмъ я заявляю объ этомъ здѣсь на съѣздѣ, такъ какъ склада я до сихъ поръ не имѣю и хотя я теперь лично заинтересованъ, но подобная вещь можетъ встрѣтиться съ каждымъ углепромышленникомъ. Такъ какъ угольное дѣло только что развивается и потребуется много складовъ, то я просилъ бы разъяснить, должны ли дороги давать склады, когда мы даже сами на свой счетъ все устраиваемъ.

Председатель. Этотъ вопросъ будетъ во всякомъ случаѣ поднять на съѣздѣ.

Авдаковъ. Вопросъ о складахъ будетъ разработанъ вообще и въ частности—объ увеличеніи складовъ на нѣкоторыхъ станціяхъ. Проектъ о складахъ внесенъ на утвержденіе Министерства путей сообщенія, но отвѣтъ еще не полученъ. Разъясненіе частныхъ случаевъ зависитъ отъ тѣхъ свѣдѣній, которыя дастъ Донецкая дорога.

Крамаревъ. Слѣдовательно, вопросъ о складахъ остается открытымъ.

Приступлено къ избранію ревизіонной комиссіи по запискамъ

Председатель. По большинству голосовъ избраны въ ревизіонную комиссію: гг. Шейрманъ, Алчевскій и Авдаковъ. Теперь мы сдѣлаемъ небольшой перерывъ и я попрошу желающихъ подписаться, въ комиссію для пересмотра правилъ о перевозкѣ минеральнаго топлива.

Авдаковъ. Я просилъ бы представителя Министерства путей сообщенія присутствовать въ этой комиссіи.

Голоса. Непремѣнно.

(Перерывъ засѣданія на 10 минутъ).

Председатель. Коммиссія составлена. Председателемъ ея избранъ В. А. Ивановъ. На этомъ мы сегодня закончимъ засѣданіе, а завтра приступимъ къ обсужденію вопроса о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива.

Авдаковъ. Въ избранной коммисіи желательно присутствіе выборнаго Донецкой дороги. Его въ настоящее время вѣтъ здѣсь. Нельзя ли дать ему знать?

Председатель. Я уже вчера далъ ему знать телеграммой.
(Засѣданіе закрыто).

Журналъ 3-го засѣданія (12 ноября.)

Засѣданіе открыто въ 1 часъ дня. Присутствовало 36 членовъ съѣзда.

Предсѣдатель поставилъ на очередь вопросъ о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива. Прочтены заявленія товарищества ситцевой мануфактуры Альберта Гюбнера въ Москвѣ: о мѣрахъ для доставки въ Московскій промышленный районъ Донецкаго угля. Вопросъ этотъ разсмотрѣнъ отложенъ до прибытія представителей желѣзныхъ дорогъ: Воронежской и Московско-Курской. По предложенію предсѣдателя—строитель Екатеринославской жел. дороги В. А. Титовъ сдѣлалъ выясненія: о потребности въ углѣ для самой дороги въ будущемъ 1883 г.; о положеніи вопроса относительно перехода Синельниковской вѣтви Лозово-Севастопольской жел. дороги въ вѣдѣніе Екатеринославской; объ устройствѣ пристаней на Днѣпрѣ выше Екатеринослава. П. А. Васильевъ представилъ съѣзду необходимость ходатайства о скорѣйшей постройкѣ Восточно-Донецкой дороги. А. Ф. Мевіусъ внесъ предложеніе обратить вниманіе на употребленіе антрацита для отопленія жилыхъ зданій. Предсѣдатель и Н. С. Авдаковъ сдѣлали нѣкоторые разъясненія касательно этого вопроса. И. Ф. Фелькнеръ просилъ доказать цифрами предполагаемый упадокъ антрацитоваго производства въ случаѣ непостройки Восточно-Донецкой дороги. В. А. Титовъ отвергъ полезность предписаній для введенія употребленія угля, а какъ на дѣйствительную мѣру указываетъ на удешевленіе угля. Наслѣдышевъ подтверждаетъ выгоду употребленія угля для домашняго потребленія. А. К. Алчевскій находитъ, что если теперь ходатайствовать объ одновременности постройки дорогъ Восточно-Донецкой и Миллеровской, то будетъ разногласіе съ ходатайствомъ уполномоченныхъ VI съѣзда, указывавшихъ на предпочтеніе Миллеровской, на основаніи рѣшенія VI съѣзда. М. М. Крамаревъ тре-

буеть указанія, когда будеть производиться закупка угля для Ека-риненской жел. дороги и въ какомъ количествѣ. Н. С. Авдаковъ возстановляетъ порядокъ ходатайства уполномоченныхъ VI съѣзда о дорогахъ Миллеровской и Восточно Донецкой, и предлагаетъ съѣзду: просить правительство найти средства для скорѣйшей постройки дороги на Волгу. По предложенію предсѣдателя встать—кто согласенъ съ редакціей Н. С. Авдакова—все встали за исключеніемъ двухъ лицъ. Такимъ образомъ съѣздъ постановилъ: просить правительство найти возможно скорѣе средства къ постройкѣ Восточно-Донецкой дороги.

Предсѣдателемъ объявленъ перерывъ засѣданія.

Послѣ возобновленія засѣданія, Н. С. Авдаковъ обратилъ вниманіе съѣзда на необходимость обстоятельной мотивировки наложенія таможенной пошлины на иностранный уголь и снятія или отмѣны пошлины, взимаемой въ портовыхъ городахъ съ туземнаго угля вывозимаго черезъ нихъ. А. Ф. Мевіусъ поддерживаетъ это предложеніе. М. М. Крамаревъ находитъ неудобнымъ ходатайство объ отмѣнѣ взиманія этого сбора. И. Ф. Фелькнеръ того же мнѣнія и предлагаетъ воспользоваться существованіемъ этаго сбора для лучшей мотивировки необходимости наложенія таможенной пошлины. П. А. Шипиловъ соглашается и на обложеніе таможенной пошлиною и на отмѣну городского сбора. А. В. Шейерманъ указываетъ новую мѣру къ расширенію сбыта угля: изданіе постановленій ограничивающихъ права относительно вырубкы лѣсовъ. Е. С. Гордѣенко находитъ, что обсужденіе этаго вопроса выходитъ изъ компетенціи съѣзда. Н. Д. Скарятинъ настаиваетъ на отмѣнѣ городского сбора. А. К. Алчевскій предлагаетъ вопросы эти передать для разработки въ комиссію. Н. С. Авдаковъ объясняетъ положеніе вопроса о таможенной пошлинѣ въ правительственныхъ сферахъ.

Засѣданіе закрыто въ 3³/₄ часа дня. Слѣдующее засѣданіе назначено на 13-е число въ 12 часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 3-го засѣданія.

Предсѣдатель. Мм. Гг.! Каждый разъ, когда мы приступали къ разсмотрѣнiю вопроса о мѣрахъ для расширенiя сбыта минеральнаго топлива, мы, хотя робко, но всегда обращали свои пожеланiя къ тому, чтобы расширить свой рынокъ въ той мѣстности, которая насъ особенно интересуетъ—это именно въ Москвѣ и Московскомъ промышленномъ районѣ. Когда мы ходатайствовали о проведенiи Миллеровской линiи, то побудительной причиной было отчасти доставленiе угля по Ростовской дорогѣ въ Москву и тѣ мѣстности, которыя лежатъ между станціями Миллерово и Москвой. Вѣроятно въ вашей памяти осталась та пространная записка, гдѣ ходатайствовали о проведенiи линiи отъ станціи Звѣрево до Царицына и гдѣ доказывалось, что отъ Царицына можно будетъ доставлять уголь водянымъ путемъ по такой низкой цѣнѣ, что онъ въ состоянiи будетъ конкурировать съ англійскимъ углемъ, доставляемымъ въ Москву изъ Петербургскаго порта. Въ нынѣшнiй мой проѣздъ черезъ Москву, представитель большой торговой фирмы Гюбнера, г. Лутрейль подалъ мнѣ записку, въ которой онъ выразилъ желанiе получать для Московскаго промышленнаго района до 33-хъ милліоновъ пудовъ донецкаго угля, взаменъ того топлива, которое въ настоящее время употребляется въ видѣ дровъ, торфа, а также брикетовъ и каменнаго угля англійскаго происхожденiя. Въ запискѣ своей, г. Лутрейль упоминаетъ о мѣрахъ, которыя могли бы быть приняты, чтобы донецкiй уголь доставлять по подходящей цѣнѣ, которая могла бы конкурировать съ англійскимъ углемъ. Кромѣ того онъ представилъ мнѣ цѣлый списокъ фабрикъ и заводовъ, которые желаютъ перейти на донецкiй уголь и сообщилъ мнѣ копію съ того заявленiя, которое онъ сдѣлалъ въ правленіе общества Московско-Курской желѣзной дороги, гдѣ онъ предлагаетъ разныя мѣры для соглашенiя дорогъ Московско-Курской, Харьков-

Азовской и Донецкой, къ удобнѣйшей доставкѣ донецкаго угля. Вѣроятно вамъ интересно будетъ выслушать эти заявленія и тоже я попрошу васъ сдѣлать на нихъ ваши замѣчанія.

Москва. 29 октября 1882 года.



товарищество
СИТЦЕВОЙ МАНУФАКТУРЫ
АЛЬБЕРТА ГЮБНЕРА.
въ москвѣ.

Адресъ для телеграммъ:
„ГЮБНЕРЪ. МОСКВА“.

Его Превосходительству Господину Тайному Советнику В. А. Иславину, Председателю VII съезда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Узнавъ недавно о томъ, что 10 ноября сего года въ городѣ Харьковѣ имѣеть быть первое засѣданіе съезда горнопромышленниковъ и пользуясь проѣздомъ Вашего Превосходительства чрезъ Москву, позволяю себѣ вручить Вамъ копію съ прошенія, которое наше Товарищество представило въ управленіе общества Московско-Курской жел. дороги, дабы оно вошло въ сношеніе съ Курско-Харьково-Азовскою и Донецкою каменноугольною желѣзными дорогами для опредѣленія съ 1 января 1883 года тарифа на перевозку каменнаго угля изъ разныхъ копей Донецкаго бассейна въ 15 к. съ пуда со включеніемъ всѣхъ расходовъ по передачѣ вагоновъ съ одной дороги на другую и проч.

Въ странѣ, какъ Россія, гдѣ разстоянія такъ значительны, опредѣленіе провозной платы такого необходимаго сыраго матеріала, какъ каменный уголь хорошаго качества, становится, такъ сказать, вопросомъ преобладающей важности для развитія каменноугольной эксплуатаціи, въ особенности когда потребители угля находятся отъ угольныхъ копей на раз-

стояніи 500—600 верстъ, какъ на примѣръ г. Москва и ея окрестности, гдѣ, какъ извѣстно Вашему Превосходительству, національная промышленность сосредоточена въ сильной степени.

Вслѣдствіе этого особенно важно, въ видахъ общаго благосостоянія страны, для Москвы и ея окрестностей, являющихся мѣстомъ значительнаго сбыта, который, непремѣнно увеличится съ каждымъ годомъ въ гораздо большихъ размѣрахъ,—опредѣленіе тарифа отъ донецкаго бассейна до Москвы, дабы промышленники могли бы найти выгоду потреблять при одинаковой цѣнѣ и качества русскій донецкій уголь взамѣнъ заграничнаго угля и брикета, какъ это дѣлается уже нѣсколько лѣтъ большинствомъ значительныхъ фабрикъ, отказавшихся отъ потребления Тульского, Скопинскаго и проч. лигнита.

Опредѣленіе максимум'а тарифа въ 15 коп. съ пуда, о которомъ мы ходатайствуемъ, будетъ кромѣ того весьма выгоднымъ, (что въ случаѣ надобности, можно доказать), для 3-хъ дорогъ, пролегающихъ между донецкимъ бассейномъ и Москвою, когда дороги эти организуютъ для перевозки каменнаго угля особыя поѣзда, правильное движеніе которыхъ можетъ происходить почти весь круглый годъ.

Кромѣ того намъ извѣстно, что правленіе общества Московско-Курской желѣзной дороги соглашается на принятіе тарифа въ 15 коп., но правленіе общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги не выполнѣ еще рѣшается на это, не смотря на то, что оно первое воспользуется представляющеюся отъ того выгодой. Что же касается правленія общества Донецкой каменноугольной желѣзной дороги, то его согласіе на все то, что можетъ расширить границы его товарнаго движенія, не подлежитъ никакому сомнѣнію.

Можно даже нынѣ предвидѣть тотъ моментъ, когда Курско-Харьково-Азовская желѣзная дорога будетъ слишкомъ обременена перевозкою угля, если на ней одной останется обязанность снабжать имъ Москву и ея окрестности; а дабы устранить это неудобство еще ранѣе наступленія его, крайне полезно будетъ, если съѣздъ горнопромышленниковъ постановитъ просить правительство

объ ускореніи постройки вѣтви, имѣющей соединить сѣверную часть донецкаго бассейна съ Миллеровскою станціею Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, каковая вѣтвь впрочемъ въ принципѣ давно уже рѣшена въ видахъ сокращенія разстоянія и извлеченія изъ этой вѣтви всѣхъ представляемыхъ ею выгодъ для угля и антрацита сѣверной части донецкаго бассейна, перевозимаго въ Москву.

Крайне необходимо испросить въ тоже время у правительства постройку предусмотрѣнной Ею Высочайшимъ Высочайшимъ г. Министромъ финансовъ, прямой линіи, не пролегающей чрезъ Грязи, отъ Воронежа до Ельца.

Постройка этой послѣдней линіи имѣла бы результатомъ:

1) сокращеніе разстоянія между Воронежемъ и Москвою не менѣе какъ на 100—110 верстъ сверхъ сокращенія достигаемаго Миллеровской вѣтвью;

и 2) увеличеніе товарнаго движенія по Елецко-Тульской дорогѣ, которая въ настоящее время ощущаетъ полнѣйшій недостатокъ въ грузахъ;—между тѣмъ если бы дать углю направленіе на Воронежъ, Грязи, Козловъ, Рязань, Москву, провозъ по этому направленію стоилъ бы, вслѣдствіе увеличенія пробѣга, считая по тарифу $\frac{1}{35}$ коп. съ пудоверсты, болѣе на $1\frac{1}{4}$ коп.,—что было бы весьма значительно для угля.

Къ тому же грузы снова задерживаются въ Козловѣ, такъ какъ линія: Козловъ, Рязань, Москва уже весьма часто бываетъ завалена, въ особенности въ зимнее время, между тѣмъ какъ отъ Тулы до Москвы Московско-Курской желѣзной дорогѣ вовсе не приходится удовлетворять такой усиленной перевозкѣ хлѣбныхъ товаровъ, и правленіе этой дороги сообщило намъ, что оно всегда будетъ поставлено въ возможность отправлять немедленно всѣ поѣзда съ углемъ, которые ей будутъ переданы въ городѣ Курскѣ чрезъ Курско-Харьково-Азовскую желѣзную дорогу, а въ Тулѣ Елецко-Тульской.

Управленіе общества той же дороги намѣрено даже въ этомъ случаѣ построить въ Москвѣ особую станцію для приема угля и

другихъ громоздкихъ строительныхъ матеріаловъ, не выносящихъ платы за пожегалое.

Въ надеждѣ, что съѣздъ горнопромышленниковъ признаетъ основательными многосложныя доказательства, поименованныя въ настоящемъ письмѣ точно также какъ и въ прошеніи, поданномъ въ правленіе общества Московско-Курской желѣзной дороги и благоволитъ признать ихъ своими, дабы преслѣдовать осуществленіе желаній, выраженныхъ нами въ видахъ общаго интереса, покорнѣйше просимъ Ваше Превосходительство принять увѣреніе въ нашемъ глубочайшемъ къ Вамъ почтеніи и совершенной преданности.

А. Лутреиль.

СПИСОКЪ

главныхъ фабрикъ и заводовъ г. Москвы съ обозначеніемъ необходимаго имъ для ежегоднаго потребленія, количества каменнаго угля или кокса Донецкаго бассейна, для замѣны нынѣ употребляемаго ими всякаго рода топливъ какъ древеснаго: дровъ и пней, такъ и минеральнаго: англійскаго каменнаго угля и брикета.

Заводы.	Ежегодное потребленіе соотвѣтств. количеству Донецкаго угля.	Заводы.	Ежегодное потребленіе соотвѣтствующее количеству Донецкаго угля.
Ситце-набивныя и шерсто-бумаго-прядильныя и ткацкія фабрики	8.950,000	Пивоваренные заводы	1.000,000
Гвоздильные заводы	300,000	Суконныя фабрики	1.950,000
Кожевенные заводы	300,000	Шелко-ткацкія, парчевыя и друг. фабрики	600,000
Типо-литографіи	300,000	Московскій газовый заводъ	1.800,000
Московскія бани	1.000,000	Парфюмерныя фабр.	300,000
Водочные заводы	300,000	Сахаро-рафинадные заводы	2.600,000
Стеариновые и мыльные заводы	500,000	Чугунно-литейные и механическіе заводы	1.925,000
Паровыя мельницы	150,000	Общій итогъ	21.975,000

Приложеніе къ письму отъ 29 октября 1882 г. г-ну Предѣдателью VII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, Его Превосходительству В. Пеламину.

Москва, 27 Октября 1882 г.



ТОВАРИЩЕСТВО
СИТЦЕВОЙ МАНУФАКТУРЫ
АЛЬБЕРТА ГЮБНЕРА:
въ Москвѣ.

Въ Правленіе Общества Московско-Курь-
ской желѣзной дороги.

въ Москвѣ.

Милостивые Государь!

Наша фабрика потребляетъ ежегодно количество топлива равное 1.200,000 пуд. Донецкаго каменнаго угля.

Кромѣ того можно считать, что главныя фабрики и заводы Москвы, списокъ которыхъ при семъ прилагается, потребляютъ въ настоящее время дрова, каменный уголь и англійскій брикетъ въ количествѣ, равномъ 20.000,000 пуд. Донецкаго угля.

Если прибавить къ этому количеству топливо, употребляемое большими фабриками окрестностей г. Москвы, которыя постепенно, по примѣру Московскихъ, также замѣняютъ дрова минеральнымъ топливомъ, точно также и прилегающія къ Москвѣ желѣзныя дороги, не состоящія въ прямомъ сообщеніи съ Донецкимъ бассейномъ (какъ то: Московско-Брестская желѣзная дорога потребляетъ въ настоящее время англійскій брикетъ, Ярославская желѣзная дорога и Московско-Нижегородская желѣзная дорога), то можно разсчитывать, что къ скоромъ времени количество пудовъ Донецкаго каменнаго угля, могущее быть потребленнымъ въ Москвѣ и ея окрестностяхъ (кромѣ квартиръ) будетъ не менѣе 30 миллионъ пудовъ въ годъ.

Мы дѣлали неоднократно попытки, равно какъ и многія другія большія фабрики съ цѣлью замѣнить англійскій каменный уголь и брикетъ Донецкимъ, но такъ какъ цѣна перваго дешевле и провозъ его совершается правильнѣе и легче, по точно опредѣленному поверстному тарифу Николаевской желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Москвы по $1/85$ коп. съ пудо-версты, между тѣмъ какъ изъ Донецкаго бассейна до Москвы тарифъ опредѣленъ въ $1/65$ коп. съ пудо-версты, не смотря на вдвое большее разстояніе, эти два непреодолимыхъ препятствія абсолютнымъ образомъ не дозволяютъ Московскимъ и подмосковскимъ промышленникамъ употреблять Донецкій каменный уголь, хотя-бы отъ этаго достиглась несомнѣнная выгода для всей страны вообще.

Мы упоминаемъ, что правильная перевозка можетъ существовать только тогда, когда большія количества перевозимыхъ грузовъ позволяютъ организовать для этого правильные и спеціальные поѣзда; слѣдовательно вопросъ о правильности перевозокъ можетъ, въ свою очередь, существовать только тогда, когда тарифы допустятъ привозъ каменнаго угля въ Москву по одинаковой цѣнѣ и качеству, съ таковыми же продуктами иностранными, чего до сихъ поръ не было, потому что англійскій уголь дешевле.

Такая разница въ цѣнѣ угля происходитъ исключительно отъ поверстной провозной платы между С.-Петербургомъ и Москвой съ одной стороны и Донецкими каменноугольными конями съ другой, какъ сказано выше.

Эта разница будетъ еще значительнѣе въ пользу англійскаго угля въ будущемъ году, когда откроется движеніе по каналу проведенному отъ Кронштадта до С.-Петербурга и по Петербургской гавани, равно какъ и по соединительной желѣзной дорогѣ, называемой Путиловской, то выгрузка пароходовъ будетъ производиться прямо въ вагоны, которые будутъ отходить отъ гавани прямо въ Москву, отъ чего получится сбереженіе на настоящіе расходы на одну копѣйку въ пудѣ.

Такъ какъ правленіе желѣзныхъ дорогъ, пролегающихъ между Москвой и Донецкимъ бассейномъ должны имѣть не-

сравненно больше выгоды при провозѣ большаго количества грузовъ по рациональному тарифу нежели при провозѣ сравнительно меньшаго количества, то мы имѣемъ честь обратиться въ Ваше Правленіе, находящееся въ ежедневныхъ сношеніяхъ съ линіями Курско-Харьково-Азовской и Донецкой съ просьбой опредѣлить тарифъ провоза Донецкаго каменнаго до Москвы въ пятнадцать коп. со включеніемъ всѣхъ расходовъ, съ 1 января 1883 года.

Этотъ тарифъ оставилъ бы еще $1/2$ коп. разницы въ пользу англійскаго каменнаго угля во время навигаціи; но такъ какъ Донецкій уголь могъ бы получаться въ продолженіе всего года, то этимъ удобствомъ замѣнилась бы высказанная разница въ $1/2$ коп.

Уменьшеніемъ тарифа, о которомъ мы ходатайствуемъ, осуществились бы, по нашему мнѣнію, слѣдующія выгоды въ пользу страны:

1) Оживило бы эксплуатацію минеральныхъ богатствъ Донецкаго бассейна и тѣмъ самымъ дотавило бы работу русскимъ рабочимъ во время зимняго, мертвато времени года, что улучшило бы въ свою очередь благосостояніе народонаселенія;

2) Обезпечило бы запасъ топлива, необходимаго для Московской и подмосковной промышленности минеральнымъ топливомъ, добываемымъ изъ нѣдръ русской земли.

3) Увеличило бы ежегодно эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ (отъ Донецкаго бассейна до Москвы) въ короткое время на 30 милліоновъ пуд., что доставило бы имъ, считая по 15 коп. пудъ, валовой доходъ въ $4\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей, и принимая разстояніе въ 1100 верстъ, выручку въ 4100 руб. на версту, что улучшило бы главнымъ образомъ отношеніе расходовъ къ доходамъ, такъ какъ всѣмъ не безъизвѣстно, что при большей работѣ общіе расходы остаются тѣже, а производство удешевляется.

4) Наконецъ, русское золото, посылаемое въ настоящее время за границу для уплаты за заграничный уголь, осталось бы въ Россіи и курсъ рубля держался бы выше, что составляетъ крайне важный вопросъ, какъ для Правительства и Обществъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и для платящихъ пошлину вообще, въ томъ числѣ и

для насъ, такъ какъ уплата процентовъ по акціямъ и облигаціямъ желѣзныхъ дорогъ гарантирована Правительствомъ и большая часть этихъ цѣнностей находятся за границей.

Въ надеждѣ, что просьба наша будетъ признана справедливой и утверждена согласно нашему желанію, имѣемъ честь быть съ совершеннымъ почтеніемъ и преданностью

Вашими покорными слугами.

А. Лутрейль.

Фелькнеръ. Пусть желѣзныя дороги приведутъ мотивы почему онѣ не могутъ возить по $\frac{1}{85}$ коп.

Предсѣдатель. Но тутъ нѣтъ представителя Московско-Курской дороги, рѣшеніе котораго имѣетъ большой вѣсъ. Отъ представителя Воронежской дороги я сегодня получилъ заявленіе (секретарь читаетъ): На съѣздъ углепромышленниковъ отъ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги назначенъ правленіемъ Чикваидзе.

Кисляковскій.

Управленіе должно быть уже давно получило увѣдомленіе отъ Министерства о назначеніи представителя; оно могло бы уже прислать когонибудь. Присутствіе этихъ представителей крайне необходимо.

Брамаревъ. Такъ какъ сдѣланное заявленіе очень важно и интересуется всѣхъ насъ вообще, желающихъ сбывать свой уголь, то я просилъ бы, чтобы прочитанныя заявленія, были отпечатаны и розданы намъ. Такъ какъ въ виду отсутствія нѣкоторыхъ представителей желѣзныхъ дорогъ, предполагается отложить обсужденіе вопроса до ихъ пріѣзда, то мы успѣли бы пока ознакомиться съ предметомъ, а расходъ на этотъ предметъ не могъ бы составить особаго затрудненія.

Предсѣдатель. Напрасно вы объ этомъ хлопочете; все то, что здѣсь говорится и прочитывается, будетъ отпечатано. Теперь, гг., я обращаюсь къ вамъ съ предложеніемъ выслушать или скорѣе воспользоваться присутствіемъ между нами строителя и представителя Екаторининской дороги В. А. Титова, который остается здѣсь только до завтрашняго дня. Мы можемъ обратиться къ

нему съ вопросами о постройкѣ Екатерининской дороги и вообще о будущихъ нашихъ надеждахъ на эту дорогу. Для начала я обращаюсь къ вамъ съ вопросомъ, не можете ли вы намъ сказать, какое количество угля можетъ потребоваться на 1883 годъ для Екатерининской дороги? Второй вопросъ, который былъ затронуть въ отчетѣ гг. уполномоченныхъ, это вопросъ объ устройствѣ пристаней на Днѣпрѣ. Можетъ быть кто нибудь изъ членовъ предложитъ еще нѣкоторые вопросы, которые интересуютъ съѣздъ, но покуда я попрошу дать отвѣтъ на мои два вопроса.

Т и т о в ь. Въ 1883 году предполагается израсходовать около 2-хъ миллионвъ пудовъ угля; въ счетъ этого имѣется около 250,000 пудовъ. Часть угля будетъ израсходована лѣтомъ, а другая часть осенью; когда уже будетъ сплошное движеніе по всей дорогѣ.

П р е д е ѣ д а т е л ь. Что касается до пристаней, то одну предполагается устроить въ Екатеринославѣ?

Т и т о в ь. Вопросъ о пристани въ Екатеринославѣ приостановленъ вслѣдствіе неразъясненія вопроса объ отчужденіи Синельниковской вѣтви. Теперь только, по газетнымъ извѣстіямъ, Комитетъ Министровъ пришелъ къ заключенію, что слѣдуетъ отчуждать Синельниковскую вѣтвь Лозово-Севастопольской желѣзной дороги. На лѣвомъ берегу Днѣпра есть уже пристань на Севастопольской дорогѣ; затѣмъ, на правомъ берегу Днѣпра, ниже селенія Кайдакъ, уже выстроена пристань для нагрузки судовъ; она находится въ 4-хъ верстахъ выше Екатеринослава. Набережная и всѣ земляныя работы уже окончены, не окончены только желоба для спуска угля изъ вагоновъ въ суда. Независимо отъ этого устроена еще пристань въ с. Каменкѣ, выше Кайдакской пристани, въ 30 верстахъ отъ Екатеринослава по Днѣпру. Эта пристань имѣетъ двойную цѣль: она служитъ во 1-хъ хозяйственной пристанью для изготовленія пропитанныхъ шпаль для Екатерининской дороги; это самое выгодное мѣсто для заготовки шпаль; во 2-хъ общество пароходства по Днѣпру видѣло въ этомъ еще то неудобство, что эта пристань находится выше кайдакскихъ гранитныхъ плитъ, которыя составляютъ самое большое

затрудненіе для прохожденія судовъ по Днѣпру въ мелководье и пока не устранены препятствія, встрѣчаемыя въ кайдакской пристани, нѣкоторые грузы могутъ направляться въ с. Каменское, обходя эти препятствія. Собственно для погрузки угля тамъ ничего не устроено и не предполагается устраивать, пока не выяснится вообще вопросъ объ отправкахъ угля по этой дорогѣ; а пока можно будетъ пользоваться пристанью въ Кайдакахъ, а также и существующими на Севастопольской дорогѣ. Всѣ Днѣпровскія пароходства получаютъ уголь черезъ Севастопольскую дорогу, а когда болѣе выяснится движеніе грузовъ, тогда могутъ быть приняты дальнѣйшія мѣры.

Предсѣдатель. Какое количество угля можно будетъ рассчитывать провести въ ближайшемъ будущемъ?

Титовъ. Максимальное количество 10 милліоновъ пудовъ можно отправить черезъ Кайдакскую пристань, конечно рассчитывая на правильную отправку. Промышленность конечно примѣнится къ новому пути не сразу; будетъ время, когда пристань будетъ гулять и въ первый годъ правильнаго отправленія вѣроятно не будетъ.

Предсѣдатель. Если я не ошибаюсь, то постройка Кайдакской пристани рассчитана такъ, что еслибы впоследствии оказалось, что промышленность требуетъ расширенія пристаней, то будетъ полная возможность приспособить ее къ этому?

Титовъ. Непремѣнно. Правительство ограничилося постройкой пристани съ тѣмъ, чтобы въ будущемъ, по мѣрѣ развитія угольныхъ отправокъ, расширять пристани по Днѣпру.

Предсѣдатель. Не имѣетъ ли ктонибудь изъ гг. членовъ предложить еще какіе либо вопросы?

Брамаревъ. Такъ какъ требуется милліонъ пудовъ угля, то желательно было бы знать, какимъ образомъ и когда намѣрена Екатерининская дорога получать этотъ уголь?

Титовъ. Всѣ матеріалы приобрѣтаются совершенно одинаковымъ способомъ, т. е. всѣ заявленія, которыя поступаютъ, рассматриваются сообща и принимается во вниманіе съ одной стороны химически разложенный уголь, который предлагаютъ, съ другой

стороны—цѣна. Я долженъ только сказать, что не все это количество угля будетъ приобретено въ донецкомъ бассейнѣ, потому что въ настоящее время есть поставщики, которые заявляютъ желаніе доставлять уголь изъ ближайшихъ копей прямо на станцію Гришино, гдѣ помѣщается паровозное депо.

Брамаревъ. Желательно было бы уяснить вопросъ, до какого времени Екатерининская дорога принимаетъ заявленія о продажѣ угля?

Титовъ. До весны и вопроса не можетъ быть.

Золотаревъ. Я бы просилъ разъяснить, есть ли какія набудь приспособленія для полученія угля на другихъ дорогахъ примыкающихъ къ Дибпру.

Титовъ. Никакихъ.

Ивановъ В. А. Къ какому времени будетъ открыто движеніе по Екатерининской дорогѣ?

Титовъ. Къ 1-му октября будущаго года.

Ивановъ В. А. Это имѣетъ значеніе въ виду того, что чѣмъ скорѣе откроется движеніе по Екатерининской дорогѣ, тѣмъ свободнѣе будетъ движеніе по Азовской.

Яшевскій. Значить и мостъ будетъ готовъ къ тому времени?

Титовъ. Конечно.

Гейцельманъ. А типъ подвижнаго состава приспособленъ ли къ перевозкѣ угля?

Титовъ. Мы получили подвижной составъ стараго правительственнаго заказа. Мы не могли примѣнить ни одного новаго типа, исключая удлиненныхъ платформъ для перевозки лѣса и то въ ограниченномъ количествѣ, всего 200 шт.

Предсѣдатель. Если никто не имѣетъ больше сдѣлать вопросовъ В. А. Титову, то мы можемъ продолжать обсужденіе вопроса о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива. Кому угодно высказаться по этому предмету?

Васильевъ. Вамъ извѣстно, Милостивые Государи, что въ донецкомъ бассейнѣ въ настоящее время добывается около 100

милліоновъ пудовъ каменнаго угля, изъ которыхъ 50.000,000 пуд. доставляетъ западная часть бассейна и 45.000,000 восточная. Одно изъ средствъ расширенія сбыта минеральнаго топлива—это то, о которомъ мы постоянно хлопотали—проведеніе желѣзныхъ дорогъ, необходимыхъ для провоза. Мы хлопотали о проведеніи донецкой дороги, часть которой проведена; мы хлопотали о Мариупольской дорогѣ, которая уже окончена, и о портѣ, который также почти рѣшенъ.

Титовъ. Вопросъ о портѣ далеко еще не рѣшенъ.

Васильевъ. Я говорю о газетныхъ извѣстіяхъ. Затѣмъ мы хлопотали о Миллеровской вѣтви, чтобы приблизить уголь къ сѣверу; но Миллеровской вѣтви дѣлаются уже изысканія. Въ прошломъ году я былъ въ Петербургѣ для присутствія въ засѣданіяхъ Техническо-Инспекторскаго комитета. Въ засѣданіяхъ этихъ разсматривался вопросъ о тѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, которыя должны быть поставлены на первую очередь. Обѣ линіи были признаны необходимыми; но Министерство путей сообщенія приняло Миллеровскую вѣтвь, а Волжскую дорогу нашло слишкомъ длинною, требующею большихъ расходовъ и отложило ее на неопредѣленное время. Разсматривая свѣдѣнія, доставленныя Министерству путей сообщенія, мы видимъ, что юго-западные дороги потребляютъ каменный уголь и онъ также идетъ въ порты, а антрацитъ идетъ на юго восточныя дороги и также въ порты, но въ меньшемъ количествѣ. Затѣмъ каменный уголь идетъ на сахарные заводы и фабрики, а антрацитъ не идетъ ни на какія фабрики. Если будетъ проложена Миллеровская вѣтвь, а Волжская дорога не будетъ проведена, то выйдетъ то, что всѣ желѣзныя дороги перейдутъ на курной уголь и слѣдовательно антрациту остается только весьма небольшой сбытъ въ порты Чернаго моря. Вслѣдствіе этихъ обстоятельствъ, уполномоченные отъ нашихъ донскихъ углепромышленниковъ совмѣстно со мною хлопотали въ Министерствѣ путей сообщенія, чтобы Волжская дорога была проведена въ скорѣйшемъ времени. Была учреждена комиссія, которая доказывала, что если Миллеровская вѣтвь будетъ проведена, то угольная про-

мышленность расширится, а антрацитная упадетъ; не смотря на это, Миллеровская вѣтвь поставлена на первую очередь, въ нынѣшнемъ году дѣлаются уже изысканія, а Волжская дорога оставлена. Если дорога на Миллерово будетъ окончена нѣсколькими годами раньше, тогда Волжская дорога не дастъ такихъ результатовъ для антрацитной промышленности, какъ еслибы она была построена одновременно съ Миллеровской вѣтвью, о чемъ просили наши представители. Выяснивъ всѣ эти обстоятельства, я просилъ бы съѣздъ, не найдетъ ли онъ нужнымъ подтвердить наше прошлогоднее ходатайство о томъ, чтобы съ будущаго года была принята постройка Волжской дороги, иначе антрацитная промышленность донецкаго бассейна должна пасть.

М е в і у с ь. Я считалъ бы совершенно справедливымъ присоединиться къ только что изложенному ходатайству, потому что антрацитная промышленность должна быть поощряема; о ней нельзя забывать, въ особенности, въ томъ убѣжденіи, что антрацитъ представляется необходимымъ матеріаломъ для пароходства на Волгѣ и кромѣ того весьма цѣннымъ матеріаломъ для домашняго употребленія. Не угодно ли будетъ съѣзду обратить особенное вниманіе на это послѣднее обстоятельство, такъ какъ эта статья является у насъ еще довольно слабой по сравненію съ употребленіемъ минеральнаго топлива въ другихъ государствахъ. Такъ, употребленіе этого рода топлива составляетъ около 17% общаго расхода топлива въ Англіи, а у насъ оно гораздо менѣе; такъ что было бы очень желательно, если бы съѣздъ обратилъ вниманіе и припаялъ какія нибудь мѣры, благопріятствующія развитію этой промышленности.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Не такъ легко сдѣлать съ употребленіемъ минеральнаго топлива въ домашнемъ обиходѣ, какъ это дѣлается въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ, пароходовъ, казенныхъ зданій и т. п. Тамъ можно дать предписаніе, сдѣлать обязательнымъ, между тѣмъ какъ отапливать у себя дома—совершенно зависитъ отъ усмотрѣнія каждаго.

М е в і у с ь. Это можетъ быть до известной степени достигнуто ходатайствомъ предъ правительствомъ о томъ, чтобы отопле-

ніе антрацитомъ было введено обязательно въ правительственныхъ и общественныхъ зданіяхъ, чтобы доказать потребителямъ выгоду и удобство примѣненія этого именно отопленія вмѣсто дровъ. Мнѣ кажется, что на это слѣдовало бы обратить особенное вниманіе.

Предсѣдатель. Одна изъ мѣръ была принята—установленіе премій за изобрѣтеніе печей, самыхъ удобныхъ для такого отопленія.

Авдаковъ. Я имѣлъ честь прочесть вчера въ докладѣ объ обязательномъ отопленіи въ общественныхъ зданіяхъ, что Министерство государственныхъ имуществъ обратилось ко всѣмъ Министерствамъ съ такимъ предложеніемъ, и по Харьковскому округу это уже введено.

Мевіусъ. Въ Харьковѣ минеральное отопленіе развивается довольно быстро. Здѣсь потребляется около 2-хъ милліоновъ пудовъ минеральнаго топлива, но такого рода отопленіе существуетъ только въ частныхъ домахъ, между тѣмъ какъ правительственныя учрежденія: казармы, университетъ, институтъ—отапливаются дровами. Даже городская больница отапливается дровами. Сабурова дача отапливается углемъ, частныя бани начинаютъ переходить къ минеральному отопленію; но это частныя учрежденія, а правительственныя уклоняются.

Ивановъ В. А. Имѣя на линіи много жилыхъ помѣщеній, Курско-Харьково-Азовская желѣзная дорога имѣла прямой интересъ замѣнить древесное отопленіе углемъ и вотъ уже нѣсколько лѣтъ, какъ мы перешли къ минеральному отопленію. Но результатъ вышелъ не столь выгодный какъ можно было бы ожидать, на томъ основаніи, что обыкновенныя печи, передѣланныя на уголь, на столько подвергаются порчѣ, что экономія на отопленіе въ итогѣ почти вся поглощается тѣмъ ремонтомъ, который постоянно требуютъ печи и зданія, отапливаемые курнымъ углемъ. При этихъ печахъ до тѣхъ поръ, пока не будетъ выработана типъ хорошихъ печей, очень часто будутъ возвращаться отъ угля къ дровамъ. Этотъ вопросъ былъ уже, сколько помнится, поднятъ на съѣздѣ, чтобы назначить конкурсъ съ преміями за изобрѣтеніе лучшей печи для отопленія

углемъ. Въ настоящее время, когда уже примѣняется способъ отопленія зданій парами или водою, было бы гораздо лучше и удобнѣе воспользоваться однимъ изъ этихъ способовъ даже для небольшихъ зданій, чѣмъ передѣлывать простыя голландскія печи на уголь. Поэтому успѣшность примѣненія минеральнаго отопленія я ставлю въ зависимость отъ выработки типа печей. Заграницей, гдѣ климатъ гораздо мягче, чѣмъ у насъ, гдѣ отопленіе производится гораздо рѣже и слабѣе, небольшія даже переносныя печи выносятся свободно минеральное отопленіе. У насъ же, гдѣ требуется постоянное и сильное отопленіе, наши обыкновенныя печи, передѣланныя для отопленія минеральнымъ топливомъ, не годятся.

Фелькнеръ. Мы немного уклонились отъ вопроса, поставленнаго г. представителемъ Области Войска Донскаго, и потому я позволяю себѣ возвратиться къ дорогамъ на Миллерово и на Волгу. Представитель Области Войска Донскаго сказалъ, что добыча угля у насъ доходитъ до 100 милл. пуд. и распадается почти поровну между западной и восточной частями Донецкаго бассейна. Ввиду развитія каменноугольной промышленности, предлагалось провести Миллеровскую вѣтвь на томъ основаніи, что промышленность эта начала падать, доказательствомъ чего можетъ служить то, что до 30-ти рудниковъ закрыли свои работы. Какъ мотивъ для проведенія дороги на Волгу, представитель Области Войска Донскаго привелъ, что если не будутъ строиться одновременно обѣ дороги, то антрацитная промышленность должна погибнуть и просилъ, чтобы мы непременно ходатайствовали объ одновременномъ проведеніи обѣихъ линій. Желательно было бы видѣть цифры въ подтвержденіе этого ходатайства. Почему, если на Миллерово построить дорогу, а на Волгу нѣтъ, то антрацитная промышленность должна погибнуть?

Васильевъ. Очень просто. У насъ 45 мил. не одного антрацита. Антрацитъ преимущественно идетъ, какъ я уже сказалъ, на отопленіе юго-восточныхъ дорогъ и въ порты Чернаго моря. Зная распространеніе употребленія угля на желѣзныхъ дорогахъ, Вы очень хорошо поймете, что если Миллеровская вѣтвь будетъ проведена, то

всѣ восточныя дороги перейдутъ на курной уголь, а для антрацита останется только сбытъ въ порты въ количествѣ 8 милл. пуд., что равносильно прекращенію промышленности.

Предсѣдатель. Вы говорите, что курной уголь пойдетъ по Миллеровской вѣтви; но вѣдь желѣзныя дороги переходятъ отъ антрацита на курной уголь, потому что это для нихъ выгоднѣе и слѣдовательно даже безъ проведенія Миллеровской вѣтви увеличилось бы потребленіе курнаго угля взамѣнъ антрацита.

Васильевъ. Но не такъ быстро, какъ съ проведеніемъ ея. Наконецъ, если вы изволите взглянуть на карту изданную Министерствомъ путей сообщенія, то Вы увидите, что сбытъ антрацита въ большихъ количествахъ можетъ идти только на Волгу; слѣдовательно, если заботиться о проведеніи Миллеровской вѣтви для западной части, то антрациту надо дать сбытъ на востокъ.

Предсѣдатель. Антрацитъ пойдетъ для пароходовъ, гдѣ онъ имѣетъ большое примѣненіе; слѣдовательно Миллеровская вѣтвь нисколько не будетъ Вамъ мѣшать.

Гитовъ. Я только хотѣлъ возразить, что я не могу согласиться съ тѣмъ, что какое нибудь запрещеніе или предписаніе употреблять или не употреблять какой бы то ни было матеріаль, можетъ привести къ практическимъ цѣлямъ. Это напоминаетъ мнѣ тѣ города, которые строились по приказанію и оставались пустыми. Предвишутъ отапливать казармы, велятъ закрывать или открывать какія нибудь заслонки, но это не дастъ никакихъ результатовъ. Хорошій типъ печей появится только тогда, когда въ извѣстной мѣстности появится дешевый уголь. Онъ явится слѣдствіемъ дешевизны. Если только дадутъ возможность дешево доставлять уголь и онъ начнетъ конкурировать съ тѣмъ отопленіемъ, которое употреблялось до сихъ поръ, тогда явятся сотни умовъ, которые будутъ предлагать болѣе совершенные способы отопленія; можетъ быть сначала оно будетъ не такъ выгодно, но постепенно будетъ совершенствоваться. А потому вопросъ только въ цѣнѣ угля, по какой онъ можетъ доставляться.

Наслѣдышевъ. Я хотѣлъ объяснить, что отопленіе антрацитомъ вовсе не такъ невыгодно, какъ указывалъ г. управляющій Азовской дороги.

Ивановъ. В. А. Я говорилъ о курномъ углѣ, а не объ антрацитѣ.

Наслѣдышевъ. Я говорю собственно объ антрацитѣ. Въ городахъ, близкихъ къ Азовскому морю, какъ Новочеркасскъ, Ростовъ, Таганрогъ производится антрацитное отопленіе уже много лѣтъ и никто на него не жалуется. Оно выгодно во всѣхъ отношеніяхъ и по чистотѣ и по экономіи, сравнительно съ дровами.

Алчевскій. Считаю нужнымъ напомнить собранію, что въ прошломъ сѣздѣ вопросъ объ устройствѣ дорогъ на Звѣрево и Миллерово рѣшенъ самымъ положительнымъ образомъ. Сѣздъ отдалъ предпочтеніе Миллеровской вѣтви, для чего приведено было достаточно мотивовъ. Въ этомъ смыслѣ обизаны были ходатайствовать передъ правительствомъ уполномоченные сѣзда, въ числѣ которыхъ и я имѣлъ честь состоять. Мы вездѣ доказывали предпочтеніе Миллеровской вѣтви передъ Звѣревской. Изъ дѣлопроизводства Министерства путей сообщенія мы знаемъ, что Министерство не высказало никакого предпочтенія ни той, ни другой и рѣшило строить обѣ дороги одновременно. Можетъ быть и въ другихъ правительственныхъ учрежденіяхъ будетъ такой взглядъ; къ чему же намъ теперь возвращаться къ этому вопросу и настаивать на одновременности постройки дорогъ, тогда какъ въ прошломъ году мы отдали предпочтеніе Миллеровской вѣтви? Что же изъ этого выйдетъ, если мы въ прошломъ году представили по этому предмету одно ходатайство и не успѣли правительственнымъ мѣста рассмотреть его, какъ мы снова представимъ другое ходатайство? Въ настоящее время производится повѣрка изысканій отъ ст. Лугань до ст. Миллерово; не знаю производятся ли какія нибудь изысканія на Звѣрево.....

Васильевъ. Нѣтъ.

Алчевскій. Я полагаю, что теперь дѣло правительства будетъ вести все это. Пожелаетъ ли оно сдѣлать теперь изысканія

отъ Звѣрево, найдеть ли оно средства осуществить эту длинную вѣтвь,—это его дѣло; но я никакъ не могу согласиться съ тѣмъ, чтобы эти два, совершенно различныхъ дѣла, почему то нужно было связывать и позволяю себѣ возвратиться къ тому, что вопросъ этотъ рѣшенъ въ прошломъ году на съѣздѣ самымъ положительнымъ образомъ и въ настоящее время онъ вовсе не на очереди.

Председатель. Я совершенно присоединяюсь къ мнѣнію А. К. Алчевскаго.

Васильевъ. Въ прошломъ году съѣздъ также постановилъ объ одновременной постройкѣ обѣихъ вѣтвей.

Председатель. Въ принципѣ рѣшено, что обѣ линіи нужны и правительство признало ихъ нужнымъ построить; но именно, какъ сказалъ А. К. Алчевскій зависитъ отъ правительства, когда начать повѣрочныя изысканія. По одной изъ этихъ линій, именно Миллеровской, повѣрочныя изысканія уже начались; почему вы знаете, что правительство не найдетъ нужнымъ въ самомъ скоромъ времени произвести такія изысканія и по другой линіи? Намъ указывать совершенно неумѣстно тѣмъ болѣе, что мы знаемъ, что правительствомъ обѣ линіи признаны полезными.

Васильевъ. Я уже доказывалъ, что если приступить къ повѣрочнымъ изысканіямъ черезъ какой нибудь годъ, то это ничего не составитъ; но если Миллеровская вѣтвь будетъ построена на нѣсколько лѣтъ раньше Волжской, то это убьетъ антрацитную промышленность. Вотъ почему я позволилъ себѣ обратиться къ съѣзду и просилъ его выразить необходимость, чтобы велѣдъ за Миллеровской вѣтвью было приступлено къ постройкѣ Волжской дороги. Между тѣмъ съѣздъ вовсе не желаетъ объ этомъ говорить.

Председатель. Я не знаю, какъ смотреть на это съѣздъ, это можетъ быть рѣшено только большинствомъ голосовъ.

Гейцельманъ. Я не могу согласиться съ мнѣніемъ г. Иванова относительно невыгодности введенія минеральнаго отопленія въ казенныхъ заведеніяхъ. Я полагаю, что это зависитъ не только отъ рациональности устройства печей, по главнымъ образомъ нужно обратить вниманіе на выборъ рода минеральнаго топ-

лива. Поэтому тѣ опыты, которые произведены на Азовской дорогѣ, недостаточно доказываютъ выгодность или невыгодность минеральнаго отопленія сравнительно съ древеснымъ, потому что уголь, поставляемый на Азовскую дорогу—это курной уголь, который для домашняго отопленія мало пригоденъ. Я полагаю, если бы Азовская дорога повторила свои опыты и отапливала антрацитомъ, то оказалось бы, что минеральное отопленіе почти вдвое выгоднѣе противъ древеснаго отопленія, именно въ районѣ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги.

А в д а к о в ъ. Я считаю долгомъ, мм. гг., возстановить истинное положеніе дѣла по вопросу объ упомянутыхъ дорогахъ, такъ, какъ оно было поставлено на сѣздѣ, какъ мы ходатайствовали и какъ оно рѣшено. Въ прошломъ году постановлено было ходатайствовать объ обѣихъ дорогахъ, но выставить на видѣ Миллеровскую вѣтвь. Въ числѣ мотивовъ къ этому было выставлено, что еслибы оказалось невозможнымъ построить обѣ вѣтви одновременно, то отдать предпочтеніе Миллеровской вѣтви, какъ болѣе короткой и не требующей большихъ расходовъ. За сямъ, когда пріѣхали въ Петербургъ уполномоченные отъ Грушевскихъ углепромышленниковъ, они представили ходатайство иного рода: они просили, чтобы не строить дороги на Миллерово раньше какъ на Волгу, чтобы строить ихъ одновременно, потому что иначе дорога на Миллерово убьетъ антрацитную промышленность, чтобы даже движеніе на Миллеровской вѣтви не было раньше открыто, чѣмъ на Волгу. Мы однако не могли согласиться съ такимъ ходатайствомъ грушевскихъ углепромышленниковъ; мы доказывали, что Миллеровская вѣтвь нисколько не убьетъ антрацитной торговли, что если каменный уголь, даже при теперешнемъ состояніи путей сообщенія, получитъ большій сбытъ, нежели антрацитъ, то значить является потребность въ каменномъ углѣ, и что, слѣдовательно, антрацитное дѣло убьется не отъ того, что будетъ построена дорога на Миллерово, а что для него нужны совершенно особые рынки. Первый мы указали—это домашнее отопленіе, а второй рынокъ—Волга; поэтому мы и указали постройку дороги на Волгу. Мнѣ положительно извѣстно,

что г. Министръ путей сообщенія вошелъ съ такого рода представленіемъ въ Комитетъ Министровъ, чтобы признать безотлагательными обѣ дороги; но если нельзя строить обѣихъ, то отдать предпочтеніе дорогѣ на Миллерово, не требующей большихъ средствъ. Что касается до предложенія г. Васильева, чтобы съѣздъ ходатайствовалъ относительно постройки дороги на Волгу, то я не могу согласиться съ тѣмъ, чтобы съѣздъ ходатайствовалъ въ томъ смыслѣ, какъ ходатайствовали грушевскіе углепромышленники, но предложилъ бы просить правительство изыскать средства для скорѣйшей постройки дороги на Волгу.

А л ч е в с к і й. Я не согласенъ съ г. Авдаковымъ, такъ какъ мы должны вовсе устранить этотъ вопросъ, считая его рѣшеннымъ на съѣздѣ.

Т и т о в ъ. Рѣшенъ онъ не былъ.

З о л о т а р е в ъ. Дорога на Волгу будетъ полезна не только для антрацитной торговли, но и для насъ. Естественно, что нашъ уголь пойдетъ тогда скорѣе на Волгу.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Тутъ является нѣкоторое разногласіе: г. Васильевъ предлагаетъ обратиться къ правительству съ ходатайствомъ, чтобы приступить къ повѣрочнымъ изысканіямъ по линіи Звѣрево-Царицынской, а г. Авдаковъ проситъ, чтобы обратиться къ правительству съ просьбой изыскать средства къ скорѣйшей постройкѣ этой линіи.

В а с и л ь е в ъ. Я совершенно согласенъ съ предложеніемъ г. Авдакова.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Я вижу разногласіе въ самомъ собраніи и потому предлагаю тѣмъ, которые согласны съ предложеніемъ гг. Авдакова и Васильева, встать.

(Вопросъ рѣшенъ утвердительно большинствомъ голосовъ).

Не имѣетъ ли ктонибудь еще сказать что либо по поводу мѣръ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива. (Молчаніе).

П р е д с ѣ д а т е л ь. Я того мнѣнія, что какія бы мѣры мы не принимали, пока у насъ потребителями будутъ только желѣзныя дороги, промышленныя учрежденія, общественныя и частныя зданія

и т. п., но пока у насъ не возникнутъ доменные печи и желѣзные заводы, до тѣхъ поръ сбытъ угля не будетъ увеличиваться въ такомъ размѣрѣ, какъ въ тѣхъ государствахъ, въ которыхъ эти условія существуютъ. Поэтому самымъ естественнымъ переходомъ отъ обсуждаемаго вопроса, является вопросъ металлургическій, къ которому мы и приступимъ послѣ маленькаго перерыва прений.

(Засѣданіе прервано на 10 минутъ).

Предсѣдатель. Прежде чѣмъ приступить къ металлургическому вопросу, нѣкоторые изъ гг. членовъ хотѣтъ сдѣлать еще нѣкоторыя замѣчанія по поводу мѣръ къ расширенію вообще сбыта минеральнаго топлива.

Авдаковъ. Мм. гг! Въ прошломъ году на съѣздѣ мы намѣтили три главнѣйшія мѣры къ расширенію сбыта минеральнаго топлива: 1-я—подъѣздные пути, 2-я—необходимость пониженія тарифа и 3-я—наложеніе пошлины на ввозимый иностранный уголь. Я желалъ бы, чтобы съѣздъ остановился нѣсколько подробнѣе на вопросѣ о пошлинѣ, такъ какъ прошлый съѣздъ только намѣтилъ эту мѣру. Во время нашего ходатайства, мы подробно разбирали вопросъ о необходимости наложенія пошлины на ввозимый уголь; вопросъ этотъ встрѣтилъ большое сочувствіе и поддержку со стороны г. Министра государственныхъ имуществъ и былъ внесенъ въ Государственный Совѣтъ въ то время, когда тамъ разсматривался таможенный вопросъ относительно всей вообще европейской торговли. Независимо отъ утвержденія измѣненнаго таможеннаго тарифа, г. Министръ финансовъ предложилъ войти въ обсужденіе вопроса о наложеніи пошлины на каменный уголь, ввозимый къ намъ Чернымъ моремъ и черезъ сухопутныя границы. Я бы желалъ, чтобы съѣздъ призналъ необходимость этой мѣры и высказался о необходимости наложенія пошлины на иностранный уголь и коксъ. Вторая мѣра, которую я предложу—это необходимость ходатайства объ отмѣнѣ правила, по которому уголь, вывозимый изъ южныхъ портовыхъ городовъ, обкладывается $\frac{1}{4}$ коп. сбора. Намъ предстоитъ много бороться, но все таки было бы желательно, чтобы былъ отмѣненъ этотъ городской сборъ.

М е в і у с ь. Обложеніе угля, вывозимаго изъ портовыхъ городовъ, существуетъ издавна, еще по Высочайшему повелѣнію Императора Александра I, изданному въ 1807 году, чтобы на этотъ сборъ исправлялись мостовыя, которыя портились отъ перевоза разнаго рода продуктовъ. Но съ тѣхъ поръ условія городской жизни измѣнились на столько, что налогъ на уголь, какъ матеріаль весьма дешевый, является совершенно излишнимъ. Между тѣмъ этотъ налогъ въ $\frac{1}{4}$ коп. является слишкомъ тягостнымъ и обременительнымъ для угольной промышленности. Поэтому было бы справедливо ходатайствовать, чтобы эта пошлина была снята во всѣхъ портовыхъ городахъ, гдѣ она уже введена и гдѣ будетъ вводиться.

Б р а м а р е в ь. Я также совершенно присоединяюсь къ мнѣнію г. Авдакова, но только считаю себя обязаннымъ оговорить слѣдующее: что портовые города взимаютъ пошлину въ $\frac{1}{4}$ и $\frac{1}{2}$ коп. вообще со всѣхъ вывозимыхъ товаровъ и эту пошлину предоставляется портовымъ городамъ взыскивать исключительно съ утверждения Высочайшей власти, и потому намъ не слѣдовало бы ходатайствовать объ отмѣнѣ этой пошлины; что же касается наложенія пошлины на ввозимый изъ заграницы уголь, то объ этомъ слѣдуетъ непременно ходатайствовать.

Ф е л ь к н е р ь. А я борюсь противъ этого ходатайства о снятіи пошлины въ портовыхъ городахъ въ виду того, что она должна служить мотивомъ для ходатайства о наложеніи пошлины на ввозимый уголь.

Б р а м а р е в ь. Вопросъ о пошлинѣ на ввозимый уголь изъ заграницы дѣйствительно очень важенъ; вопроса же о налогѣ въ пользу портовыхъ городовъ, какъ исключительно утвержденного Высочайшей властью, мнѣ кажется, намъ не слѣдовало бы касаться, хотя онъ дѣйствительно тяжело ложится на угольную промышленность.

Ш и н и л о в ь. Я вполне согласенъ на то и другое ходатайство: на ходатайство о наложеніи пошлины на ввозимый уголь и на уничтоженіе налога на уголь, вывозимый изъ портовыхъ городовъ. Но я опасаюсь, что ходатайство наше не будетъ уважено,

хотя оно конечно весьма желательно, потому что такимъ образомъ мы, такъ сказать, ворвемся въ городское хозяйство и поэтому хатайство это рѣшительно не будетъ имѣть успѣха.

Шейерманъ. Вопросъ о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива будетъ составлять предметъ разсужденій въ отдѣльной комиссіи. Все, что здѣсь было говорено, всѣ мѣры, предлагаемыя теперь, уже составляли предметъ разсужденій прежнихъ комиссій и будутъ вновь повторяться. Желательно было бы, чтобы на сѣздѣ были указаны новыя мѣры, которыхъ мы еще прежде не касались, т. е., чтобы къ тѣмъ мѣрамъ, которыя уже были указаны было сдѣлано указаніе на новыя. Вотъ въ числѣ такихъ мѣръ я хотѣлъ указать на одну мѣру, на которую уже былъ сдѣланъ намекъ въ засѣданіяхъ Техническаго комитета, именно: представители желѣзныхъ дорогъ, возражая на удешевленіе тарифа, приводили въ подкрѣпленіе своего мнѣнія то обстоятельство, что подчасъ удешевленный тарифъ приводитъ только къ тому, что въ мѣстахъ отдаленныхъ, гдѣ прежде употреблялось дровяное отопленіе, дрова становятся дешевле и потребители вновь обращаются къ употребленію дровъ. Такъ мы знаемъ изъ отчета комиссіи выборныхъ, что Курско - Кіевская дорога, два года употреблявшая уголь, вновь возвратилась къ дровамъ. Такъ нѣкоторые сахарныя заводы въ Фастовскомъ районѣ также вновь перешли на дровяное отопленіе. Вотъ и директоръ Тамбово-Саратовской дороги заявлялъ мнѣ, что у нихъ теперь дрова значительно дешевле. Мы знаемъ, что и въ Харьковѣ, по мѣрѣ расширенія потребленія угля, дрова становятся значительно дешевле и слѣдовательно потребленіе дровъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и вырубка лѣсовъ едва ли не усиливается. Вездѣ въ западныхъ государствахъ на этотъ предметъ существуютъ особыя законоположенія, которыя до извѣстной степени ограничиваютъ право владѣльцевъ лѣсовъ на ихъ истребленіе. Поднимать этотъ вопросъ исключительно углепромышленникамъ можетъ показаться, что мы слишкомъ преслѣдуемъ свои личные интересы; поэтому желательно было бы, чтобы въ рѣшеніи такого вопроса, нужно ли какое ни-

будь особое законоположеніе на счетъ ограниченія правъ собственности въ лѣсоистребленіи, участвовали представители земства и высказали свое мнѣніе или въ комисіи по этому вопросу или здѣсь на съѣздѣ.

Председатель. Здѣсь присутствуетъ почтенный представитель земства г. Гордѣнко, который можетъ намъ высказать свой взглядъ по этому предмету.

Гордѣнко. Дѣйствительно лѣса наши нуждаются въ покровительствѣ и защитить ихъ отъ истребленія было бы патріотическимъ подвигомъ. Правительство обратило уже на этотъ предметъ вниманіе, особенно Министерство государственныхъ имуществъ. Оно обратило вниманіе на лѣсоистребленіе, не въ интересахъ каменноугольнаго дѣла, но въ интересахъ земледѣлія и государственнаго благосостоянія. Въ этомъ отношеніи я согласенъ, что надо принять какія нибудь ограничительныя мѣры для того, чтобы остановить истребленіе лѣсовъ, но вовсе не думаю въ этомъ видѣть мѣры, служащей къ развитію каменноугольной промышленности и поощренію сбыта каменнаго угля. Если бы въ самомъ дѣлѣ ограничить какими бы то ни было мѣрами потребленіе древеснаго топлива, еслибы, на примѣръ, запретить жечь дрова, что изъ этого выйдеть? Конечно не удешевленіе минеральнаго топлива; оно еще возрастетъ въ цѣнѣ, такъ какъ на древесномъ топливѣ будутъ тяготѣть разнаго рода запрещенія и ограниченія, жители по необходимости должны будутъ обратиться къ минеральному топливу и тогда по мѣрѣ этой надобности повысится цѣна на каменный уголь. Наконецъ есть нѣкоторыя мѣстности, совершенно удаленныя отъ желѣзныхъ дорогъ; есть крестьянскія поселенія, для которыхъ каменный уголь, какъ бы онъ ни былъ дешевъ, все еще окажется слишкомъ дорогимъ и не пригоднымъ для потребленія. Слѣдовательно тѣ мѣстности, которыя будутъ удалены отъ желѣзныхъ дорогъ, при установленіи различныхъ запрещеній и ограниченій на пользованіе лѣсомъ, будутъ крайне затруднены въ своей существенной нуждѣ. И потому, если я согласенъ, что нужно принять мѣры для охраненія лѣсовъ, то именно въ смыслѣ интересовъ

общихъ, но не въ смыслѣ интересовъ каменноугольнаго дѣла, и мнѣ кажется, этотъ вопросъ не долженъ бы подлежать обсужденію настоящаго сѣзда.

Гейнцельманъ. Мнѣ кажется, что минеральное топливо не есть товаръ, а продуктъ исключительный. Широкое примѣненіе этого продукта имѣетъ слишкомъ большое значеніе для государства; поэтому всякій лишній налогъ на каменный уголь является тормазомъ для развитія этого дѣла. Въ виду этого я высказываюсь противъ налога, который въ настоящее время взимается въ портовыхъ городахъ за вывозимый уголь и присоединюсь къ мнѣнію Н. С. Авдакова, чтобы ходатайствовать объ отмігнѣ этого налога.

Брамаревъ. Я возвращаюсь къ заявленію, высказанному однимъ изъ членовъ сѣзда, если не ошибаюсь, г. Шейерманомъ. Судя по этому заявленію, съ перваго раза кажется, что удешевленіе тарифа на минеральное топливо служить къ удешевленію дровъ, что доказывается нѣкоторыми желѣзными дорогами. Съ перваго взгляда, желаніе понизить тарифъ на каменный уголь кажется страннымъ и даже неудобнымъ, такъ какъ вслѣдствіе удешевленія дровъ мы еще больше губимъ лѣса и потому нужно было бы предположить, что тарифъ долженъ быть дороже, а не дешевле; но во первыхъ: если вслѣдствіе удешевленія каменнаго угля и дрова становятся дешевле, то изъ этого не значитъ, чтобы и дальше было такъ. Въ настоящее время и частные владельцы стали уже относиться болѣе внимательно къ своимъ лѣсамъ и слѣдовательно въ этомъ отношеніи опасенія напрасны. Что же касается того, чтобы опять ходатайствовать объ изданіи закона на пользованіе лѣсами, то правительство само принимаетъ самыя энергичныя мѣры и намъ ходатайствовать объ этомъ нечего. Что же касается предложенія, чтобы пригласить въ комиссію, которая будетъ разсматривать вопросъ о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива, представителей земства, ради указаннаго вопроса, то именно въ виду того, что они представители собственники, это будетъ крайне неудобно и цѣль рѣшительно не будетъ

достигнута, ибо известно, что каждый собственникъ старается, чтобы права его не были ограничены и выскажется противъ этого. Затѣмъ я перехожу къ вопросу о пошлинѣ на ввозимый уголь и о налогѣ портовыхъ городовъ на вывозимый уголь. По первому вопросу положительно слѣдуетъ ходатайствовать и можно надѣяться, что ходатайство это будетъ уважено. Что же касается налога на вывозимый уголь, то это коренной законъ городского положенія, которымъ предоставляется городамъ взимать налогъ съ вывозимыхъ товаровъ. Слѣдовательно, если намъ желательно, чтобы наши ходатайства были вообще удовлетворяемы, то намъ не слѣдуетъ возбуждать этого ходатайства.

М е в і у с ь. Кореннаго закона нѣтъ никакого, атестъ Высочайшее повелѣніе, изданное въ 1807 году.

С к а р я т и н ь. Никакого Высочайшаго повелѣнія по этому поводу не было и ни одинъ изъ портовъ не взимаетъ налога за вывозимый уголь. Только одинъ Таганрогъ пользуется этимъ. Но если мы допустимъ, что Таганрогъ будетъ брать, то и другіе портовые города введутъ у себя этотъ налогъ. Въ царствованіе Императора Александра I была дана Таганрогу эта льгота на всѣ предметы, чтобы поднять общее благосостояніе города, но не на уголь. О снятіи этого налога необходимо ходатайствовать, иначе, если всѣ портовые города будутъ накладывать $\frac{1}{4}$ коп., то въ концѣ концовъ уголь возрастетъ до невозможной цѣны.

К р а м а р е в ь. Я не говорю о Высочайшемъ повелѣніи, но говорю о коренномъ законѣ городского положенія, которымъ предоставляется портовымъ городамъ право взимать известныя налоги съ вывозимыхъ товаровъ для содержанія городского управленія не иначе, какъ съ Высочайшаго каждый разъ соизволенія. Это кажется 64 ст. городского положенія; я могу это завтра представить.

Д о б р о л ю б о в ь. Городамъ предоставляется налагать пошлину на товары, которые вывозятся за границу, но на уголь они накладываютъ совершенно произвольно и это отразится на угольномъ дѣлѣ очень тяжело.

А л ч е в с к і й. Я имѣлъ возможность видѣть текстъ Высочайшаго повелѣнія, которое касается наложенія въ городѣ Таганрогѣ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. Это Высочайшее повелѣніе состоялось нѣсколько десятковъ лѣтъ назадъ, когда вовсе не имѣлось въ виду отпуски такого продукта, какъ уголь. Насколько я поцѣль это Высочайшее повелѣніе, то вопросъ о взиманіи $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда каменнаго угля, является спорнымъ. Я понимаю его такимъ образомъ, что это касалось продуктовъ, вывозимыхъ за границу, но тѣмъ не менѣе этотъ налогъ взимается въ Таганрогѣ и лица, которыя по положенію своихъ рудниковъ поставлены въ зависимость отъ Таганрога, подвергаются этому несправедливому побору; поэтому необходимо разобрать это обстоятельство документально въ одной изъ комиссій, куда я можетъ быть буду имѣть возможность представить самый текстъ указа.

С к а р я т н ѣ. Это было письмо на имя Таганрогскаго градоначальника, копія съ котораго у меня есть и я могу ее представить съѣзду.

(Представленная копія прочитана).

С к а р я т н ѣ. Изъ этой копіи ясно, что объ углѣ не было никакой рѣчи и кромѣ того очевидно, что предоставлялось взимать налогъ только съ тѣхъ товаровъ, которые проходятъ черезъ таможену; уголь же идетъ для внутренняго потребленія и слѣдовательно онъ совершенно не подлежитъ этому обложенію; почему г. Таганрогъ взимаетъ, неизвѣстно. Между тѣмъ этотъ налогъ громадный и если этому примѣру послѣдуютъ другіе города, а они послѣдуютъ непременно, то для угольной промышленности это будетъ очень тяжело.

Ш и п и л о в ѣ. Опасаться, что и другіе города установятъ этотъ налогъ, не слѣдуетъ, потому что другіе города не имѣютъ такого Высочайшаго повелѣнія; слѣдовательно Таганрогъ имѣетъ поводъ, на который такъ легко смотрѣть нельзя. Съ другой стороны, Вы изволили указать, что въ этомъ повелѣніи неупоминалось объ углѣ, но вѣдь тогда и не могло гѣвориться объ углѣ, потому что это было 75 лѣтъ назадъ.

Фелькнеръ. Вопросъ раздѣляется на двѣ половины: во первыхъ, онъ касается пошлины за вывозимый уголь и во вторыхъ, пошлины за ввозимый уголь изъ заграницы. Мнѣ хочется самому себѣ дать отчетъ, при чемъ тутъ каменноугольная промышленность. Вывозная пошлина во всякомъ случаѣ не превышаетъ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда, а сложить эту пошлину довольно трудно. Мнѣ кажется даже, что отъ сложенія этой пошлины мы не Богъ знаетъ что выиграемъ, потому что заграницу мы угля не отправляемъ, а отправляемъ только въ другіе порты того же Чернаго моря. Наконецъ на сѣздѣ разбиралось не разъ и намъ хорошо извѣстно, что угольная промышленность жестоко страдаетъ отъ ввозимаго угля. На юго-западной границѣ является силезскій и австрійскій уголь; въ Одессу ввозится англійскій уголь, который обходится дешевле нашего. Поэтому я предложилъ бы собранію возвратиться къ вопросу о наложеніи пошлины на иностранный уголь, такъ какъ это составляетъ самый главный вопросъ.

Предсѣдатель. Вчера мы выслушали этотъ вопросъ въ докладѣ отчета уполномоченныхъ; не угодно ли будетъ кому нибудь изъ гг. уполномоченныхъ высказаться по этому поводу.

Авдаковъ. Я вчера высказалъ все то, что нами было сдѣлано по этому поводу. Я сказалъ, что слѣдовало бы, чтобы наше ходатайство по этому предмету было больше мотивировано. Когда мы представили наше ходатайство, намъ было высказано опасеніе, чтобы это не повліяло на вывозную торговлю, чтобы не удорожился фрахтъ. Наконецъ намъ сказали, что тогда повысится цѣна на уголь и торговля получитъ монопольный характеръ. Противъ этого мы возражали и приводили рядъ цифръ, что изъ году въ годъ существуетъ такая конкуренція на русскій каменный уголь, что здѣсь монополіи нечего бояться, что эта конкуренція доведетъ цѣны до минимума; что если цѣна и подыметъ, то на такую ничтожную величинну, что о ней не стоитъ и говорить. Между тѣмъ иностранный уголь находится въ рукахъ немногихъ лицъ, почему эта торговля именно принимаетъ монопольный характеръ, а это подтверждается тѣмъ, что цѣна угля въ 22 коп. въ теченіе 10 лѣтъ ни-

сколько не понижается; между тѣмъ какъ нашъ уголь въ послѣднее время упалъ въ цѣнѣ на 20% и даже 40%. Слѣдовательно бояться, чтобы цѣна на русскій уголь повысилась, вслѣдствіе пошлины на ввозимый уголь, нѣтъ никакого основанія и желательно было бы, чтобы сѣздъ разобралъ это дѣло подробно и выставилъ необходимые мотивы.

Фелькнеръ. Никакія мотивировки здѣсь вовсе не нужны. Если правительство налагаетъ пошлину почти на всѣ предметы, то почему же не обложить и уголь. Я не вижу никакой надобности въ мотивировкѣ, а прямо надо перейти къ вопросу о величинѣ налога; а для этого необходимо разсмотрѣть статистическія данныя, указать по какой цѣнѣ доставляется заграничный уголь, почему мы можемъ доставлять, и разница укажетъ ту пошлину, которую должно ввести.

Золотаревъ. Сѣверное Телеграфное Агентство отъ сегодняшняго числа извѣщаетъ о слѣдующемъ: (читаетъ)

Гейцельманъ. Лучшимъ доказательствомъ того, что монополіи нечего бояться въ данномъ дѣлѣ, служить то, что углепромышленники придерживаются права свободной конкуренціи.

Брамаревъ. Я тоже хотѣлъ сказать, что бояться монополіи нѣтъ никакого основанія; что монополіи быть не можетъ, доказывается статистическими данными. Такъ мы видимъ, что цѣны на уголь не только не повышаются, но напротивъ понижаются, несмотря на увеличеніе потребленія угля.

Предсѣдатель (Скарятину). Вамъ угодно было указать еще на нѣкоторыя обстоятельства?

Скарятинъ. Если позволите, я скажу, что кромѣ улаженія перевозки, пониженія тарифа, большое вліяніе имѣетъ улучшение погрузки и удобство въ портахъ. Между тѣмъ мы видимъ, что въ Азовскомъ морѣ нѣтъ никакихъ приспособленій. Я укажу на Русское Общество Пароходства и Торговли, которое купило уголь у г. Иловайскаго. Уголь этотъ выгружается изъ вагоновъ въ Таганрогъ и въ томъ мѣстѣ, гдѣ онъ выгружается изъ вагоновъ была глубина въ 8 фут. Въ настоящее время глубина здѣсь достигаетъ толь-

ко 6 фут. и отъ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ воду сгоняетъ до такой степени, что уголь долженъ ожидать, а складывать его некуда. Вотъ на это необходимо обратить вниманіе, чтобы улучшить состояніе портовъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ въ этомъ является крайняя необходимость. Нужно сдѣлать эстакады, что стоитъ не дорого, а также сдѣлать углубленіе въ портахъ, чтобы суда могли останавливаться. Затѣмъ я укажу еще на одно обстоятельство, чрезвычайно много вредящее вывозу угля изъ Дона. Это такъ называемая очистка донскихъ гирль, которая поручена гирловому комитету. Комитетъ пользуется извѣстнымъ сборомъ въ пользу содержанія портовъ; но мы знаемъ изъ опыта, что гирловой комитетъ, члены котораго сами судохозяева, обращаетъ больше средствъ на то, чтобы проводить баржи и нисколько не обращаетъ вниманія на очистку гирль. Ввиду этого, я думаю, было бы чрезвычайно полезно ходатайствовать передъ правительствомъ о томъ, чтобы предоставить гирловому комитету углублять гирлы, а наблюденіе должно быть возложено на правительственнаго инспектора, напримѣръ на Таганрогскаго градоначальника; онъ понимаетъ дѣло и наблюдалъ бы, чтобы оно велось какъ слѣдуетъ; чтобы гирлы держались по крайней мѣрѣ на 8 ф. глубины; и если бы можно было ходатайствовать объ этомъ, то это было бы чрезвычайно полезно для увеличенія вывоза, который встрѣчаетъ препятствіе въ настоящее время.

Председатель. Въ Таганрогѣ, Вы говорите, нѣтъ эстакады для нагрузки? но мнѣ помнится, что нѣсколько лѣтъ тому назадъ одно общество входило съ представленіемъ, чтобы ему дозволено было устройство эстакады.

Скарятинъ. Въ Таганрогѣ есть эстакада г. Иловайскаго, но она незначительна. Я думаю, что Таганрогскій портъ въ ближайшемъ будущемъ будетъ имѣть громадное количество грузовъ угля и всѣ наши затрудненія главнымъ образомъ происходятъ отъ неудобствъ перевозки и нагрузки угля. При шахтахъ уголь стоитъ у насъ не дороже, какъ и въ Англии; но тамъ имѣются такія удобства перевозки, нагрузки и выгрузки, что это имѣетъ громаднѣйшее значеніе на продажную цѣну угля.

Фелькнеръ. Значить надо ходатайствовать не объ уни-чтоженіи налога въ $\frac{1}{4}$ коп., а чтобы только этотъ сборъ былъ употребленъ на улучшеніе способовъ выгрузки и нагрузки.

Наслѣдывшевъ. Это вовсе не вошло въ законную силу и потому лучше ходатайствовать о сложеніи этого налога, а потомъ, если окажется нужнымъ, то можно просить взимать его для этихъ надобностей.

Гейнцельманъ. На прошломъ съѣздѣ уже было указа-но на два главныхъ рынка, которые желательно открыть для насъ, именно: Московскій рынокъ и рынокъ юго-западнаго края. Поэто-му желательно было бы ходатайствовать о такой мѣрѣ, чтобы Петер-бургъ, какъ пунктъ, снабжающій Москву заграничнымъ углемъ, такъ какъ онъ соединенъ теперь посредствомъ морскаго канала съ Балтійскимъ моремъ и будетъ считаться портомъ его, то чтобы онъ въ отношеніи угля былъ объявленъ портофранко, т. е. чтобы онъ пользовался беспошлиннымъ углемъ, но на уголь, ввозимый изъ Петербурга въ Москву, чтобы была наложена пошлина въ такомъ размѣрѣ, чтобы намъ было возможно доставлять уголь въ Москву.

Предсѣдатель. Мы коснулись многихъ вопросовъ, ко-торые относятся къ прямому нашему дѣлу, т. е. мѣрѣ къ расши-ренію сбыта минеральнаго топлива. Всѣ эти вопросы будутъ раз-сматриваться въ отдѣльной комиссіи. Сюда же отнесется еще два вопроса: о пониженіи тарифа и объ устройствѣ подъѣздныхъ рель-совыхъ путей. Въ настоящую минуту нельзя приступить къ ихъ обсужденію, потому что о тарифѣ нельзя разсуждать безъ предста-вителей желѣзныхъ дорогъ, а о подъѣздныхъ путяхъ—безъ доста-точнаго количества наличныхъ шахтовладѣльцевъ. Если къ завтраш-нему засѣданію эти лица не придутъ, то мы должны будемъ присту-пить къ вопросу металлургическому. Но прежде чѣмъ приступить къ обсужденію этого вопроса, я долженъ напомнить вамъ, что на съѣздѣ въ прошломъ году нами былъ выслушанъ отчетъ горнаго ин-женера Кондратовича, который состоялъ въ комиссіи, назначенной Министерствомъ государственныхъ имуществъ для изслѣдованія же-лѣзныхъ рудъ въ Донецкомъ бассейнѣ подъ руководствомъ проф.

Романовскаго. Результаты изслѣдованій этой комиссіи вамъ извѣстны. Они сводятся къ тому, что инженеры находятъ руды изслѣдованной мѣстности недостаточными для того, чтобы основать на нихъ серьезное металлургическое производство. Противъ этого положенія возставали здѣсь на сѣздѣ очень энергичнымъ образомъ, но теперь въ послѣднемъ № Горнаго Журнала появилась опять статья Кондратовича и Романовскаго, которые опять утверждаютъ то, что они заявляли въ прошломъ году. Поэтому я полагаю, что намъ лучше было бы отложить до завтрашняго дня обсужденіе этого вопроса; можетъ быть кто нибудь изъ гг. членовъ добудетъ эту статью Горнаго Журнала и ознакомившись съ нею, намъ гораздо лучше будетъ тогда сдѣлать по ней возраженія и замѣчанія. Можно достать этотъ № журнала? .

Г о л о с а. Можно.

А в д а к о в ъ. Самое лучшее просить передать эту статью въ комиссію.

П р е д с ѣ д а т е л ь. У насъ будетъ образовано двѣ комиссіи: комиссія по вопросу о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива, въ которую войдутъ также вопросы о тарифѣ и подъѣздныхъ путяхъ, а другая комиссія будетъ по металлургическому вопросу.

А в д а к о в ъ. Нельзя ли назначить особня комиссіи или по крайней мѣрѣ подкомиссіи для обсужденія вопросовъ о подъѣздныхъ путяхъ и о тарифѣ?

П р е д с ѣ д а т е л ь. Какже вы отдѣлите вопросъ о тарифѣ отъ вопроса о мѣрахъ къ расширенію сбыта? Для металлургическаго вопроса будетъ отдѣльная комиссія. Сегодняшнее засѣданіе объявляю закрытымъ.

Журналъ 4-го засѣданія (13 Ноября).

Засѣданіе открыто въ 12^{1/2} часовъ дня. Присутствовало 40 членовъ съѣзда.

Предсѣдателемъ поставленъ на очередь горносоляной вопросъ. И. Ф. Фелькнеръ изложилъ положеніе горносолянаго промысла и просить, чтобы тарифъ для кусковой соли, грузимой въ навалку, былъ сравненъ съ тарифомъ на уголь. Прочтена записка В. М. Онуфриева. Окружный инженеръ Е. Н. Таскинъ пояснилъ, что правило инструкціи о двухъ выходахъ на поверхность относится и къ солянымъ рудникамъ. И. Ф. Фелькнеръ указываетъ на бесполезность двухъ выходовъ. П. И. Ивановъ приводитъ примѣры случаевъ появленія углеводородныхъ газовъ въ каменно-соляныхъ рудникахъ. К. К. Гейнцельманъ возражаетъ противъ пониженія тарифа на соль. И. Ф. Фелькнеръ указываетъ примѣры низкихъ тарифовъ. В. А. Ивановъ поясняетъ, что низкіе тарифы практикуются для соли какъ обратнаго груза, для соли же какъ прямаго груза—тарифа понизить нельзя, такъ какъ соль хранится подъ навѣсами, выгрузка должна производиться осторожнѣе и проч. М. А. Золотаревъ предлагаетъ вагоны, подаваемые подъ нагрузку солью, подчинить вѣдѣнію комиссіи выборныхъ со взиманіемъ установленнаго сбора. А. В. Шейрманъ означаетъ сущность своего доклада по горносоляному промыслу техническому съѣзду, бывшему въ Москвѣ. Собраніе рѣшило составить особую комиссію для разсмотрѣнія вопроса по горносоляному промыслу. Е. Н. Таскинъ не находитъ необходимости въ дальнѣйшихъ правительственныхъ развѣдкахъ на каменную соль. Н. Д. Скарятинъ сдѣлалъ запросъ: что стоитъ добыча соли, почему соль продается и сколько пользы имѣютъ на пудѣ каменной соли владѣльцы рудниковъ. М. М. Крамаревъ высказываетъ, что добыча каменной соли не должна стоить дороже добычи угля. Составлена комиссія для разработки вопроса о горно-

соляномъ промыслѣ. Предсѣдателемъ ея избранъ И. Ф. Фелькнеръ. М. М. Крамаревъ заявилъ, что онъ не подготовленъ къ этому вопросу и отвергаетъ пользу работы комиссіи. И. Ф. Фелькнеръ настаиваетъ на передачѣ этого вопроса въ комиссію. Онъ желаетъ также выяснитъ вопросъ объ условіяхъ примыканія подъѣздныхъ путей какъ однихъ къ другимъ, такъ и къ магистральнымъ линіямъ. Н. С. Авдаковъ изложилъ все, что до сихъ поръ выработано по этому вопросу. Я. К. Поповъ указываетъ на необходимость подъѣзднаго пути отъ Власовскаго рудника. А. К. Алчевскій находитъ не совсѣмъ практичными правила о подъѣздныхъ путяхъ, выработанныя въ совѣщаніяхъ Техническо-Инспекторскаго Комитета; высказывается за облегченія въ техническихъ условіяхъ постройки этихъ путей, указываетъ на подъѣздные пути самые необходимыя. М. А. Золотаревъ дѣлаетъ различіе между этими путями: проводимые по своей землѣ и на отчужденной; для вторыхъ требованія правительства признаетъ справедливыми и настаиваетъ на обязательности примыканія. Н. Д. Скарятинъ желаетъ выработки опредѣленныхъ правилъ и обязательныхъ также для существующихъ уже подъѣздныхъ путей. И. Ф. Фелькнеръ требуетъ выработки предварительно основаній примыканія. Предсѣдатель поставилъ на очередь вопросъ о рабочихъ и предложилъ разработку его передать въ особую комиссію. Н. С. Авдаковъ находитъ что лучше, чтобы сѣздъ предварительно высказался по этому предмету. А. В. Шейрманъ поддерживаетъ взглядъ Н. С. Авдакова. В. А. Ивановъ предлагаетъ присоединить вопросъ о правилахъ, касающихся подъѣздныхъ путей и полустанцій, къ занятіямъ комиссіи о сѣти подъѣздныхъ путей.

Засѣданіе закрыто въ 3¹/₄ часа дня. Слѣдующее засѣданіе объявлено на 15-ое ноябрю въ 12 часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 4-го засѣданія.

Предсѣдатель. Мм. Гг.! Въ программу нынѣшняго съѣзда вошелъ новый вопросъ, по дѣлу вновь возникающему, именно о каменно-соляной промышленности. Если комунибудь угодно высказаться по этому предмету, то я приглашаю.

Фелькнеръ. Я хотя еще очень юный солепромышленникъ, такъ какъ занимаюсь этимъ дѣломъ очень недавно, но, за неимѣніемъ другихъ лицъ, которыя желали бы взять на себя дать объясненіе по этому вопросу, я позволю себѣ высказаться о солиномъ производствѣ. Вопросъ, мнѣ кажется, заключается въ томъ, чтобы дать развитіе соляному промыслу. Подъ словомъ развитіе я ничего другого не понимаю, какъ большіе барыши, а слѣдовательно, большой сбытъ и дорогую цѣну для солепромышленниковъ, а для потребителей дешевизну. Какъ совмѣстить эти два обстоятельства—вотъ задача. Вопросъ теперь стоитъ такъ, что та промышленность, которая развивается въ Бахмутскомъ уѣздѣ, показала на практикѣ, что продавать соль въ томъ видѣ, какъ она извлекается изъ нѣдръ земли въ большихъ глыбахъ для продажи неудобно; что для потребителей невыгодно и неудобно толочь ее; однимъ словомъ, что превращеніе каменной соли изъ того вида какъ она добывается изъ нѣдръ земли въ тотъ видъ, какъ ее удобно потреблять на практикѣ, требуетъ и капитала, и знанія, и опыта. Спрашивается, гдѣ эти мельницы для раздробленія соли должны существовать—на самыхъ-ли мѣсторожденіяхъ соли, или по всей поверхности русскаго царства, гдѣ потребляется соль? Я думаю, будетъ то и другое. Не обойдется безъ того, чтобы сами солепромышленники строили мельницы, но современемъ явятся и такіе солепромышленники, которые займутся специально рафинированіемъ соли, какъ потребителямъ больше нравится. Вопросъ, значить, сводится къ тому, какъ провозить соль, рафинированную или нерафинированную, въ большихъ кускахъ, въ навалку, въ родѣ каменнаго угля. Это—горная

порода, которая, вѣроятно, будетъ перевозиться по тому же тарифу, какъ и каменный уголь. И такъ первая нужда промышленниковъ каменной соли заключается въ томъ, чтобы соль въ сыромъ видѣ въ большихъ безобразныхъ кускахъ перевозилась по дешевому тарифу параллельно съ другими продуктами земли, которые большой цѣнности не имѣютъ. Второй вопросъ заключается въ той разнохарактерности тарифовъ, по которымъ провозится соль по разнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Однѣ дороги имѣютъ тарифъ въ $\frac{1}{3}$, другія въ $\frac{1}{50}$;—есть дороги, которыя перевозятъ соль дороже. Эта неравномѣрность тарифа затрудняетъ промышленниковъ и купцовъ при расчетахъ и потому вторая польза, которую можно ожидать отъ съѣзда—это его санкціонированіе, чтобы соль провозилась по одному тарифу. Я сейчасъ сказалъ, что за провозъ соли въ навалку должна быть назначена такая же цѣна, какъ на каменный уголь. Что же касается до рафинированной соли, отправляемой въ мѣшкахъ, то тарифъ можетъ быть назначенъ нѣсколько большій. Вотъ два условія, о которыхъ я нахожу нужнымъ упомянуть и при этихъ условіяхъ Бахмутская каменная соль можетъ распространяться очень далеко.

А в д а к о в ъ. Вы желаете одинаковаго тарифа для всѣхъ русскихъ солей или только для бахмутской соли?

Ф е л ь к н е р ь. Я не сторонникъ монополій и говорю вообще о всѣхъ соляхъ.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Одинъ изъ солепромышленниковъ прислалъ письмо, что онъ не имѣетъ возможности быть на съѣздѣ и потому желаетъ, чтобы его записка о нуждахъ этой промышленности была здѣсь прочитана.

Секретарь читаетъ эту записку:

Записка по § 3 п. б, программы занятій VII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, созываемому на 10-е ноября 1882 года.

*О мѣрахъ къ развитію на югъ Россіи
каменно-солянаго промысла:*

Со времени открытія въ Бахмутскомъ уѣздѣ Екатеринославской губерніи залежей каменной соли прошло не болѣе 5-ти лѣтъ

и въ настоящее время соль, въ естественномъ видѣ, добывается изъ рудника г. Летуновскаго и К^о, заложенаго вблизи правительственной буровой скважины у деревни Брянцевки. Тамъ же заложено еще 3 шахты, не дошедшія до соли. Но кромѣ Брянцевки каменная соль въ томъ же уѣздѣ открыта: у г. Бахмута буровыми скважинами г. Скараманга и въ моемъ имѣніи, у деревни Большой Кузьминовки—также буровою скважиною. Буреніе на соль начато, но до соли не доведено еще у ст. Ступки и Деконовки Донецкой желѣзной дороги и въ с. Яблонскомъ. Такимъ образомъ въ короткій промежутокъ времени работы по открытію и эксплуатаціи каменной соли достигли серьезныхъ результатовъ.

Въ виду этого, а также въ виду громадности мѣсторожденій, высокаго качества соли и необходимости ея для населенія огромнаго района (на западъ до Минской, на сѣверъ до Московской, и востокъ и юго-востокъ до Кавказа), куда соль другихъ мѣсторожденій достигаетъ по высокой цѣнѣ—нельзя не признать, что включенный въ программу сѣзда вопросъ, выписанный выше, отвѣчаетъ существеннѣйшимъ потребностямъ края и указаннаго района.

Къ разрѣшенію этого вопроса, по моему мнѣнію, должно быть принято основное положеніе, чтобы Бахмутской каменной соли добывалось возможно большее количество и чтобы продажная цѣна ея была доведена до размѣра, при которомъ указанный мною районъ сбыта ея оставался бы за нею.

Полагаю, что къ достиженію этой цѣли необходимо устраненіе слѣдующихъ препятствій, нынѣ существующихъ:

1) Тарифы желѣзныхъ дорогъ, по которымъ должна идти Бахмутская каменная соль, не равномерны и для движенія грузовъ этой соли не выгодны. Тарифы эти приблизительно такіе: по Донецкой желѣзной дорогѣ $\frac{1}{34}$ коп., по Курско-Харьково-Азовской $\frac{1}{45}$ коп., по Лозово-Севастопольской $\frac{1}{60}$ коп., по Харьковско-Николаевской $\frac{1}{50}$ коп., по Московско-Курской и западнымъ отъ $\frac{1}{60}$ до $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда и версты. При этихъ тарифахъ крымская соль достигаетъ, отчасти водою, отчасти желѣзными дорогами, въ западный край и даже среднія губерніи по цѣнамъ дешевѣйшимъ сравни-

тельно съ Бахмутскою каменною солью, не смотря на то, что добыча ея обходится не дешевле Бахмутской каменной соли, что провезти ее нужно, въ большинствѣ случаевъ на 300—400 верстъ дальше и что качество ея значительно ниже каменной (Бахмутская каменная соль имѣетъ 99% хлористаго натрія, а крымская самосадочная отъ 88% до 92% хлористаго натрія). По той же причинѣ бахмутская каменная соль не можетъ конкурировать въ Москвѣ съ Пермскою, ибо высокіе тарифы Донецкой и Курско-Харьково-Азовской желѣзныхъ дорогъ, по которымъ Бахмутской каменной соли нужно пройти болѣе 500 верстъ, поднимаютъ значительно ея цѣну; между тѣмъ какъ отъ Бахмутскихъ залежей вдвое ближе до Москвы, чѣмъ отъ Пермскихъ.—Такимъ образомъ, существующіе тарифы покровительствуютъ распространенію худшаго продукта во вредъ лучшему. Государственная же экономія требуетъ, чтобы однородные товары внутренняго производства не пользовались привилегіей одинъ передъ другимъ, но подчинялись одинаковымъ правиламъ.

Поэтому необходимо ходатайствовать объ установленіи однообразныхъ тарифовъ для перевозки соли—каменной и другой—по указаннымъ желѣзнымъ дорогамъ, а также по Воронежско-Ростовской и Владикавказской, въ размѣрѣ не свыше $\frac{1}{60}$ коп. съ пудо-версты; или же о пониженіи тарифовъ Донецкой, Харьковско-Азовской, Харьковско-Николаевской и другихъ до $\frac{1}{60}$ коп. съ пудо-версты.

2) Желѣзныя дороги не допускаютъ перевозки каменной соли насыпью въ вагоны, но требуютъ укупорки въ мѣшки или другимъ образомъ. А такъ какъ каменная соль въ глыбахъ и кускахъ уничтожаетъ мѣшки въ два, три рейса, то вслѣдствіе этого цѣнность соли увеличивается на 2—4 коп. съ пуда.—Поэтому полагаю необходимымъ ходатайствовать о разрѣшеніи перевозить каменную соль, не молотую, насыпью или навалкою въ вагоны, безъ особой тары.

3) Установленіе новымъ закономъ (инструкціею окружнымъ инженерамъ и горнопромышленникамъ) правила, чтобы рудники имѣли не менѣе двухъ отверстій на поверхность—по моему мнѣнію не должно распространяться на соляныя копи.—Правило это имѣетъ

цѣлью доставить большую безопасность рабочимъ въ рудникахъ. Но главнѣйшая опасность въ рудникахъ происходитъ отъ скопленія и взрывовъ газовъ, отъ наводненій, обваловъ; другія, напр. безпрепятственность сообщеній, свобода подъема добытыхъ матеріаловъ, спускъ крѣпей и проч. зависятъ отъ размѣровъ шахтъ и выработокъ. Въ соляныхъ рудникахъ скопленія газовъ почти не замѣчалось; наводненія устраняются при самомъ устройствѣ шахтъ, а обвалы вслѣдствіе крѣпости породы едвали возможны. Поэтому и чтобы дать возможность возникшему только что каменно-соляному промыслу не увеличивать цѣнность производства—было бы полезно испросить разъясненія горнаго вѣдомства, относится ли правило о двухъ отверстіяхъ изъ рудниковъ къ солянымъ копямъ, или въ виду указанныхъ причинъ, не относится. Въ случаѣ же, если отвѣтъ будетъ не въ пользу соляныхъ рудниковъ, возбудить ходатайство, чтобы на эти рудники не распространялось правило о двухъ отверстіяхъ на поверхность.

Викторъ Онуфріевъ.

28-го Октября 1882 года.

Т а с к и н ы. При обсужденіи вопроса горными инженерами о необходимости двухъ выходовъ, хотя и высказывались нѣкоторые возраженія противъ этого, по постановлено имѣть два выхода въ виду возможности обваловъ и дурной вентиляціи. Если будетъ устранено это правило, т. е., если дать возможность вести производство каменной соли при одной шахтѣ, тогда придется оставлять большіе столбы.

Ф е л ь к н е р ь. Въ общихъ чертахъ то, что я сказалъ о каменной соли, подтвердилъ другой нашъ коллега по этой промышленности. Онъ дѣлаетъ только исключеніе по вопросу о двухъ выходахъ. По этому случаю я позволю себѣ присоединиться къ мнѣнію г. Онуфріева и основываю мое мнѣніе на томъ, что никакихъ взрывчатыхъ газовъ въ соли нѣтъ. Слѣдовательно, если мотивировалась необходимость двухъ выходовъ для каменноугольныхъ рудниковъ этими газами, то это никакого примѣненія къ производ-

ству каменной соли не имѣть. Во вторыхъ, считаю долгомъ упомянуть, что существуетъ большая разница въ проведеніи шахтъ на каменный уголь и на каменную соль. При устройствѣ шахтъ для каменной соли приходится большей частью бороться съ верхней водой. Если соляная шахта имѣть воду и ее нужно откачивать, тогда это невыгодно и выгоднѣе перейти къ разсолу. Выгодно, конечно, имѣть сухія шахты, а это стоитъ очень дорого и, вѣроятно, такъ какъ теперь надежды на эту промышленность не велики, то этихъ шахтъ будетъ мало и для нихъ можно сдѣлать исключеніе, въ виду ихъ дороговизны.

П. И. Ивановъ. Возможно, что гремучіе газы будутъ въ каменной соли. Покамѣсть еще нѣтъ особенной надобности въ двухъ выходахъ, но въ будущемъ это можетъ оказаться необходимымъ.

Гейнцельманъ. Я пока не вижу достаточныхъ оснований къ тому, чтобы съѣздъ ходатайствовалъ о пониженіи тарифа на соль, какъ просить г. Фелькнеръ. Тарифъ въ $\frac{1}{60}$ съ пуда и версты, это исключительно покровительственный тарифъ, установленный только для минеральнаго топлива. Достаточно извѣстно, что тарифъ этотъ немислимъ—онъ убыточенъ.

Авдаковъ. Это еще неизвѣстно.

Гейнцельманъ. Почти всѣ дороги, особенно угольныя, пользуются ежегодной субсидіей отъ правительства; это можетъ служить достаточнымъ доказательствомъ. Слѣдовательно, мы должны быть крайне осторожны съ нашими просьбами о пониженіи тарифа на другіе продукты. Если мы начнемъ просить о пониженіи тарифа на каменную соль, то почему же не просить о такомъ же пониженіи на каменные плиты, на руду и разные другіе продукты. Поэтому я полагаю, что ходатайство съѣзда о пониженіи тарифа на каменную соль до $\frac{1}{60}$ было бы преждевременно.

Фелькнеръ. Я не о томъ просилъ, о чемъ вы говорите. Я раздѣлилъ соль на двѣ категоріи: на такую соль, какою она получается въ глыбахъ и для которой я просилъ назначить тарифъ одинаковый съ каменнымъ углемъ, а затѣмъ сказалъ, что рафини-

рованная соль въ мѣшкахъ должна быть возима по другому тарифу. Что касается до того, что для дорогъ невыгодно возить по $\frac{1}{60}$ к., то на одномъ изъ сѣздовъ г. Титовъ очень подробно доказывалъ, что желѣзныя дороги безъ убытковъ могутъ возить до $\frac{1}{100}$, и если наши ходатайства клонились къ тому, чтобы понизить тарифъ на каменный уголь, то никакъ не въ убытокъ желѣзнымъ дорогамъ. Я опять таки не вижу причины, почему не возить соль въ сыромъ видѣ по такому же тарифу, какъ и каменный уголь. Лучшимъ доказательствомъ возможности такого тарифа служить письмо г. Онуфріева, гдѣ онъ говоритъ, что на Лозово-Севастопольской дорогѣ соль возить по $\frac{1}{60}$.

В. А. Ивановъ. Это возможно потому, что Севастопольская дорога возить соль какъ обратный грузъ, но для тѣхъ дорогъ, гдѣ движеніе грузовъ соли совпадаетъ съ направлениемъ господствующихъ грузовъ, возить ее по $\frac{1}{60}$ не всегда бываетъ выгодно. Я полагаю, что вопросъ объ уравниці тарифовъ едва ли представляется такимъ важнымъ, потому что разъ по дорогѣ существуетъ извѣстный тарифъ, то сосчитать его не представляетъ особенной трудности. Всякая дорога, на которую соль попадетъ какъ обратный грузъ, понизить тарифъ, и потому едва ли можно достигнуть въ этомъ случаѣ взаимной пользы уравниемъ тарифной платы.

Фелькнеръ. Это дѣло желѣзныхъ дорогъ, можно или нельзя. Я только высказалъ свое мнѣніе.

В. А. Ивановъ. Я хотѣлъ еще сказать, что одно изъ предложеній, изложенное въ запискѣ г. Онуфріева уже приведено въ исполненіе. Многія дороги, перевозящія соль въ кускахъ, перевозятъ ее въ навалку. Тѣмъ не менѣе едва ли можно будетъ сравнить тарифъ на соль съ тарифомъ на уголь. Хотя соль перевозится и въ навалку, но ее нужно возить въ крытыхъ вагонахъ, такъ какъ она не переноситъ сырости и дождя, и кромѣ того на станціяхъ прибытія соль должна быть выгружаема не на открытый дворъ какъ уголь, а въ крытыя помѣщенія. Разъ каменная соль даже въ грубомъ ввидѣ предъявляетъ такія требованія къ дорогамъ, то

едва ли она можетъ пользоваться тѣмъ тарифомъ, которымъ пользуется уголь, не предъявляющій никакихъ подобныхъ требованій.

Золотаревъ. Я хотѣлъ задать вопросъ, подчиняется ли соль назначенію вагоновъ, какъ уголь? Уже въ настоящую минуту соль составляетъ почти 10% нашихъ отправокъ. Слѣдовательно, необходимо было бы подчинить соль тому же распредѣленію вагоновъ и сбору въ пользу комиссіи выборныхъ. Что касается тарифа, то я скажу нѣсколько словъ въ противорѣчіе тому, что сказалъ г. Авдаковъ. Я вынужденъ былъ подписать записку, какъ уполномоченный вашъ, не имѣя никакого права высказывать свое противоположное личное мнѣніе; но вотъ уже седьмой съѣздъ мы говоримъ о пониженіи тарифа и не приходимъ ни къ какимъ результатамъ. Общаго пониженія у насъ нѣтъ, а отчего это? Причина очень простая. Мы говоримъ постоянно жалкія слова о нашемъ положеніи, а желѣзныя дороги постоянно доказываютъ, что онѣ возятъ уголь себѣ въ убытокъ. Правительство, видя эти факты и слушая наши жалкія слова, приходитъ, естественно къ выводу, что пониженіе тарифа для далекихъ рынковъ немислимо. Съ другой стороны мы видимъ, что повышеніе на ближніе рынки и пониженіе на отдаленные есть ничто иное, какъ игра въ руку извѣстной группы. Такъ, мы видимъ, что угли копей донецкой дороги перевозятся въ среднемъ на разстояніи, къ Харькову, въ 350 верстъ. Копиже, расположенныя по Азовской дорогѣ, везутъ его туда же на разстояніи 280 верстъ; разница въ 70 верстъ слишкомъ значительна. Къ югу напримѣръ къ Ростову, уголь копей, расположенныхъ по Азовской дорогѣ около Харцызской, пробѣгаетъ 200 верстъ, а нашъ долженъ пройти 270. Къ маріупольскому порту отъ нашихъ копей среднее разстояніе 200 верстъ, а съ проведеніемъ Екатерининской дороги для угля того района спять получаетъ значительныя сокращенія въ пути; слѣдовательно выходитъ, что мы хлопочемъ, чтобы рудники, близлежащіе къ главнымъ ближнимъ мѣстамъ сбыта, имѣли возможность получить больше пользы нежели наши. Словомъ наши хлопоты и ходатайства сводятся въ тому, что бы ближайшія группы рудниковъ пользовались льготной копѣйкой противъ насъ.

Председатель. Я хотѣлъ напомнить, что вопросъ о тарифѣ еще на очереди и нельзя его затрогивать теперь, потому что нѣтъ представителей тѣхъ дорогъ, которыхъ очень близко касается этотъ вопросъ. Вотъ, если вы имѣете сказать чтонибудь о тарифѣ по каменно-соляной промышленности, то я вамъ не буду препятствовать. Изложенное вами соображеніе представляетъ очень цѣнный матеріалъ, но это входитъ въ составъ другаго вопроса и я считалъ долгомъ предупредить, что мы не можемъ затрогивать его, потому что здѣсь нѣтъ представителей всѣхъ дорогъ.

Золотаревъ. Я совершенно съ вами согласенъ, но я привожу угольный тарифъ, какъ подкрѣпленіе тому, что, если мы будемъ ходатайствовать о пониженіи тарифа на продуктъ болѣе цѣнный въ продажѣ нежели уголь, то не придемъ ни къ какимъ результатамъ. Намъ необходимо хлопотать объ уравненіи тарифа, тѣмъ болѣе, что дороги часто мѣняютъ тарифы, при чемъ ни одинъ торговецъ не можетъ установить ничего положительнаго. Повторяю, что просить понизить тарифъ ни къ чему не поведетъ. Необходимо просить только объ его уравненіи. Что дороги могутъ понижать тарифъ на обратные грузы—это совершенно вѣрно и намъ остается ходатайствовать объ уравненіи тарифа, писколько не выражалъ своего мнѣнія относительно его предѣльнаго пониженія.

Гейнцельманъ. Недавно созывался общій съѣздъ при техническомъ обществѣ въ Москвѣ. На этомъ съѣздѣ разсматривался вопросъ о каменной соли; такъ какъ докладчикъ по этому вопросу находится здѣсь, то было бы желательно, чтобы онъ сообщилъ намъ результаты разсужденій по этому вопросу.

Голоса. Есть печатный докладъ.

Гейнцельманъ. Не всѣ знакомы съ этимъ предметомъ. Такъ какъ въ настоящее время вопросъ внесенъ на обсужденіе съѣзда горнопромышленниковъ, то было бы желательно познакомить гг. членовъ съѣзда съ этимъ докладомъ.

Председатель. Это было напечатано въ Южно-Русскомъ Горномъ листкѣ.

Авдаковъ. Тамъ напечатаны только резолюціи.

Шейерманъ. У меня нѣтъ съ собой доклада. Я не зналъ, что онъ потребуется.

Фельнеръ. Я помню одно, что въ техническомъ обществѣ былъ вопросъ о перевозкѣ соли въ навалку по пониженному тарифу и въ Москвѣ съѣздъ выразилъ свое согласіе на это. Я прошу васъ поддержать Московскій съѣздъ, и не вижу причины почему вамъ отказываться отъ этого.

Шейерманъ. Въ докладѣ я смотрѣлъ на вопросъ о развитіи соляной промышленности гораздо шире и говорилъ о тѣхъ мѣрахъ, которыя нужны для развитія солянаго промысла: объ отправкѣ въ навалку, объ уменьшеніи платы за нагрузку, о пониженіи и объ уравниеніи тарифа. Но кромѣ того я говорилъ вообще о развитіи солянаго промысла, что онъ весь сосредоточился вокругъ Брянцевской копи, благодаря правительственнымъ изысканіямъ. Что если бы правительственныя изысканія продолжались, то могло бы возникнуть на югѣ Россіи нѣсколько подобныхъ группъ, а ожидать этихъ изысканій отъ частныхъ людей—трудно, потому что не всегда собственникъ имѣетъ капиталъ и необходимыя знанія. Частный предприниматель изслѣдуетъ, но не знаетъ, что эта изслѣдованная имъ мѣстность можетъ имъ же разрабатываться. Поэтому, если бы было измѣнено наше положеніе относительно правъ на нѣдра, тогда только можно было бы рассчитывать на частную предприимчивость и въ виду этого я настаивалъ на томъ, чтобъ производились правительственныя изысканія, что не было принято на техническомъ съѣздѣ. Развитіе соляной промышленности чрезвычайно важно, потому что она должна породить и содовое производство и другія съ этимъ связанныя. Но для этого необходимо, чтобы соль достигла на мѣстѣ 4—5 коп. стоимости, а это можетъ быть достигнуто только тогда, когда возникнетъ сильная конкуренція, чего нельзя ожидать отъ частной предприимчивости. Этого можно достигнуть только въ такомъ случаѣ, если въ нѣсколькихъ пунктахъ возникнетъ такая промышленность, какая возникла возлѣ Брянцевской копи.

Ш. И. Ивановъ. Почва въ этомъ районѣ уже достаточно развѣдана; начиная отъ Бахмута до Славянска и Брянцевки огром-

ная площадь занята каменно-соляными залежами, приблизительно въ 50 сажень толщины, слѣдовательно, заботиться о расширеніи площади нѣтъ надобности. Мнѣ кажется, что три скважины: Бахмутская, Славянская и Брянцевская достаточно показываютъ присутствіе каменной соли въ этомъ районѣ; дальнѣйшія развѣдки представляются тѣмъ болѣе излишними, что онѣ обходятся далеко не дешево.

Д о б р о л ю б о в ъ. Я хотя представитель углепромышленности, но полагаю, что въ виду развитія солянаго промысла гг члены съѣзда не могутъ смотрѣть на него, какъ на какое нибудь частное дѣло. Мнѣ кажется, что это должно имѣть значеніе вообще для всей Россіи и тѣмъ ниже будетъ тарифъ на соль, тѣмъ она будетъ для насъ дешевле. Но результаты ходатайства о пониженіи тарифа будутъ зависѣть отъ желѣзныхъ дорогъ и потому можно думать, что онѣ едва ли будутъ дѣйствительны. Въ Англіи тарифъ достигаетъ минимальной величины. Тамъ дешевые грузы провозятся по $\frac{1}{130}$, а хлѣбъ по $\frac{1}{35}$. У насъ такой тарифъ немыслимъ, но тѣмъ не менѣе гг. углепромышленники должны ходатайствовать, чтобы тарифъ на соль былъ пониженъ.

Ф е л ь к н е р ь. Когда я началъ свою рѣчь, Н. С. Авдаковъ спросилъ меня, желаю ли я установить указанное мною начало только для Брянцевской соли, или для всѣхъ солей; я отвѣтилъ, что я не монополистъ и долгомъ считаю пополнить свой отвѣтъ слѣдующимъ: едва ли есть еще государство, на столько богатое солью, какъ Россія; у насъ есть богатѣйшіе соляные источники: Чипчакскіе, Баскучанское и Эльгонское озеро; разсолы соляные въ Перми, въ Крыму, въ Одессѣ, въ Керчи и т. д. Я хлопочу не о личныхъ интересахъ, но именно о томъ, чтобы каменная соль, которая открылась здѣсь или изъ Баскучанскаго озера, или соль Чипчакская могла бы достигнуть на сѣверъ и соперничать тамъ съ англійской солью. Поэтому я повторяю мою просьбу, чтобы внести ходатайство о пониженіи тарифа на соль въ навалку.

Ш е й е р м а н ъ. Изъ практики, которую я имѣлъ по поводу продажи Брянцевской соли, я могу сказать, что не такъ важно

уменьшеніе тарифа, какъ важно его уравненіе и его устойчивость. Никакой солепромышленникъ не можетъ знать района потребленія своей соли, именно потому, что тарифы на желѣзныхъ дорогахъ крайне мѣняются. Продавши соль въ Минскѣ по известной цѣнѣ, положимъ по 40 коп. за пудъ, въ то время какъ Баскунчакская соль должна была пройти чрезъ Нижній-Новгородъ и продавалась въ Минскѣ по 5 коп. дороже, не прошло мѣсяца, какъ эта соль продавалась на 3 коп. дешевле нашей соли вслѣдствіе того, что тарифъ отъ Нижняго-Новгорода понизился сразу на 8 коп. Нельзя, значить, продавцу и покупателю знать заранѣе, почему обойдется ему соль на мѣстѣ полученія.

Т а с к и н ъ. Съ этимъ нельзя не согласиться. Уравненіе тарифа и постоянство его имѣютъ громадную важность во всякой промышленности.

Г е й н ц е л ь м а н ъ. Этотъ вопросъ для насъ не достаточно уясненъ. Я скорѣе придаю значеніе заявленію г. управляющаго Азовской дороги и для одного удобства солепромышленниковъ мы не имѣемъ основанія просить о пониженіи тарифа. Вопросъ еще не достаточно уясненъ даже для того, чтобы просить объ уравненіи тарифа.

Ш е й е р м а н ъ. Коль скоро желѣзнымъ дорогамъ представлено измѣнять тарифъ, то спрашивается, какая промышленность можетъ возникнуть и гдѣ. Такимъ образомъ можетъ создаться искусственная промышленность и изъ Петербурга могутъ возить къ намъ соль, если повизятъ тарифъ до $1/1000$. Если устраиваютъ фабрику или заводъ, то необходимо знать всѣ условія. Никакая промышленность не можетъ существовать, если не будетъ устойчивости въ тарифѣ.

Ф е л ь к н е р ъ. Я бы просилъ г. председателя предложить вопросъ г. Гейнцельману, предлагаетъ ли онъ тѣ же правила и для угля или только для соли.

Г е й н ц е л ь м а н ъ. Я опять повторяю, что для меня вопросъ еще не выясненъ. Поэтому можетъ быть было бы цѣлесообразнѣе передать его на разсмотрѣніе въ комиссію.

Председатель. Вообще я хотѣлъ сказать, что здѣсь выражено столько разнородныхъ мнѣній по вопросу о каменной соли, приведено столько различныхъ данныхъ, что я также хотѣлъ предложить дальнѣйшую разработку этого вопроса предоставить особой комиссіи для того, чтобы прійти къ какому нибудь положительному рѣшенію.

Золотаревъ. Это только затынетъ дѣло. Относительно необходимости уравниенія тарифа всѣ согласны. Странно что г. Гейнцельманъ, какъ торговый человекъ, проводитъ идею въ обратномъ смыслѣ.

В. А. Ивановъ. Мнѣ кажется что здѣсь существуетъ недоразумѣніе въ понятіяхъ объ уравниеніи тарифа. Противъ устойчивости и постоянства тарифа странно было бы возражать, хотя это есть до извѣстной степени лишеніе права для желѣзнодорожныхъ обществъ распоряжаться тарифами въ извѣстныхъ предѣлахъ согласно ихъ уставамъ. Но если тарифъ основательно исчисленъ, то всякое общество можетъ установить его съ тѣмъ, чтобы его дѣйствіе продлить на извѣстное, болѣе или менѣе продолжительное время. Что же касается уравниенія тарифовъ, т. е., чтобы на всѣхъ дорогахъ были одинаковыя ставки для перевозки, то едва ли всѣ дороги могутъ прійти къ соглашенію, чтобы возить извѣстный грузъ по одинаковому тарифу, такъ какъ грузы подчиняются различнымъ условіямъ и обстоятельствамъ въ смыслѣ прямого и обратнаго движенія. Поэтому устойчивость тарифа, по моему мнѣнію можетъ быть достигнута, а уравниеніе никакимъ образомъ.

Шейерманъ. Разъ говорится что уравниеніе тарифа невозможно, именно потому, что дороги имѣютъ разное направленіе грузовъ, что имъ выгодно возить по пониженному тарифу въ одномъ направленіи, то имъ невыгодно возить по тому же тарифу, то и устойчивость не можетъ быть достигнута, потому что направленіе грузовъ можетъ мѣняться. Разъ явятся хлѣбные грузы въ Таганрогъ, уголь и соль стануть обратными грузами; по представьте себѣ прекращеніе хлѣбной торговли въ Одессѣ, тогда соль будетъ прямымъ грузомъ, слѣдовательно устойчивость и уравниеніе одно и то же.

В. А. Ивановъ. Но характеръ движенія по дорогамъ не можетъ такъ внезапно измѣняться. Такъ, наприимѣръ, по Азовской дорогѣ мнѣ извѣстно, что разъ установившееся направленіе по дорогѣ прямыхъ грузовъ за послѣднія 5—6 лѣтъ не измѣнялось, такъ что во всякомъ случаѣ сдѣлать тарифъ устойчивымъ мы не лишены возможности.

Шейерманъ. Шесть лѣтъ назадъ уголь былъ обратнымъ грузомъ, а теперь онъ является прямымъ.

В. А. Ивановъ. Я и говорю о послѣднихъ 5—6 годахъ; что же касается прежняго времени, то на измѣненіе направленія повліяло главнымъ образомъ большое количество вновь построенныхъ дорогъ, примкнувшихъ къ Азовской дорогѣ.

Крамаревъ. Я хотѣлъ сказать противъ передачи вопроса въ комиссію, такъ какъ у насъ и безъ того достаточно комиссій и дѣло только затянется. Прислушиваясь къ преніямъ по поводу этого вопроса, можно прийти къ слѣдующимъ выводамъ во 1) желательнo было бы, чтобы вообще тарифъ на соль былъ удешевленъ и кромѣ того, чтобы онъ былъ постояннъ; во 2) желательнo было бы также, чтобы солепромышленность была развита въ болѣе сильной формѣ, а этого можно достигнуть всего болѣе тѣмъ, чтобы съѣздъ ходатайствовалъ о дальнѣйшихъ правительственныхъ изысканіяхъ, такъ какъ мнѣніе одного изъ гг. членовъ, который высказалъ, что изслѣдованными точками выработка соли достаточно доказывается, что вся площадь занята соляными залежами, совершенно невѣрно на томъ основаніи, что работаютъ соль въ Бахмутѣ и Брянцевкѣ, между тѣмъ въ двухъ верстахъ отъ Бахмута искали соль и не нашли ея. Этимъ я доказываю, что тремя пунктами: Славянскомъ, Бахмутомъ и Брянцевкой далеко не уяснена вся соляная площадь.

П. И. Ивановъ. Площадь совершенно уяснена, что доказывается уже сдѣланными изысканіями.

Шейерманъ. Какъ же она ясна, когда между тремя изслѣдованными пунктами лежитъ мѣловая площадь?

В и т т е. Я, какъ представитель общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, долженъ воспользоваться тѣми мнѣніями, которыя здѣсь высказывались и думаю, что необходимо хлопотать о пониженіи и устойчивости тарифа, потому что нѣтъ возможности торговать, если не знаемъ твердо размѣра и положенія тарифа. Затѣмъ, если мы хлопотали о пониженіи тарифа на уголь, то возможно хлопотать также о пониженіи тарифа на соль и другіе продукты. Если бы въ нашей мѣстности производство соли было бы господствующимъ и запросъ былъ бы на столько важенъ, что цѣлый край могъ бы существовать торговлей этимъ продуктомъ, то мы вправѣ были бы ходатайствовать объ уравниеніи и пониженіи тарифа на этотъ продуктъ. Эти два вопроса тѣсно связаны между собой.

Д о б р о л ю б о в ъ. Относительно пониженія тарифа на соль я долженъ сказать, что пройдетъ много времени, пока все совершится, потому что это зависитъ отъ размѣра количества, какое могутъ провозить дороги. Тѣмъ не менѣе я нахожу совершенно справедливымъ ходатайствовать о пониженіи тарифа на соль и просить желѣзныя дороги изыскать способы для возможнаго пониженія тарифа, чтобы соль сдѣлалась доступнымъ продуктомъ. Я говорю, что пройдетъ много времени, пока совершится пониженіе тарифа, потому что дороги не могутъ возить себѣ въ убытокъ и правительство также не станетъ доплачивать.

В и т т е. Для промышленности не такъ важно пониженіе, какъ твердость и устойчивость тарифа.

Г е й н ц е л ь м а н ъ. Доводы, приведенные о томъ, что слѣдовало бы дать упроченіе торговлѣ каменной солью установленіемъ опредѣленнаго тарифа—совершенно вѣрны, я съ этимъ согласенъ и полагаю, что, если съѣздъ долженъ ходатайствовать о чемъ нибудь,—то это именно о томъ, чтобы въ Министерствѣ путей сообщенія разсматривался тарифъ на соль одновременно по всѣмъ дорогамъ и чтобы былъ опредѣленъ извѣстный срокъ, до котораго этотъ тарифъ долженъ быть обязательенъ.

Б р а м а р е в ъ. Имѣю честь добавить, что никто не можетъ быть противъ того, чтобы тарифъ на соль былъ удешевленъ, но

все-таки долженъ повторить, что удешевленіе соли при условіи, что она находится въ настоящее время въ рукахъ нѣсколькихъ лицъ, можетъ повести только къ тому, что эти лица будутъ пользоваться большимъ успѣхомъ. Но ходатайство предъ правительствомъ, чтобы были произведены новыя изысканія—это прямая цѣль съѣзда, такъ какъ тремя точками, которыя изслѣдованы, площадь соли не опредѣлена и только эти три точки работаютъ, между тѣмъ какъ соль находится не только въ этихъ мѣстностяхъ. Собственники, какъ заявлено однимъ изъ гг. членовъ, по неимѣнію капиталовъ и необходимыхъ знаній, не могутъ сами производить изысканія, между тѣмъ какъ для правительства это вполне возможно. Если даже будетъ установленъ пониженный тарифъ, соль не сдѣлается дешевле, что подвергается тѣмъ, что со снятіемъ акциза на соль она не сдѣлалась на столько дешевле, какъ ожидали. Между тѣмъ открытіе соляныхъ залежей подняло бы конкуренцію и соль сдѣлалась бы гораздо дешевле, что подтверждается угольной промышленностью.

Т а с к и н ъ. Я не могу согласиться съ г. Ивановымъ, что по тремъ изслѣдованнымъ точкамъ можно судить съ большой точностью о богатствѣ Бахмутской котловины. Не могу также согласиться съ г. Крамаревымъ, который опровергаетъ г. Иванова, потому что, хотя дальнѣйшія изысканія желательны, но въ экономическомъ отношеніи въ данный моментъ, онѣ не принесутъ никакой пользы, такъ какъ существующія развѣдки достаточны настолько, что построился Брянцевскій рудникъ и образовалось соляное товарищество, которое породило массу предпринимателей на добычу каменной соли. Если въ настоящемъ году одни уже начали работать, другіе начнутъ въ будущемъ, то предложенія соли будутъ достаточно, чтобы сдѣлать конкуренцію самую жестокую, потому что большаго сбыта не предвидится, а Бахмутское мѣстороженіе не единственное на всю Россію. Изъ этого вытекаетъ, что въ дальнѣйшихъ развѣдкахъ на каменную соль нѣтъ надобности. Что касается до пониженія тарифа, то въ этомъ нельзя не согласиться, потому что тогда явится сильное пониженіе на каменную соль, такъ что она падетъ до цѣны, дальше которой нельзя идти,

а главнымъ образомъ нужно стараться, чтобы она дошла до нисшей цѣны на отдаленныхъ рынкахъ.

Крамаревъ. Въ подтвержденіе моихъ словъ я могу привести слѣдующія цифры. Въ Бахмутѣ, до снятія акциза, соль продавалась по 50 коп., а со снятіемъ акциза, въ настоящее время, соль продается на мѣстѣ 33 коп., слѣдовательно разница является въ 17 коп., а снято акциза 30 коп. Эти цифры ясно доказываютъ, можемъ ли мы достигнуть только удешевленіемъ тарифа пониженія цѣны на соль. Я полагаю, большинство согласится со мною, что главную роль будетъ играть конкуренція, для чего необходимы правительственныя изысканія.

И. И. Ивановъ. Къ чему изысканія, когда соли достаточно: Славянскіе и Брянцевскіе источники имѣютъ около 50 сажень толщины, а Бахмутскіе около 40 сажень.

Крамаревъ. Хотя залежи эти достаточно толсты, но тамъ никто не можетъ больше работать. Затѣмъ я позволю себѣ обратить вниманіе только на одно обстоятельство. Брянцевскіе и Бахмутскіе источники находятся въ разстояніи 10 верстъ другъ отъ друга и между ними непременно должна бы быть соль; между тѣмъ въ Ступкахъ, на разстояніи двухъ верстъ отъ Бахмута, соли не найдено. Въ концѣ концовъ работаютъ только три пункта, когда ихъ могло бы быть 30.

Скарягинъ. Чрезвычайно интересно было бы знать, почему обходится соль на мѣстѣ. Мы знаемъ, почему обходится намъ уголь. Въ связи съ этимъ было бы интересно знать и стоимость соли.

Фелькнеръ. Къ сожалѣнію я могу отвѣтить на этотъ вопросъ только въ будущемъ году.

Крамаревъ. Разница въ добывной цѣнѣ соли и угля не можетъ быть велика. Правда, соль находится на большей глубинѣ и соляныя шахты приходится устраивать болѣе глубокия, но это составляетъ вопросъ капитала, а въ добывной цѣнѣ разница можетъ быть максимумъ 2—3 коп. на пудѣ.

Витте. Соль—продуктъ первой необходимости, поэтому желательно, чтобы цѣна на соль упала до минимальной величины.

Чѣмъ больше будетъ площадь разработки этого продукта, тѣмъ больше будетъ конкуренція; цѣна на соль упадетъ и это будетъ полезно для всей Россіи; поэтому я поддерживаю ходатайство о томъ, чтобы просить правительство произвести какъ можно больше развѣдокъ.

Предсѣдатель. Мнѣ кажется, уже достаточно коснулись вопроса со всѣхъ сторонъ и потому, если-бы собранію угодно было обратиться съ ходатайствомъ по тѣмъ вопросамъ, которые здѣсь затронуты, то я составилъ редакцію, которую и представляю на ваше одобреніе. (Проектъ ходатайства выслушанъ).

Авдаковъ. Мнѣ кажется, въ виду того, что дѣло это совершенно новое и здѣсь были высказаны совершенно различныя мнѣнія, необходимо передать вопросъ въ комиссію. По крайней мѣрѣ для меня этотъ вопросъ на столько не выясненъ, что, если онъ не будетъ переданъ въ комиссію, я принужденъ буду отказаться отъ голосованія.

Предсѣдатель. Я уже предлагалъ это. Мнѣ отвѣтили, что это затянетъ дѣло; но работы комиссіи займутъ какихъ нибудь 3—4 дня и, конечно, лучше отложить и знать всѣ подробности.

Мевіусъ. Конечно необходимо передать въ комиссію, чтобы спросить лицъ заинтересованныхъ, чему желательно подчиниться. На съѣздѣ сдѣлать этого нельзя.

Предсѣдатель. Я опять повторяю: угодно ли собранію чтобы была назначена комиссія, которая бы разработала этотъ вопросъ болѣе подробно или угодно, чтобы теперь производилось голосованіе по каждому предмету особо? Кому угодно, чтобы вопросъ былъ переданъ въ комиссію, прошу встать (Большинство встало)

Засѣданіе прервано на 10 минутъ.

Предсѣдатель. По программѣ у насъ теперь на очереди вопросъ о средствахъ къ сооруженію частныхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ путей къ рудникамъ и копамъ. Объ этомъ вопросѣ уже упоминалъ г. Авдаковъ при чтеніи отчета уполномоченныхъ. Точно такое же предложеніе, какое онъ получилъ, получилъ и я, и нахожу нужнымъ возобновить въ вашей памяти то, что было прочитано,

тѣмъ болѣе, что многія лица, которыя теперь прибыли, не участвовали въ первомъ засѣданіи нашего съѣзда. (По прочтеніи предложенія Министерства путей сообщенія, смотр. стр. 20). Одинъ изъ этихъ пунктовъ уже исполненъ, именно—Богодуховскія и Кальміусскія копи представили тѣ доводы, которые заставляютъ провести линію отъ ихъ копей и доставили также свѣдѣнія о количествѣ добываемаго угля и вообще о богатствахъ этого района. Тоже самое должны будутъ сдѣлать и тѣ шахтовладѣльцы, которые пожелаютъ соединиться съ станціями уже существующихъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того есть здѣсь обстоятельство, которое близко касается шахтовладѣльцевъ, именно, насколько владѣльцы копей могутъ быть привлечены къ участію въ расходахъ для проведенія этихъ путей. Не знаю, готовы ли гг. шахтовладѣльцы къ тому, чтобы дать отвѣтъ. Если кто желаетъ теперь сдѣлать заявленіе, то я приглашаю.

З о л о т а р е в ь. Вотъ этотъ вопросъ нужно непременно передать въ комиссію.

К р а м а р е в ь. Мнѣ кажется, что передачей въ комиссію едва ли будетъ достигнуто правильное разрѣшеніе вопроса. Здѣсь собственно заинтересованы тѣ шахтовладѣльцы, которые желаютъ, чтобы ихъ рудники были соединены съ главной линіей рельсовыми путями. Между тѣмъ увѣдомленіе получено нами относительно недавно и большинство не могло приготовиться къ этому, не могло составить планы, приблизительную смѣту и т. д. Если бы дали больше времени, то многіе могли бы представить всѣ нужныя цифровыя данныя. Напримѣръ, мой рудникъ находится въ одной верстѣ отъ станціи желѣзной дороги и въ 100—200 саженьяхъ отъ рельсоваго пути; я могъ бы заявить на съѣздѣ, что очень желалъ бы, чтобы мой рудникъ былъ соединенъ съ главной линіей рельсовымъ путемъ; я могъ бы исчислить приблизительное количество вырабатываемаго угля, но я не знаю, достаточно ли только сказать на словахъ, или надо подать формально на бумагѣ и представить планы. Если достаточно только заявить, то я заявилъ бы; если же нужно представить всѣ данныя на бумагѣ, то я просилъ бы назначить время, чтобы мы могли подготовиться; иначе, безъ представленія цифрѣ"

выхъ данныхъ и плановъ, комиссіи не о чемъ будетъ разсуждать.

Предсѣдатель. Очень понятно, что многіе шахтовладѣльцы не подготовились къ этому вопросу, какъ вы и указали, но и не требуется, чтобы это сдѣлалось сегодня или завтра. Вопросъ передается въ комиссію, чтобы установить общія положенія, на примѣръ, въ какой мѣрѣ могутъ участвовать владѣльцы въ расходахъ: можетъ быть они могутъ предоставить часть своей земли даромъ, можетъ быть согласятся принять на себя другіе расходы; и именно говорю, что въ комиссію вопросъ вносится для разработки въ общихъ чертахъ и тогда тѣ данныя, которыя будутъ ею представлены, послужатъ въ подкрѣпленіе ходатайства владѣльцевъ.

Фелькнеръ. И я поддерживаю мнѣніе, что надо передать вопросъ въ комиссію, потому что нужно выработать общее положеніе. Вѣроятно, не разстояніе обусловливаетъ возможность проведенія пути; нужно для этого выработать правильное положеніе, на основаніи котораго можно было бы имѣть подъѣздные пути при извѣстной долѣ расходовъ шахтовладѣльцевъ. Затѣмъ я воспнусь другаго вопроса, который относится къ подъѣзднымъ путямъ—это условіе примыканія линіи подъѣзднаго пути къ общей линіи государственной желѣзной дороги. Мнѣ довелось слышать, что до сихъ поръ позволяли примыкать къ главной линіи съ тѣмъ условіемъ, чтобы къ этой подъѣздной линіи позволяли примыкать и другимъ горнопромышленникамъ, которые бы желали воспользоваться ею. До сихъ поръ я получалъ отвѣты неудовлетворительные: одни говорили, что это принято за принципъ, а другіе, что это можетъ быть измѣнено. Для меня это—вопросъ въ высшей степени важный, можетъ ли частное лицо воспользоваться подъѣзднымъ путемъ только само и на сколько ограждены отъ этого посягательства другія лица. Итакъ, я ставлю еще одинъ вопросъ, обязательно ли устраивать подъѣздные пути и даже содѣйствовать этому устройству съ тѣмъ, чтобы къ нему могли примыкать и другія лица?

Авдаковъ. Въ отчетѣ нашихъ уполномоченныхъ я вамъ докладывалъ, что въ совѣщаніяхъ техническо-инспекторскаго коми-

тета, именно тотъ проектъ правилъ, который выработанъ на прошломъ създѣ, былъ раздѣленъ на двѣ части: одна часть общая, которая принята совѣщаніемъ и на которую я указывалъ, что желательно, чтобы при обсужденіи этого вопроса, земство высказало свои замѣчанія. Вторая часть касается правилъ установленія тарифа, обмена вагоновъ, условій примыканія и т. д. Совѣщаніе предоставило намъ, какъ уполномоченнымъ, выдѣлить изъ прошлогодняго проекта эту вторую часть и обсудить ее на създѣ. Поэтому я считаю, что необходимо окончательно здѣсь же выработать проектъ подъѣздныхъ путей, о которомъ я говорилъ.

П о п о в ь. Пользуясь милостивымъ вниманіемъ правительства къ нуждамъ углепромышленности, я, какъ представитель восточной части донецкаго бассейна, долженъ заявить о необходимости у насъ подъезднаго пути къ Власовскому руднику. Власовскій и Грушевскій рудники находятся въ разстояніи 4—5 верстъ отъ линіи желѣзной дороги; перевозка обходится здѣсь по 3 коп. съ пуда, между тѣмъ, это—богатый рудникъ, обѣщаетъ дать отъ 7 до 8 милліоновъ пудовъ угля и даетъ прекрасные результаты по добыванію антрацита. Поэтому я заявляю о необходимости проведенія подъезднаго пути до ближайшей станціи Воронежской дороги.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Мы не будемъ теперь разбирать на създѣ подобнаго рода заявленій. Всѣ эти доводы вы можете представить въ комиссію на обсужденіе. Вѣроятно, будутъ заявленія отъ многихъ рудниковъ, какъ и ваша, которая, можетъ быть, убѣдятъ правительство въ необходимости, вслѣдствіе мѣстныхъ условій, провести небольшія линіи. Но самый характеръ этого рода дорогъ уже теперь опредѣленъ Богодуховскими и Кальміусскими рудниками. По всей вѣроятности, предпочтеніе будутъ отдавать цѣлому району копей, такъ что нѣсколько копей будутъ соединяться вмѣстѣ для ходатайства и тогда это ходатайство будетъ уважено скорѣе. Однимъ словомъ мы теперь объ этомъ разсуждать не будемъ и всѣ заявленія подобнаго рода я прошу вносить въ комиссію.

П о п о в ь. Я только заявилъ въ общихъ чертахъ и просилъ бы позволенія дополнить, что Власовскій рудникъ не составляетъ

одной копи; это цѣлая группа рудниковъ, добыча которыхъ въ настоящее время доходить до 3.000.000 пудовъ, но въ близкомъ будущемъ обѣщаетъ дойти до 7—8.000.000.

А л ч е в с к і й. По поводу подъѣздныхъ рельсовыхъ путей я считаю необходимымъ представить нѣкоторыя разъясненія и высказать свои соображенія; потому во 1) что съ положеніемъ этого вопроса я отчасти знакомъ, какъ уполномоченный вашъ на послѣднемъ сѣздѣ и во 2) какъ участникъ въ угольномъ дѣлѣ Алексѣевскаго горнопромышленнаго общества, для котораго рельсовый подъѣздный путь представляетъ большую необходимость. Подъѣздные рельсовые пути, дѣйствительно, возбуждаютъ множество различныхъ вопросовъ. Вопросъ, поставленный членомъ настоящаго сѣзда г. Фелькнеромъ, имѣетъ весьма важное значеніе. Какъ будутъ сооружаться подъѣздные рельсовые пути, какія имъ будутъ предоставлены права, будутъ-ли они сооружаться такимъ образомъ, чтобы служить для удовлетворенія потребностей одного лица, или всѣхъ вообще? На это можно оувѣтить, что, конечно, разрѣшеніе этого вопроса будетъ заключаться въ томъ способѣ осуществленія такого пути, который будетъ, такъ сказать, присущъ каждому отдѣльному случаю. Если частное лицо, сознавши необходимость и выгодность постройки рельсоваго пути, будетъ строить такой путь на собственные средства, то по моему личному мнѣнію за этимъ лицомъ должно признаваться право на то, чтобы преимущественно, если не специально, это лицо, осуществившее дорогу на свои средства, не прибѣгая ни къ какимъ пособіямъ правительства, пользовалось этой дорогою. Проектъ положеній о постройкѣ рельсовыхъ путей, который былъ выработанъ на предшествовавшемъ сѣздѣ, при участіи представителя Министерства путей сообщенія г. Ласкина, при участіи членовъ комиссіи и представителя Азовской дороги, подвергнуть измѣненію въ частномъ засѣданіи техническо-инспекторскаго комитета. Измѣненіе это было сдѣлано съ цѣлью улучшить положенія проекта, но, на мой личный взглядъ, оно ухудшило ихъ настолько, что сдѣлало совсѣмъ невозможнымъ осуществленіе подъѣздныхъ рельсовыхъ путей на

частныя средства, на тѣхъ основаніяхъ, которыя проектируются комитетомъ. Въ числѣ положеній есть слѣдующее: если рельсовый путь будетъ построенъ на средства частнаго лица, то все таки Министерство путей сообщенія въ каждый моментъ, можетъ по своему усмотренію и по своей оцѣнкѣ, взять этотъ путь въ свое завѣдываніе. Какія будутъ основанія оцѣнки для выкупа рельсоваго пути отъ частнаго лица не указывается. Затѣмъ тамъ же сказано, что въ случаѣ, если правительство найдетъ нужнымъ открыть движеніе по этому пути, перевозить войска, почту и пассажировъ, то оно также будетъ имѣть на это право. Я полагаю, что такая несообразность произошла, именно изъ за того, чтобы создать, на всѣ случаи осуществленія такихъ рельсовыхъ путей, общее положеніе. Между тѣмъ дѣло это стоитъ въ слѣдующемъ видѣ: мы нуждаемся въ рельсовыхъ путяхъ, которые перевозили бы только грузы горной промышленности. Если же этимъ самымъ рельсовымъ путемъ будетъ навязана обязанность перевозить пассажировъ и т. п., то слѣдовательно, техническія требованія для сооруженій будутъ Министерствомъ путей сообщенія повышены. Отсюда явятся дорогія сооруженія, дорого стоющіе рельсовые пути, на столько дорогіе, что для частнаго лица не будетъ возможности вовсе ихъ осуществить; между тѣмъ, мнѣ всегда казалось, что при сооруженіи такихъ подъѣздныхъ путей, въ нѣкоторыхъ случаяхъ могло бы быть допущаемо пониженіе техническихъ требованій; такъ, напримѣръ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ могло бы быть допущаемо употребленіе старыхъ рельсовъ. Что же касается того, что каждый рельсовый путь долженъ быть открытъ не для одного лица, а для всѣхъ, то при такомъ положеніи дѣло не можетъ быть осуществлено иначе, какъ при значительномъ денежномъ участіи со стороны казны. Вотъ здѣсь, съ особеннымъ для меня лично удовольствіемъ, я останавливаюсь на послѣдемъ предложеніи Министерства финансовъ по поводу ходатайства о проведеніи пути на богодуховскую балку, предложеніи, въ которомъ говорится, что съѣздъ долженъ выработать общій планъ этихъ рельсовыхъ путей и указать, какія съ своей стороны средства могутъ предложить углепромышленники для осу-

ществленія этихъ рельсовыхъ путей. Въ этомъ предложеніи Министерства финансовъ я вижу намѣреніе оказать содѣйствіе этому дѣлу и думаю, что намъ для осуществленія его нужно начать не съ переработки и обсужденія того общаго положенія для постройки рельсовыхъ подъѣздныхъ путей, о которомъ я имѣлъ честь сказать, а прямо начать съ обсужденія и выработки основаній для постройки рельсоваго пути на Богодуховскую балку, затѣмъ въ районѣ—около станціи Изюмъ, къ Брянцевскимъ солянымъ копанямъ, къ Варварополью, къ Марьевкѣ, въ области войска Донскаго въ той мѣстности, на которую указалъ генераль Поповъ и т. д.

Золотаревъ. Могутъ быть указаны еще многія другія мѣстности и потому лучше всего передать это въ комиссію.

Алчевскій. Вотъ именно я все это говорю для того, чтобы выяснить, насколько необходимо всѣмъ намъ принять участіе въ засѣданіяхъ этой комиссіи и чтобы начать это дѣло съ частнаго случая, именно съ постройки подъѣзднаго пути къ богодуховской балкѣ, а не приниматься за переработку общаго положенія, которое кромѣ затрудненій намъ ничего не представитъ.

Золотаревъ. Прежде всего г. Алчевскій не далъ намъ яснаго понятія о томъ, что такое постройка частнымъ лицомъ подъѣзднаго пути, безъ пособія правительства. Такой путь не можетъ быть осуществленъ частнымъ лицомъ, если оно не поведетъ его по своей собственной землѣ. Если по своей собственной землѣ, то никто не будетъ препятствовать; но если по землѣ чужой, то необходимо прибѣгнуть къ пособію правительства, пособію весьма серьезному. Правительство крайне чутко относится къ правамъ чужой собственности и экспроприации, такъ какъ это такая прерогатива, къ которой слѣдуетъ относиться весьма осторожно. Если я веду путь по чужой землѣ и получаю пособіе относительно экспроприации, то это невозможно сдѣлать безъ вознагражденія. Что же требуетъ теперь правительство въ пунктахъ этого положенія? Оно требуетъ перевозки войскъ, пассажировъ въ случаѣ надобности; впрочемъ, не даромъ, а все за извѣстное вознагражденіе. Между тѣмъ здѣсь предлагаютъ, чтобы частное лицо построило вѣтвь и потомъ имѣло бы право

не допускать никого по ней ѣздить. Получивъ пособіе, хотя бы въ одной экспроприаціи, этого уже невозможно допустить. Положимъ, я буду проводить дорогу отъ Варварополя, правительство даетъ мнѣ право экспроприаціи, я проведу путь и никого не пропущу. Теперь въ Брянцевкѣ проводятъ путь; здѣсь, обошлись безъ пособія правительства, потому что получили экспроприацію даромъ; но все таки изъ за частнаго интереса тормозить дѣло общее—невозможно; мы собрались здѣсь для того, чтобы говорить объ общемъ дѣлѣ, а не о частныхъ интересахъ. Я слышала, что предполагается провести путь отъ станціи Изюмъ. Представьте, что проведется путь къ руднику г. Алчевскаго; здѣсь группируются десять рудниковъ и онъ не позволитъ никому ѣздить. Если дѣло передастся въ комиссію, быть можетъ, мы найдемъ скорѣе тѣ средства, на которыя указываетъ правительство и придемъ къ желаннымъ результатамъ, не особенно увлекаясь частными интересами.

А л ч е в с к і й. Я хотѣлъ бы объясниться съ генераломъ Золотаревымъ. Мнѣ кажется, онъ недостаточно понялъ меня или, быть можетъ, я недостаточно ясно высказался. Я говорю, что правительство предъявляетъ къ подобнаго рода сооруженіямъ такіа требованія, что никакимъ образомъ такіе пути не могутъ строиться на частныя средства. Какъ изволите видѣть, тутъ вовсе нѣтъ того, на что вы возражали. Затѣмъ вы сослались на такой примѣръ, что я желаю построить путь къ своему собственному руднику и никого не пустить. Если бы дѣло было поставлено въ такіа условія, что представилась бы возможность построить мнѣ или другому лицу безъ всякаго пособія со стороны правительства или кого бы то нибыло путь, то какимъ образомъ принять на себя всѣ обязательства, изложенныя въ этихъ правилахъ о постройкѣ рельсовыхъ путей. Вамъ нужна дорога, чтобы перевозить уголь, но изъ за этого вамъ навязываютъ возить уголь для всѣхъ, возить пассажировъ и т. д. и въ концѣ концовъ вы должны принять на себя отвѣтственность за все, что произойдетъ на этой дорогѣ: если произойдетъ крушеніе, то отправляйтесь на скамью подсудимыхъ. Я хочу выяснитъ, что рельсовые

подъездные пути могутъ осуществиться не на основаніи того положенія, которое выработано, а исходя изъ того предложенія о постройкѣ богодуховскаго подъезднаго пути, которое послѣдовало отъ г. Министра финансовъ и затѣмъ всѣ мои сужденія именно, имѣли цѣлью сказать и доказать, что намъ всѣмъ, заинтересованнымъ лицамъ, необходимо по возможности участвовать въ той комиссіи, въ которую предлагается передать дѣло.

Золотаревъ. Правительство говоритъ, что вы будете возить грузы, на сколько это не будетъ мѣшать вашимъ специальнымъ дѣламъ. Вы выстроили себѣ путь специально для перевозки угля и будете возить свой уголь, а остатокъ свободнаго времени можетъ быть совершенно предоставленъ другимъ лицамъ. За симъ я перехожу къ условіямъ примыканія, установленнымъ Министерствомъ. Положимъ, г. Алчевскій выстроилъ вѣтвь, г. Фелькнеръ примыкаетъ къ ней—несомнѣнно г. Фелькнеръ долженъ участвовать въ сооруженіи и содержаніи этой дороги; установятся извѣстныя отношенія, но запретить г. Фелькнеру примкнуть къ этой дорогѣ, нельзя. Другой частный случай: Брянцевское общество выстроило путь безъ всякаго пособія на своей землѣ, но теперь представитель общества Деконовскаго говоритъ: сдѣлайте одолженіе, возьмите, что хотите, только перевозите наши грузы.

Скарятинъ. До сихъ поръ говорилось о тѣхъ путяхъ, которые имѣютъ быть построены, но у насъ уже существуютъ нѣкоторые подъездные пути и теперь было бы своевременно выработать тѣ условія, которыя должны быть предъявлены этимъ путямъ. Напримѣръ, русское общество пароходства и торговли имѣетъ свой путь и за подачу намъ вагоновъ при нашемъ локомотивѣ съ насъ взимаетъ очень большой тарифъ, именно $15/100$ съ пуда — гораздо больше чѣмъ какая бы то ни было дорога. Поэтому должны быть выработаны правила, въ какихъ отношеніяхъ должны стоять тѣ хозяева, которые уже имѣютъ свои подъездные пути.

Гейцельманъ. Вопросъ о рельсовыхъ путяхъ заключается въ себѣ цѣлый рядъ разностороннихъ элементовъ. Высказаться объ этомъ вопросѣ въ нѣсколькихъ короткихъ словахъ да-

же невозможно: здѣсь затрогивается вопросъ о самой постройкѣ пути, объ эксплуатаціи, о средствахъ къ постройкѣ, о примыканіи къ магистральной линіи дорогъ, о примѣненіи къ существующему законоположенію и наконецъ, самое главное—о направленіи подъѣздныхъ рельсовыхъ путей. Въ этомъ уже лежитъ то, что затрогиваетъ личный интересъ каждаго отдѣльнаго угленомышленника. Если вы меня спросите, какъ я желалъ бы, что бы были проведены дороги изъ того количества верстъ, которое уже утверждено къ постройкѣ, то я, какъ представитель надеждинскаго рудника, покорнѣйше просилъ бы построить линію отъ ближайшей станціи—Изюмъ къ нашему руднику, а еще лучше отъ станціи Юрьевки. Точно такое-же желаніе таится въ каждомъ изъ насъ, слѣдовательно, привести всѣ наши желанія къ одному знаменателю чрезвычайно трудно. Нужно сгруппировать матеріалъ, сообразить, какая группа копей имѣетъ въ данную минуту больше правъ на постройку подъѣзднаго пути и какая этого права не имѣетъ. Весь этотъ матеріалъ можетъ разсматриваться въ отдѣльной специальной комиссіи.

Фелькнеръ. Позвольте мнѣ пополнить общее впечатлѣніе, которое у насъ осталось послѣ прешій о подъѣздныхъ путяхъ. Дѣйствительно, если человѣкъ построилъ путь на своей землѣ и на свой собственный счетъ, то казалось бы по праву собственности, онъ не обязанъ дѣлиться этой линіей съ кѣмъ бы то ни было; но вѣдь его линія нуль, если онъ не примкнулъ къ общественной желѣзной дорогѣ и для меня важенъ именно вопросъ: что такое общественная государственная дорога? Это достояніе общественное; тамъ *я* не существуетъ, а существуетъ *мы*. Благодаря этому *мы* допущено право отчужденія собственности, которое есть основаніе всякаго государственнаго строя. Разъ частный человѣкъ позволилъ себѣ примкнуть къ государственной дорогѣ, онъ, такъ сказать, помазанъ этимъ общественнымъ правомъ и обязательно долженъ дѣлать для всѣхъ ту же услугу, которую дѣлаетъ государственная дорога. Онъ не можетъ воспретить примкнуть къ себѣ на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и ему позволено примкнуть къ государственной дорогѣ. Если я выстроилъ дорогу на своей землѣ и мнѣ дозволе-

но будетъ не допускать примыкать другимъ, а моему сосѣду это понадобится, то я скажу: заплатите мнѣ миллионъ. Вотъ это право должно быть ограничено.

Председатель. Г. Фелькнеръ такъ вѣрно и широко опредѣлилъ характеръ и значеніе рельсовыхъ подъѣздныхъ путей, что на этомъ можно покончить пренія и передать дальнѣйшую разработку вопроса въ комиссію. Кромѣ того не найдете-ли вы удобнымъ, чтобы передать въ комиссію и тотъ вопросъ о горнорабочихъ, который былъ уже затронутъ на прошломъ сѣздѣ и который влюченъ въ программу для того, чтобы мы еще больше разработали его, дополнили и исправили недостающее.

Авдаковъ. Не найдете ли вы возможнымъ, прежде чѣмъ передавать этотъ вопросъ въ комиссію, предложить собранію выслушать два проекта по этому вопросу и высказаться въ общихъ чертахъ о томъ, что комиссія должна сдѣлать. Въ прошломъ году, когда была назначена комиссія по горнорабочему вопросу, безъ предварительнаго обсужденія вопроса въ общемъ собраніи, комиссія была поставлена въ крайне затруднительное положеніе, потому что она не знала, въ какомъ направленіи она должна работать. Затѣмъ, послѣ отчета комиссіи, было высказано много возраженій, которыя такъ и остались возраженіями и не вошли въ докладъ.

Председатель. Какъ вы сами знаете, у насъ съ вами два взгляда на направленіе работъ и на разработку вопросовъ сѣзда. Я считаю болѣе полезнымъ предварительно передавать вопросы въ комиссію для разработки и потомъ предлагать ихъ на обсужденіе общаго собранія; а вы желаете, чтобы были сначала пренія, потомъ составлена была комиссія, потомъ опять пренія. Для того, чтобы избѣгнуть повтореній, я держусь того правила, чтобы передавать сначала въ комиссію; но если сѣзду угодно принять предложеніе г. Авдакова, то я ничего не имѣю противъ этого и если сѣзду угодно ознакомиться съ двумя упомянутыми проектами и начать пренія на основаніи этихъ проектовъ, то я такъ и направляю пренія и работы; но если вы желаете, чтобы была

назначена комиссія, которая ознакомилась бы сперва съ этими двумя проектами съ тѣмъ, чтобы еще больше разработать вопросъ, то мы такъ и поступимъ.

Шейерманъ Изъ предварительныхъ обсужденій на съѣздѣ выясняется направленіе, въ которомъ комиссія должна работать. Поэтому я присоединяюсь къ предложенію г. Авдакова.

Предсѣдатель. Тогда мы сегодня не трошемъ этого вопроса.

Ивановъ В. А. Я позволю себѣ возвратиться къ вопросу о подъѣздныхъ путяхъ и попрошу передать въ ту же комиссію вопросъ о правахъ нѣкоторыхъ шахтовладѣльцевъ производить нагрузку и отправку угля на существующихъ полустанціяхъ, съ которыхъ отправки еще не были производимы.

Предсѣдатель. Хорошо. Итакъ, по горнорабочему вопросу вамъ будутъ сообщены проекты гг. Мевіуса и Яшевскаго; вы ознакомитесь съ ними и тогда будутъ назначены пренія, а сегодняшнее засѣданіе закрывается.

Журналъ 5-го засѣданія (15 Ноября).

Засѣданіе открыто въ 1 часъ дня. Присутствовало 44 членовъ съѣзда.

Засѣданіе открыто чтеніемъ отзыва предсѣдателя Екатеринославской губернской земской управы по вопросу о грунтовыхъ дорогахъ—на имя уполномоченнаго отъ VI съѣзда Н. С. Авдакова. П. А. Карповъ указываетъ, что въ случаѣ непризнанія уѣзднымъ собраніемъ необходимости какой дороги—цѣль не можетъ быть достигнута. И. Ф. Фелькнеръ находитъ необходимымъ послать двухъ или трехъ уполномоченныхъ отъ съѣзда для участія въ земскихъ собраніяхъ. М. М. Крамаревъ согласенъ съ И. Ф. Фелькнеромъ, и кромѣ того находитъ что лучше дѣйствовать черезъ представителей промышленности, нежели прямо отъ себя каждому углепромышленнику отдѣльно; это подтверждаетъ примѣромъ. М. И. Яшевскій изложилъ настоящее положеніе вопроса о грунтовыхъ дорогахъ и прочелъ отвѣтъ Бахмутской уѣздной управы—только что полученный имъ. М. М. Крамаревъ находитъ убыточнымъ для отдѣльныхъ углепромышленниковъ ждать времени составленія общаго плана грунтовыхъ дорогъ и его утвержденія. М. И. Яшевскій объясняетъ причину почему желательна выработка общей сѣти грунтовыхъ дорогъ. И. Ф. Фелькнеръ высказывается за то, чтобы общая сѣть была выработана самимъ земствомъ, при чемъ отъ углепромышленности должны быть представители. Н. С. Авдаковъ предлагаетъ представить земству тѣ планы, какіе имѣются, не дожидаясь пока будутъ доставлены всѣ остальные. М. М. Крамаревъ подтверждаетъ предложеніе Н. С. Авдакова. Я. К. Поповъ указываетъ на одинъ частный случай. М. М. Крамаревъ приводитъ практику мирового суда относительно грунтовыхъ дорогъ. М. А. Золотаревъ находитъ, чтобы губернаторъ вслѣдствіе ходатайства уполномоченныхъ могъ созывать экстренныя уѣздныя собранія для разрѣшенія грунтовыхъ

дорогъ. Е. Н. Таскинъ излагаетъ положеніе вопроса о грунтовыхъ дорогахъ. Н. С. Авдаковъ поясняетъ, что земства не обязаны увѣдомлять о времени своихъ собраній ни отдѣльныхъ углепромышленниковъ, ни ихъ представителей. Предлагаетъ ходатайствовать о разрѣшеніи съѣзду имѣть на всѣхъ чрезвычайныхъ и очередныхъ земскихъ собраніяхъ своихъ представителей съ правомъ голоса. М. М. Крамаревъ поддерживаетъ это предложеніе. Предсѣдатель предложилъ перейти къ вопросу о тарифѣ. Н. С. Авдаковъ напоминаетъ, что вопросъ о тарифѣ разрѣшено разсматривать въ смыслѣ пониженія на дальнія разстоянія безъ повышенія его на ближнія. М. А. Золотаревъ полагаетъ что нельзя будетъ достигнуть пониженія тарифа на дальнія разстоянія безъ повышенія на ближнія. П. В. Леоновъ заявилъ, что Московско-Курская дорога на лѣтніе мѣсяцы будетъ понижать тарифъ до $\frac{1}{70}$. В. А. Ивановъ показываетъ, что Азовская дорога, со среднимъ пробѣгомъ угля въ 180 до 200 верстъ, не можетъ понизить тарифа. г. Чикваидзе заявляетъ, что и Воронежская желѣзная дорога не можетъ понизить своего тарифа на уголь. А. К. Алчевскій доказываетъ, что еслибы Азовская дорога понижала тарифъ до $\frac{1}{70}$ на лѣтніе мѣсяцы, то пробѣгъ по ней угля увеличился бы до 330 верстъ, и это было бы выгодно и для дороги и для углепромышленности. И. И. Балкашинъ заявилъ что Донецкая дорога, возитъ только одинъ уголь, при среднемъ пробѣгѣ его въ 65 верстъ—тарифа понизить не въ состояніи. М. А. Золотаревъ согласенъ, что Донецкая дорога не можетъ понизить тарифа, но Азовская можетъ и должна, ибо по его расчету средній пробѣгъ угля по ней 450 верстъ. В. А. Ивановъ выясняетъ, что Азовская дорога понижать тарифа не можетъ. А. К. Алчевскій настаиваетъ на пониженіи тарифа Азовскою дорогою въ лѣтніе мѣсяцы. Н. С. Авдаковъ приводитъ данныя относительно прямыхъ и обратныхъ грузовъ на Азовской дорогѣ. В. В. Дымманъ возражаетъ, что послѣ 1878 года отношеніе этихъ направленій грузовъ измѣнилось. М. А. Золотаревъ высказываетъ удивленіе, почему Вороножская дорога возитъ уголь по $\frac{1}{65}$, а Азовская не можетъ возитъ дешевле $\frac{1}{60}$. К. К. Гейнцельманъ обращаетъ все вниманіе на приобрѣтеніе для угля Московскаго

рынка; на пониженіе тарифа не разсчитываетъ, а предлагаетъ ходатайствовать о новомъ кратчайшемъ пути черезъ Миллерово, Воронежъ, Елецъ, Тула, Москва. Я. К. Поповъ отвергаетъ пренія на тему дифференціального тарифа и настаиваетъ на обсужденіи тарифа согласно основаніямъ допущеннымъ Министерствами государственныхъ имуществъ и путей сообщенія. А. К. Алчевскій возражаетъ К. К. Гейнцельману, и настаиваетъ далѣе на пониженіи тарифа Азовскою дорогою въ лѣтніе мѣсяцы. М. А. Золотаревъ полагаетъ, что слѣдовало бы согласиться на дифференціальный тарифъ, чтобы уравнять положеніе рудниковъ относительно мѣстной цѣны ихъ продуктовъ. В. А. Добролюбовъ не соглашается на дифференціальные тарифы при возвышеніи ставокъ на ближнія разстоянія. Я. К. Поповъ указываетъ, что съѣзду предложенъ вопросъ о тарифѣ безъ увеличенія ставокъ на близкія разстоянія. К. К. Гейнцельманъ выводитъ уменьшеніе стоимости провоза угля до Москвы черезъ Воронежъ—Елецъ—Тулу. Г. Наслѣдышевъ настаиваетъ на сравненіи тарифа на Воронежской дорогѣ отъ станцій Шахтная, Грушевка и Атюкта въ направленіи на югъ. Н. С. Авдаковъ указалъ, что ходатайство это уже представлено.—Засѣданіе прервано на 10 минутъ. По возобновленіи засѣданія П. Н. Горловъ настаиваетъ на пониженіи тарифа на дальнія разстоянія безъ возвышенія, его на ближнія, и на возвышеніе тарифа для иностраннаго угля. Предсѣдатель предложилъ вопросъ о тарифѣ передать въ комиссію о мѣрахъ къ развитію сбыта угля, и затѣмъ предложилъ перейти къ вопросу о горнопромышленномъ банкѣ. П. Н. Горловъ, какъ предсѣдатель совѣта общества, проситъ съѣздъ поддержать ходатайство общества объ измѣненіи параграфовъ, стѣсняющихъ его дѣйствіе, и читаетъ свой докладъ. Я. К. Поповъ поддерживаетъ это ходатайство. М. А. Золотаревъ находитъ полезнымъ предоставить обществу право комиссіонной продажи. П. Н. Горловъ поясняетъ, что безъ общаго собранія участниковъ общества, вопроса этаго рѣшить нельзя. Н. С. Авдаковъ напоминаетъ, что вопросъ этотъ еще на IV съѣздѣ былъ рѣшенъ отрицательно; его личное мнѣніе противъ этаго права. Н. С. Авдаковъ желаетъ себѣ выяснитъ окончательно

могутъ ли быть членами этаго общества и лица не причастныя горному дѣлу. М. А. Золотаревъ высказывается противъ всякаго стеснѣнія. А. В. Шейрманъ выясняетъ, что предложенія Н. С. Авдакова достигнуть невозможно; находитъ необходимымъ разрѣшить банку учетъ соло-векселей. Большинствомъ голосовъ (посредствомъ вставанія) съѣздъ принялъ ходатайство представителя банка; допущеніе же банку права коммисіонной продажи угля отвергъ.—Засѣданіе закрыто въ 3³/₄ час. дня. Слѣдующее засѣданіе назначено на 16-е число въ 12-ть часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 5-го засѣданія.

Предсѣдатель. Мм. гг! Вслѣдствіе извѣстнаго вамъ предложенія о томъ, чтобы горнопромышленники сдѣлали указаніе о тѣхъ путяхъ, которые необходимо провести въ донецкомъ бассейнѣ отъ копей къ желѣзнымъ дорогамъ, представлены данныя отъ управляющаго Семеновскимъ рудникамъ г. Завадзкаго. Эти данныя будутъ переданы въ особую комиссію, а теперь вамъ будетъ прочитанъ отзывъ г. предсѣдателя Екатеринославской губернской управы нашему уполномоченному Н. С. Авдакову по вопросу о грунтовыхъ дорогахъ.

Авдаковъ. При отчетѣ уполномоченныхъ о ходатайствѣ по поводу грунтовыхъ дорогъ, я имѣлъ честь доложить съѣзду о томъ, что послѣдовало разъясненіе отъ г. Министра внутреннихъ дѣлъ Екатеринославскому земству, что земство на основаніи существующихъ Временныхъ правилъ о земскихъ учрежденіяхъ должно заботиться о проложеніи грунтовыхъ дорогъ, гдѣ это понадобится. Я докладывалъ уже, что мы нашли нужнымъ снестись съ Екатеринославскимъ земствомъ по этому предмету. Вотъ отвѣтъ г. предсѣдателя Екатеринославской губернской управы:

ПРЕДСѢДАТЕЛЯ
ЕКАТЕРИНОСЛАВСКОЙ *Господину уполномоченному VI съѣздомъ*
ГУБЕРНСКОЙ ЗЕМСКОЙ *горнопромышленниковъ юга Россіи, горному*
У П Р А В Ы. *инженеру Н. С. Авдакову.*

— 86 —
Ноября 9 дня 1882 года.

№ 22.

Екатеринославъ.

На отношеніе Ваше, Милостивый Государь, отъ 22 истекшаго октября № 40, имѣю честь увѣдомить, что полученный губернской управою, такого же точно содержанія, какъ

и Вами, отзывъ г. Министра внутреннихъ дѣлъ на ходатайство чрезвычайнаго Екатеринославскаго губернскаго земскаго собранія по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ отъ рудниковъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ,—будетъ представленъ очередному, съ 30 сего Ноября, губернскому земскому собранію въ докладѣ управы о результатахъ ходатайствъ, основанныхъ на его постановленіяхъ.

Не считая возможнымъ предрѣшить теперь, какъ отнесется губернское собраніе къ этому отзыву графа Толстаго, а пока могу обѣщать только сообщить Вамъ, въ свое время, послѣдующее по нему постановленіе собранія. Если же Вамъ угодно было бы знать въ настоящее время мое личное мнѣніе по этому предмету, раздѣляемое и остальнымъ составомъ присутствія губернской управы, то я долженъ бы былъ, къ сожалѣнію, сказать, что въ виду тѣхъ прямыхъ и отдѣльныхъ указаній г. Министра внутреннихъ дѣлъ на существующія у насъ законоположенія по отношенію къ данному ходатайству, едва ли удобно было бы возобновлять его отъ имени собранія. Всѣ торговыя, групповыя и т. п. (за исключеніемъ почтовыхъ) дороги въ нашей губерніи находятся въ вѣдѣніи уѣздныхъ земствъ; слѣдовательно лица, признающія необходимымъ проведеніе новыхъ такихъ дорогъ, должны обращаться о томъ съ заявленіями непосредственно въ уѣздныя земскія собранія. Если эти послѣднія признаютъ съ своей стороны такія заявленія заслуживающими удовлетворенія, то, по состоявшемуся о томъ постановленію, уѣздная управа распоряжается о приведеніи его въ исполненіе, съ отчужденіемъ, по соглашенію съ владѣльцемъ, необходимаго для дороги количества земли; въ случаѣ же недостиженія соглашенія, отчужденіе это, какъ разъяснено графомъ Толстымъ, производится, по ходатайству уѣзднаго же земства, порядкомъ указаннымъ въ Т. X ч. 1-й св. законовъ.

Предсѣдатель Янченко.

Фелькнеръ. О чемъ же онъ сожалѣетъ?

Авдаковъ. Оттого что не утверждено предложеніе въ томъ смыслѣ, какъ выработано губернскимъ земскимъ собраніемъ; но для насъ теперь важно, что вопросъ этотъ уже окончательно разъясненъ, что мы имѣемъ возможность проводить грунтовыя до-

роги. Изъ разъясненія видно, что тѣ лица, которымъ нужно проводить дороги, должны обращаться въ уѣздное собраніе съ просьбой отвести дорогу. Въ комиссію выборныхъ было уже представлено заявленіе двухъ углепромышленниковъ гг. Прохорова и Древицкаго.

Фелькнеръ. Все таки нельзя понять, о чемъ тутъ сожалѣніе, а потому мнѣ казалось бы, что было бы крайне полезно обратиться къ г. предсѣдателю Екатеринославской управы, который поддерживалъ насъ.

Авдаковъ. Сдѣланнаго разъясненія совершенно достаточно и земство должно устраивать грунтовыя дороги.

Гарповъ. Земская управа дѣйствительно имѣла основаніе сказать, что она сожалѣетъ въ интересахъ горнопромышленниковъ, потому что сказано: если уѣздное собраніе откажетъ, то губернское собраніе, разсмотрѣвъ просьбу и признавъ ее необходимою, можетъ возбудить ходатайство передъ Министерствомъ. Теперь же, конечно, путь указанъ, но результаты могутъ быть крайне сомнительны, потому что еще вопросъ, будетъ ли просимая дорога признана въ уѣздномъ собраніи необходимою для уѣзднаго земства; если не будетъ признана, тогда дѣль не можетъ быть достигнута.

Фелькнеръ. Вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ на столько важенъ въ моихъ глазахъ, что знать его малѣйшія детали, при нашихъ обсужденіяхъ, необходимо нужно; и именно для изученія этого вопроса во всѣхъ деталяхъ, которыя теперь только открываются, необходимо послать двухъ или трехъ уполномоченныхъ отъ сѣзда для участія въ земскомъ собраніи.

Грамаревъ. Я присоединяюсь къ этому заявленію. Здѣсь является вопросъ крайне сомнительнаго характера: уѣздное собраніе признаетъ ли еще просьбу извѣстнаго частнаго шахтовладельца и найдетъ ли дорогу нужной для земства, какъ торговую. Земство скорѣе всего откажетъ въ такомъ ходатайствѣ, такъ какъ уѣздное земство Бахмутское и Славяносербское состоитъ изъ заинтересованныхъ представителей собственности и имъ гораздо желательнѣе получить цѣну, гораздо высшую, чѣмъ будутъ платить по

существующимъ цѣнамъ. Поэтому слѣдовало бы обращаться не каждому частному шахтовладѣльцу отдѣльно, а скорѣе дѣйствовать коллективно или черезъ уполномоченныхъ, или черезъ выборныхъ. Въ подтвержденіе моихъ словъ я могу представить примѣръ. До уѣзднаго собранія, которое было въ октябрѣ, отъ шахтовладѣльцевъ, которые просили устройства дорогъ, потребовали свѣдѣній съ обозначеніемъ плановъ. Нѣкоторые шахтовладѣльцы, и въ томъ числѣ я, представили планы рудника и желѣзной дороги съ начертаніемъ плана той дороги, которая желательна къ проведенію. Мы полагали, что вопросъ будетъ непременно разрѣшенъ. Между тѣмъ, по нѣкоторымъ причинамъ, намъ неизвѣстнымъ, вопросъ не разрѣшенъ до сихъ поръ; шахтовладѣльцы же чрезвычайно стѣснены. Я могу указать случай, который былъ со мною; я увѣренъ, что такіе случаи бывають со многими. Дорога, которая идетъ отъ моего рудника къ станціи желѣзной дороги, проходитъ на разстояніи 200 сажень черезъ землю г. Голубовскаго. По проекту, еслибы земское собраніе удовлетворило мое ходатайство, я долженъ былъ бы заплатить 20, 30, максимумъ 50 рублей. Въ настоящее время, съ большими усиліями, я вошелъ въ соглашеніе за 400 рублей за право провозить уголь черезъ эту дорогу. При этомъ дорога эта существовала гораздо раньше, но именно потому, что мнѣ нужно возить по ней уголь, ее переорали. Вотъ почему, я говорю, если каждый шахтовладѣлецъ будетъ хлопотать отдѣльно, то скорѣе всего можно думать, что подобнаго рода ходатайства не будутъ уважены; и потому лучше всего намъ дѣйствовать коллективно или черезъ гг. уполномоченныхъ или черезъ гг. выборныхъ.

Предсѣдатель. По этому предмету получено отношеніе Бзхмутской уѣздной управы на имя выборнаго г. Яшевскаго, которое будетъ вамъ сообщено.

Яшевскій. На основаніи постановленія чрезвычайнаго Екаринославскаго земскаго собранія, бывшаго въ апрѣлѣ, участвовавшіе представители со стороны углепромышленности согласились составить общую карту дорогъ, необходимую для того, чтобы въ уѣздныхъ земскихъ собраніяхъ получить утвержденіе этихъ дорогъ.

Для этого было разослано предложѣніе гг. углепромышленникамъ прислать планы такихъ дорогъ; но прислано очень немного плановъ. Земство не можетъ судить по отрывочнымъ свѣдѣніямъ о необходимости каждой дороги. Вотъ почему участвовавшіе въ Екатеринославскомъ земскомъ собраніи представители углепромышленниковъ хотѣли составить общую карту, но за неприсылкой плановъ не могли этого исполнить. Въ добавокъ еще мы получили очень поздно свѣдѣніе о Бахмутскомъ уѣздномъ собраніи и я совершенно случайно узналъ, что собраніе открыто. Чтобы не оттягивать вопроса на болѣе долгій срокъ, я послалъ съ нарочнымъ отношеніе въ уѣздное собраніе, не найдетъ ли оно возможнымъ передать свое полномочіе уѣздной управѣ для того, чтобы, по мѣрѣ поступленія требованій на отводъ дорогъ, управа сама могла распоряжаться. На это отношеніе я получилъ слѣдующее увѣдомленіе:

БАХМУТСКАЯ

УѢЗДНАЯ

ЗЕМСКАЯ УПРАВА.

Выборному отъ углепромышленниковъ по Донецкой каменноугольной желѣзной дорогѣ горному инженеру Яшевскому.

Ноября 11 дня 1882 года.

№ 2293.

г. **БАХМУТЬ.**

Заявленіе Ваше, отъ 11-го октября с. г. за № 917, было прочитано очередному земскому собранію, которое въ засѣданіи 13 октября с. г. постановило: предсѣдателемъ собранія доложено заявленіе выборнаго отъ углепромышленниковъ по Донецкой каменноугольной желѣзной дорогѣ, горнаго инженера Яшевскаго за № 917, вслѣдствіе рѣшенія чрезвычайнаго Екатеринославскаго губернскаго земскаго собранія, состоявшагося въ апрѣлѣ мѣсяцѣ сего года, относительно вопроса о подъѣздныхъ грунтовыхъ дорогахъ отъ каменноугольныхъ и другихъ рудниковъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ. Г. Яшевскій ходатайствуетъ предъ собраніемъ разрѣшить, если

признается возможнымъ, земскою управою, по представленіи плановъ необходимыхъ грунтовыхъ дорогъ, рассмотреть ихъ, утвердить просимыя дороги и опредѣлить взаимныя отношенія по нимъ владѣльцевъ поверхности и владѣльцевъ рудниковъ.

Въ виду непредставленія со стороны выборныхъ комиссіи, по указанію губернскаго земскаго собранія, ни соображеній, ни плановъ направленія грунтовыхъ путей въ уѣздѣ, собраніе, найдя невозможнымъ приступить въ данное время къ рассмотрѣнію и разрѣшенію вопроса о путяхъ, поручило земскою управою, за полученіемъ данныхъ, составить надлежащія соображенія и съ своимъ заключеніемъ доложить будущему собранію.

О чемъ уѣздная управа имѣетъ честь увѣдомить Васъ, милостивый государь.

Предсѣдатель *П. Шершовъ.*

Секретарь *М. Владиміровъ.*

Такъ что теперь, если остальные планы будутъ представлены, то составитя одинъ общій, который уѣздная управа представитъ земскому собранію въ декабрѣ или январѣ.

Б р а м а р е в ь. Я не уясняю себѣ одного вопроса. По предложенію г. Яшевскаго, заинтересованнымъ угленпромышленникамъ необходимо представить планы, на основаніи которыхъ будетъ составленъ общій планъ для представленія его уѣздному собранію. Конечно, можно составить общій планъ, но отъ этого много потеряетъ вопросъ. Напримѣръ, дорога, которая нужна мнѣ, никому больше не нужна, такъ какъ я единственный промышленникъ, которому нужно возить по ней уголь. Мнѣ казалось, если мнѣ нужна эта дорога, то на основаніи проекта выработанныхъ правилъ, которыя предлагались къ утвержденію, я могъ бы пользоваться этой дорогой за указанную плату. Если придется ждать утвержденія общаго плана, то пройдетъ еще много времени, и я считаю себя обязаннымъ замѣтить, что дальнѣйшая проволочка рѣшенія этого вопроса крайне тяжело отразится на угленпромышленности. Не можетъ же стоять рудникъ безъ того, чтобы не отвозить своего продукта на станцію желѣзной дороги, и если еще на годъ заты-

нется вопросъ, то углепромышленники потеряютъ большіе убытки. Слѣдовательно, лучше всего просить составить экстренное собраніе, чтобы планы представлялись каждымъ частнымъ лицомъ и если общіе интересы не будутъ нарушены, то чтобы дороги разрѣшались.

Ишевскій. Я долженъ сдѣлать маленькое поясненіе. Представьте, что къ одной станціи уголь подвозится изъ нѣсколькихъ рудниковъ. Если отъ каждаго рудника будутъ желать имѣть отдѣльную дорогу, то имѣніе такъ изрѣжется, что оно совершенно будетъ обезцѣнено. Поэтому собраніе полагало: если нѣсколько рудниковъ расположены очень близко другъ отъ друга, то провести магистральную линію, къ которой подходили бы другія. Вотъ почему желательно, чтобы былъ составленъ общій планъ; иначе земству дѣйствительно будетъ трудно сообразоваться.

Фелькнеръ. При чтеніи отношенія Екатеринославскаго земства меня ужасно поразило слово: сожалѣніе. Оно мнѣ напомнило моментъ, когда кто нибудь проситъ денегъ или мѣста: сначала общаются, сочувствуютъ, а потомъ сожалѣютъ и отказываютъ. Вотъ и здѣсь вопросъ клонится къ тому же. Вслушиваясь въ то, что происходило на преніяхъ, я нахожу, что вопросъ поставленъ неправильно. У насъ требуютъ плановъ, но какъ же мы составимъ планъ по такому текущему дѣлу, которое возникаетъ ежедневно и ждать намъ разрѣшенія вопроса цѣлый годъ рѣшительно невозможно. Пусть земство само составитъ планъ и позволяетъ примыкать къ главной линіи. Вѣдь дороги должны быть проводимы ежедневно, ежеминутно и потому необходимо, чтобы собраніе уполномочило свою управу вѣдать это дѣло постоянно. Вотъ для чего необходимо послать уполномоченныхъ въ собраніе.

Предсѣдатель. Какимъ путемъ будутъ назначены уполномоченные?

Фелькнеръ. Выбрать и послать.

Авдаковъ. Тѣ уполномоченные, которые участвовали въ земскомъ собраніи, были назначены по просьбѣ г. Министра государственныхъ имуществъ, Министромъ внутреннихъ дѣлъ, и теперь

слѣдуетъ держаться того же порядка. Позвольте сдѣлать еще нѣкоторыя разъясненія по поводу плановъ. Земство и комиссія, которая была избрана собраніемъ, находятъ, что весьма полезно было бы, чтобы углепромышленники представили планы (читаетъ изъ постановленія земскаго собранія): При этомъ, комиссія находила бы весьма полезнымъ, чтобы представители мѣстной горной промышленности представили въ уѣздныя собранія свои соображенія, а также и планъ направленія грунтовыхъ путей, необходимыхъ для удовлетворенія уже существующей горной промышленности, такъ какъ это могло бы освободить уѣздныя земства отъ необходимости, безъ достаточныхъ основаній, прокладывать дороги въ одномъ и томъ же направленіи и въ близкомъ другъ отъ друга разстояніи.

Здѣсь нѣтъ никакого обязательнаго требованія. Затѣмъ я самъ не могу согласиться съ тѣмъ, чтобы ждать пока будетъ выработанъ общій планъ. Когда было сдѣлано постановленіе земскаго собранія, мы обратились къ углепромышленникамъ и просили ихъ доставить свѣдѣнія; но изъ всего района свѣдѣнія представлены тремя или четырьмя рудниками, такъ что придется заявить требованія въ уѣздныя собранія, не дожидаясь плановъ, иначе пришлось бы ждать слишкомъ долго, а дороги необходимо нужны.

Фелькнеръ. Карта земскихъ дорогъ существуетъ въ земствѣ и потому имъ гораздо легче составить планъ, нежели намъ.

Крамаревъ. Земству прекрасно извѣстны всѣ рудники и дороги, которыя имъ нужны, такъ какъ по всѣмъ рудникамъ разъѣзжаютъ члены управы. Я могу добавить одно. Меня сильно интересуется вопросъ о дорогахъ и я представилъ въ комиссію выборныхъ планъ въ сентябрѣ. 11-го октября было засѣданіе уѣзднаго собранія. Если бы я зналъ, то представилъ бы свой планъ прямо туда; но я полагалъ, что нужно ходатайствовать черезъ комиссію выборныхъ; оказывается, что комиссія выборныхъ не знала, когда должно было быть земское собраніе. Теперь придется ждать до будущаго года, если мы будемъ ждать новыхъ плановъ; между тѣмъ какъ каждый день является необходимость въ новыхъ дорогахъ и вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ разсматривается уже не одинъ годъ.

Поповъ Я. К. Статьи закона, относящіяся къ этому вопросу, настолько не ясны, что когда мнѣ приходилось обращаться къ суду и просить только разрѣшенія проѣзда, то мировой судья отказалъ мнѣ, приравнивая вывозъ угля транспорту и находя, что тамъ должна быть транспортная дорога.

Брамаревъ. Мнѣ кажется, практика уяснила совершенно достаточно и этого доказывать совершенно нечего, что всякая промышленность, открывающаяся въ новомъ мѣстѣ, всегда бываетъ поставлена въ самыя невыгодныя условія. Всякій сосѣдь слѣдитъ за вами, открыли ли вы уже производство и смотритъ, чтобы вы заплатили за дорогу, которою должны пользоваться. Подобныя дѣла разсматривались въ мировомъ сѣздѣ и одно было рѣшено въ пользу рудника, а по другому послѣдовало разъясненіе Сената, который призналъ, что всякій собственникъ можетъ распоряжаться своей собственностью. А потому, пока уѣздныя собранія не согласятся устраивать грунтовыя дороги, никакой судъ не дастъ ихъ намъ.

Авдаковъ. Я хотѣлъ пояснить генералу Попову, что разъясненіе правительства, представленное мною сѣзду, послѣдовало очень недавно; вѣроятно и земства теперь только получили его. Въ этомъ разъясненіи говорится, чтобы обращались въ уѣздное земство и если оно откажетъ, тогда нужно будетъ обращаться въ губернское. Чтобы сдѣлать путь наиболѣе скорымъ и практичнымъ, я поддерживалъ такое положеніе, чтобы или предсѣдатель комиссіи выборныхъ или уполномоченный отъ сѣзда, на основаніи вновь сдѣланныхъ разъясненій, просили земство провести грунтовыя дороги. Что же мы будемъ говорить, не зная, чѣмъ кончится наше ходатайство передъ земствомъ. Мы видимъ, что одно земство отнеслось очень сочувственно къ этому вопросу; почему же непременно ждать отказа? Могутъ конечно встрѣтиться всякаго рода случайности, не только по отношенію однихъ дорогъ, но и въ отношеніи всякаго рода просьбъ и заявленій, но мы не можемъ предвидѣть ихъ всѣхъ.

Золотаревъ. Я считаю долгомъ сказать, что при предлагаемомъ способѣ просить черезъ управу и потомъ ждать собра-

ніа, мы потеряемъ много времени. Если бы мы могли просить черезъ уполномоченныхъ въ другой формѣ, то это ускорило бы разрѣшеніе вопроса. Если бы управа, получивши увѣдомленіе, могла передать г. губернатору, а губернаторъ по просьбѣ нашихъ уполномоченныхъ созвалъ бы экстренное собраніе, то дѣло много бы ускорилося. Вмѣстѣ съ тѣмъ, я недавно видѣлся съ предводителемъ дворянства Славяносербскаго уѣзда, да и предсѣдатель Бахмутскаго земскаго собранія говорить тоже самое, что имъ никто не заявлялъ, какія именно дороги нужны. Согласитесь господа, что если учрежденіе не знаетъ, чего отъ него требуютъ, оно само не можетъ о томъ догадаться. Земство не можетъ знать того, что имъ нужно; но если я укажу свою потребность, то оно можетъ согласовать общіе интересы, удовлетворивъ мои нужды. Многими говорившими повторяется то, что уже было у насъ выражено на прошломъ сѣздѣ. Еслибъ мы припомнили все то, что было выработано прошлыми сѣздами, то скорѣе пришли бы къ результату и меньше теряли времени на обсужденіе вопросовъ уже рѣшенныхъ и вынесенныхъ.

Т а с к и н ы ъ. На прошедшемъ сѣздѣ было выражено, что никто не вправѣ распоряжаться грунтовыми дорогами, кромѣ земства, которое является хозяиномъ въ этомъ вопросѣ. Въ Екатеринославскомъ чрезвычайномъ губернскомъ собраніи, въ которомъ по распоряженію Министерства и я имѣлъ честь присутствовать, этотъ вопросъ разбирался еще разъ. Тамъ было выражено такимъ образомъ: что углепромышленники, желающіе получить дорогу, должны обращаться въ уѣздное собраніе на основаніи общаго закона и если не состоится соглашеніе относительно пользованія, платы и т. д., то законъ предлагаетъ хлопотать черезъ губернатора о назначеніи оцѣночной комиссіи. Этотъ путь очень долгій и губернское земство, увѣдомляя уполномоченныхъ, пишетъ, что къ сожалѣнію остается единственный путь основываться на законѣ, до сихъ поръ существующемъ. Я не спорю, можетъ быть земство и сдѣлало бы очень много, но оно не получало никакихъ заявленій. И въ виду нашихъ разъясненій, что есть масса такихъ рудниковъ, которые нуж-

даются въ дорогахъ къ апрѣлю мѣсяцу, земство просило, чтобы выборные представили общій планъ тѣхъ дорогъ, которыя въ то время будутъ желательны. Но изъ этого вовсе не слѣдуетъ, чтобы каждый разъ нужно было представлять какой-то коллективный планъ и вопросъ стоитъ такимъ образомъ, чтобы каждый углепромышленникъ обращался на общихъ законныхъ основаніяхъ въ уѣздное собраніе. Поэтому желательно, чтобы съѣздъ подтвердилъ свое ходатайство о томъ, чтобы во избѣжаніе случаевъ недоразумѣній между владѣльцами земель и углепромышленниками, желающими провести дорогу, окончательной инстанціей въ рѣшеніи этого вопроса было губернскае собраніе. Но пока этого еще нѣтъ, слѣдуетъ сообщить тѣ свѣдѣнія о пяти, шести или девяти рудникахъ, которые представили эти свѣдѣнія и желаютъ провести эти дороги, и эти свои требованія заявить ближайшему земскому собранію.

А в д а к о в ъ. Я опять долженъ напомнить съѣзду, что ходатайство по этому вопросу было нами представлено г. Министру Г. И. и по его просьбѣ, г. Министромъ внутреннихъ дѣлъ разъяснено, что земство должно входить каждый разъ съ ходатайствомъ объ отчужденіи къ г. Министру внутреннихъ дѣлъ. До сихъ поръ не былъ указанъ путь, но теперь путь указанъ и порядокъ выясненъ. Далѣе, я долженъ заявить съѣзду, что ни комиссія выборныхъ, ни ваши уполномоченные не имѣютъ никакого права требовать отъ земства, чтобы оно давало имъ знать о времени созыва собранія. Наконецъ, обращаясь къ тому, что я прочелъ въ отчетѣ, вы увидите, что порядокъ ходатайства о проведеніи путей разъясненъ и намъ не о чемъ въ этомъ направленіи ходатайствовать.

Б р а м а р е в ъ. Дѣло все таки не ясно. Вѣдь ради дороги, представленной на моемъ планѣ, не можетъ быть созвано экстренное собраніе, или можетъ быть что нибудь не ясно обозначено на моемъ планѣ и я опять долженъ ждать цѣлый годъ. Гораздо цѣлесообразнѣе, представленные въ комиссію выборныхъ девять плановъ отослать въ собраніе и спросить, находятъ-ли оно возможнымъ удовлетворить нашу просьбу или нѣтъ; и я бы просилъ теперь же отослать эти планы въ земство и просить назначить экстренное со-

браніе. Пока мы будемъ ходатайствовать о проведеніи той или другой желѣзной дороги, того или иного подъѣзднаго рельсоваго пути, пройдетъ еще много времени; грунтовыя же дороги представляютъ крайнюю необходимость и безъ нихъ нѣтъ возможности обойтись.

А в д а к о в ъ. Если съѣздъ признаетъ это нужнымъ, то я предложилъ бы ходатайствовать передъ правительствомъ о разрѣшеніи съѣзду имѣть на всѣхъ экстренныхъ и очередныхъ земскихъ собраніяхъ своихъ представителей съ правомъ рѣшающаго голоса; тогда имъ давали бы знать о времени созыва собранія.

Б р а м а р е в ъ. Намъ положительно нужно имѣть при уѣздныхъ и губернскихъ собраніяхъ своихъ уполномоченныхъ, которые постоянно слѣдили бы за вопросами, касающимся интересовъ углепромышленности.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Я хотѣлъ обратиться къ собранію съ предложеніемъ о подтвержденіи постановленія о томъ, чтобы ходатайствовать чрезъ то вѣдомство, которое вѣдаетъ этотъ предметъ, о разрѣшеніи съѣзду имѣть въ земскихъ собраніяхъ представителя отъ горнопромышленности для защиты всѣхъ ея интересовъ.

Г о р л о в ъ. Не только одного, но и всѣхъ уполномоченныхъ, которые будутъ избраны собраніемъ, потому что одинъ можетъ падѣлать и ошибокъ, тогда какъ два или три будутъ дѣйствовать гораздо лучше.

Ф е л ь к н е р ъ. Нельзя ли ходатайствовать по телеграфу, потому что мы пропустимъ собраніе; оно уже назначено на 30-е поября.

П р е д с ѣ д а т е л ь. По телеграфу самый вопросъ не будетъ выясненъ такъ обстоятельно.

Ф е л ь к н е р ъ. Можно изложить письменное ходатайство, а вмѣстѣ съ тѣмъ просить телеграммой.

П р е д с ѣ д а т е л ь. На томъ мы и остановимся. Теперь мы приступимъ къ разсмотрѣнію вопроса, самаго существеннаго для горной промышленности—это именно вопросъ о тарифѣ. Едва ли не въ каждый съѣздъ горнопромышленниковъ мы касались этого вопроса, вопроса о пониженіи тарифа на желѣзныхъ дорогахъ.

На послѣднемъ сѣздѣ былъ поднятъ вопросъ объ установленіи дифференціального тарифа. Вы помните тотъ проектъ, который былъ составленъ по этому предмету представителемъ Министерства путей сообщенія инженеромъ Ласкинымъ. Этотъ проектъ не былъ одобренъ собраніемъ. Теперь есть предложеніе отъ Министерства государственныхъ имуществъ о разсмотрѣннн тарифнаго вопроса, но уже въ другомъ видѣ и въ другомъ смыслѣ. Содержаніе этого предложенія было вамъ прочитано при отчетѣ гг. уполномоченныхъ. Но для того чтобы возобновить его въ вашей памяти и познакомить съ этимъ предложеніемъ тѣхъ членовъ, которые тогда не присутствовали въ засѣданіи, я попрошу васъ вновь выслушать это предложеніе.

(Предложеніе г. Министра государственныхъ имуществъ прочитано. Смотр. стр. 21 и 77.).

А в д а к о в ъ. Было еще первоначальное увѣдомленіе отъ Горнаго Департамента по поводу тарифа, такого рода, чтобы обсудить пониженіе тарифа при перевозкахъ на дальнія разстоянія безъ повышенія на ближайшія.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Въ самомъ предписаніи этого нѣтъ, но намъ предстоитъ обсудить вопросъ въ томъ смыслѣ, чтобы понизить тарифъ на дальнія разстоянія, не повышая его на ближайшія. Кому угодно сдѣлать свои замѣчанія?

З о л о т а р е в ъ. Сказанное мною по поводу тарифа на соль, могу повторить относительно тарифа на уголь и скажу, что въ виду тѣхъ причинъ, на которыя я указывалъ, Министерство путей сообщенія никогда не согласится на пониженіе тарифа на дальнія разстоянія безъ повышенія его на ближнія. Это мы видимъ изъ цѣлаго ряда примѣровъ. Вотъ уже седьмой сѣздъ мы разсуждаемъ о пониженіи тарифа и не приходимъ ни къ какимъ результатамъ; слѣдовательно, только посредствомъ дифференціального тарифа мы можемъ достигнуть нашего желанія, т. е. достигнуть сбыта нашего угля на дальнихъ рынкахъ. Мы, отвергая дифференціальный тарифъ, дѣйствуемъ въ пользу тѣхъ рудниковъ, которые ближе къ ближнимъ рынкамъ и прямо въ ущербъ общимъ интересамъ. Я

прошлый разъ доказывалъ, что рудники, лежащіе по Азовской дорогѣ, въ среднемъ разстояніи находятся не далѣе 300 верстъ отъ Харькова, т. е. отъ одного изъ главныхъ нашихъ ближнихъ рынковъ. Рудники же, лежащіе на Донецкой дорогѣ, находятся въ среднемъ разстояніи отъ того же рынка въ 360 верстахъ; и такъ какъ уголь провозится по Донецкой дорогѣ по $\frac{1}{55}$, а по Азовской по $\frac{1}{60}$ коп., то оказывается, что рудники, расположенные по Азовской дорогѣ, могутъ продавать въ Харьковѣ свой уголь на 1 коп. на пудѣ дешевле, нежели Донецкія копи. Тоже самое можно сказать и о рудникахъ, лежащихъ по Константиновской вѣтви относительно Мариуполя и на Екатерининской дорогѣ относительно запада. Между тѣмъ, если мы рассмотримъ весьма замѣчательныя свѣдѣнія, которыя заключаются въ отчетѣ гг. выборныхъ, мы увидимъ, что на ближнія разстоянія перевозится 70% всѣхъ отправокъ. Слѣдовательно, повышая хотя незначительно тарифъ на большую часть вывозимаго угля, мы можемъ значительно понизить стоимость перевозки меньшаго количества, идущаго на дальнее разстояніе.

Л е о н о в ъ. Какъ представитель Московско-Курской дороги, считаю долгомъ заявить, что дорога будетъ понижать тарифъ на лѣтніе мѣсяцы до $\frac{1}{70}$, а остальное время года тарифъ останется въ $\frac{1}{60}$.

П р е с ѣ д а т е л ь. Не можетъ ли г. представитель Харьковско-Азовской дороги сдѣлать заявленіе въ дополненіе къ тому, что нами выслушано.

В. А. И в а н о в ъ. Что касается лично моего воззрѣнія на этотъ вопросъ, то я всегда былъ сторонникомъ дифференціального тарифа. Но тѣмъ не менѣе, разъ тарифъ по Азовской дорогѣ установленъ въ $\frac{1}{60}$, независимо отъ разстояній, то мы такимъ образомъ и возимъ уголь. Дальнѣйшее пониженіе едва ли возможно, потому что средній пробѣгъ угля составляетъ у насъ приблизительно 180-200 верстъ. Если бы со временемъ явилась возможность при уменьшеніи ближнихъ перевозокъ, часть которыхъ будетъ у насъ отнята Екатерининской дорогой, перейти на дальнія перевозки, то быть можетъ представится возможность сдѣлать извѣстное пониженіе.

Ч и к в а н д з е Для управления Воронежской дороги пониженіе будетъ невыгодно, потому что перевозка на югъ вращается отъ 10 до 15 мил., и во всякомъ случаѣ уменьшеніе тарифа противъ теперь существующаго въ $\frac{1}{6}$ на сѣверъ, увеличеніемъ тарифа на югъ не покроется. На сѣверъ 8 лѣтъ тому назадъ отправлялось 3 мил. пуд., а теперь, развиваясь ежегодно, отправки дошли до 9 мил. и вѣроятно въ будущемъ отправки на сѣверъ будутъ еще увеличиваться.

Предсѣдатель. Вы считаете одинъ уголь или и антрацитъ также?

Ч и к в а н д з е. Угля мы перевозимъ около $\frac{3}{4}$ всего количества. Въ прошломъ году перевезено антрацита около 13 м. пудовъ.

А л ч е в с к і й. Я хотѣлъ обратить вниманіе съѣзда на слѣдующее обстоятельство: г. представитель Азовской дороги указалъ на средній пробѣгъ угля, выведенный на основаніи того движенія, которое теперь существуетъ на Азовской дорогѣ; указалъ, какъ на аргументъ въ пользу того, что Азовская дорога не можетъ понизить тарифа на уголь. Онъ сказалъ, что средній пробѣгъ угля по Азовской дорогѣ 180 верстъ, но если бы эта дорога нашла возможнымъ послѣдовать примѣру Московско-Курской дороги и на лѣтніе мѣсяцы понизила бы тарифъ до $\frac{1}{70}$, то тогда средній пробѣгъ значительно увеличился бы. Я думаю, что онъ съ 180 в., по меньшей мѣрѣ, достигъ бы 330 верстъ. Извѣстно, что теперь уголь движется по Азовской дорогѣ къ сѣверу, главнымъ образомъ до ст. Мерефа, и дальше по Харьковско-Николаевской дорогѣ, и отчасти до Лозовой, а отсюда по Лозово-Севастопольской дорогѣ. Но отъ Харькова до Курска угля движется очень немного. Поэтому я повторяю, если бы Азовская дорога, по примѣру Московско-Курской, согласилась понизить тарифъ на лѣтніе мѣсяцы, то цифра средняго пробѣга увеличилась бы и это было бы выгодно и для дороги и для углепромышленности.

Б а л к а ш и н ъ. Донецкая дорога, какъ имѣющая почти единственно перевозку угля, положительно не можетъ понизить тарифа. Мы возимъ уголь по $\frac{1}{6}$ и средній пробѣгъ составляетъ 65 верстъ.

Золотаревъ. Въ сравнительной вѣдомости гг. выборныхъ мы видимъ, что указаніе г. представителя Донецкой дороги совершенно вѣрно, да и нельзя требовать, чтобы эта дорога, перевозящая почти исключительно угольные грузы, въ настоящее время понизила тарифъ. Переходи къ Азовской дорогѣ, я никакъ не могу согласиться съ г. представителемъ ея, что средній пробѣгъ по Азовской дорогѣ 180 верстъ. Въ этой вѣдомости гг. выборныхъ мы видимъ слѣдующее: (читаетъ по вѣдомости количество вагоновъ, провезенныхъ по Азовской дорогѣ). Сложивъ всѣ эти цифры, оказывается, что средній пробѣгъ по Азовской дорогѣ не 180 верстъ, а гораздо больше. Я не могу опредѣлить точной цифры, но увѣренъ, что средній пробѣгъ составляетъ не меньше 450 верстъ.

В. А. Ивановъ. Я не могу указать въ точности до нѣсколькихъ верстъ цифры средняго пробѣга, но во всякомъ случаѣ она не составляетъ 400 в., а гораздо меньше. Что касается возраженія, которое привелъ А. К. Алчевскій относительно того, почему Азовская дорога не можетъ сдѣлать пониженія тарифа на уголь, какое сдѣлала Московско-Курская дорога на лѣтнее время, то къ этому есть двѣ причины. Первая и самая важная та, что Азовская дорога въ лѣтніе мѣсяцы не такъ свободна отъ перевозокъ, какъ Московско-Курская. Въ лѣтніе мѣсяцы мы имѣемъ 3 ярмарки въ Харьковѣ: Троицеую, за сими къ намъ переведена Ильинская, и наконецъ Успенскую. Изъ этого ясно, что Азовская дорога не можетъ имѣть излишка свободныхъ средствъ перевозки, и для привлеченія угольныхъ грузовъ въ это время она спеціальнаго пониженія дѣлать не имѣетъ надобности. Во вторыхъ, тотъ доводъ, который приводился на съѣздѣ вообще въ пользу пониженія тарифа, и состоящій въ томъ, что при извѣстномъ напряженіи дѣятельности, дороги могутъ увеличивать перевозку грузовъ, не увеличивая общихъ расходовъ на движеніе, неприложимъ къ Азовской дорогѣ. Извѣстно, что направленіе угля по Азовской дорогѣ совпадаетъ съ направленіемъ прямыхъ грузовъ. Такимъ образомъ, если бы далѣе продолжать напряженіе перевозки, то не только не пришлось бы, при расчетѣ выгодъ перевозки, пренебречь общими расхо-

дами, а пришлось бы напротивъ дѣлать новые расходы для увеличенія провозной способности. Чтобы быть въ состояніи исполнить предъявляемыя требованія, а также перевезти все предвидимое къ перевозкѣ, Азовская дорога ходатайствовала о разрѣшеніи устроить второй путь. Очевидно, что такимъ расходомъ пренебречь нельзя и онъ можетъ быть погашенъ лишь провозной платой. Ходатайство это не было принято и я полагаю, что устройствомъ Екатерининской дороги, которая по моему расчету должна отвлечь до 18 мил. пуд. угольныхъ грузовъ въ районъ Лозово-Севастопольской, Харьковско-Николаевской и Фастовской дорогъ, на Азовской дорогѣ очистится мѣсто для 18 мил. пуд. угля по прямому направленію на Москву. Въ виду того, что теперь перевозится около 18—20 миллионъ пудовъ угля въ эти районы и онъ направится по Екатерининской дорогѣ, которая имѣетъ быть открыта около 1-го октября 1883 года, то по Азовской дорогѣ очистится настолько же мѣста для угля, который пойдетъ на сѣверъ на дальнѣйшіе районы. Если это осуществится, и если къ тому времени биржевой курсъ повысится, то я не ручаюсь, но полагаю, что можетъ быть представится возможность, въ виду увеличенія средняго пробѣга, уменьшить тарифъ на дальнія разстоянія перевозокъ.

А л ч е в с к і й. Какое направленіе примутъ грузы угля по Азовской дорогѣ съ открытіемъ движенія по Екатерининской, я не знаю, но склоненъ думать, что дѣйствительно часть грузовъ, направляющихся по Харьковско-Николаевской дорогѣ перейдетъ на Екатерининскую дорогу. Но я все таки хотѣлъ бы остановиться на томъ обстоятельстве, выгодно или не выгодно Азовской дорогѣ понижать, по примѣру Московско-Курской дороги, тарифъ въ лѣтніе мѣсяцы. В. А. Ивановъ сейчасъ сказалъ, что въ лѣтніе мѣсяцы движеніе по Азовской дорогѣ усиливается по случаю ярмарокъ. Дѣйствительно это вѣрно; но вмѣстѣ съ тѣмъ усиливается также и движеніе грузовъ по случаю тѣхъ же ярмарокъ съ сѣвера на югъ по Московско-Курской дорогѣ. Единственный продуктъ, который идетъ отъ Харькова къ сѣверу—это шерсть. Вамъ извѣстно, что это очень цѣнный продуктъ и количество перевозимой шерсти

не превышает 1½ мил. пуд., да и того нѣтъ. Отсюда, на основаніи характера ярмарочной торговли и свойства самихъ грузовъ, я прихожу къ заключенію, что прямая выгода для Азовской дороги заключается въ томъ, чтобы къ этому среднему пробѣгу въ 180 верстъ прибавить еще 200 верстъ пробѣга между Харьковомъ и Курскомъ черезъ приобрѣтеніе угольныхъ грузовъ по удешевленному тарифу. Еслибъ мы имѣли возможность имѣть цифровыя данныя движеніи грузовъ по Азовской дорогѣ, то мы могли бы доказать, что для нея выгодно было бы понизить тарифъ по перевозкѣ угля на сѣверъ. А теперь, кромѣ такихъ общихъ соображеній, для меня имѣющихъ несомнѣнное и обязательное значеніе, я ничего больше привести не могу.

А в д а к о в ъ. Эти данныя можно сейчасъ представить. Еще на пятомъ съѣздѣ уполномоченные приводили данныя относительно прямыхъ и обратныхъ грузовъ по Азовской дорогѣ. Если позволите, я приведу эти данныя (читаетъ): Въ какой мѣрѣ Курско-Харьково-Азовская дорога имѣла съ сѣвера обратный грузъ можно видѣть изъ слѣдующихъ цифръ: въ 1875 году 9.600,000 пудовъ угольнаго груза, перевезеннаго на сѣверъ, встрѣтило обратнаго груза 18½ миллионъ пудовъ; въ 1876 году 9.600,000 пудовъ угольнаго груза встрѣтили съ сѣвера 13.900,000 пудовъ обратнаго груза; въ 1877 году 10.500,000 пудовъ угля встрѣтило 16.200,000 пудовъ обратнаго груза; въ 1878 году 15.200,000 пудовъ угля, перевезеннаго на сѣверъ, встрѣтило обратнаго груза 21.000,000 пудовъ. Такимъ образомъ Курско-Харьково-Азовская дорога постоянно имѣла съ избыткомъ грузъ обратный.

Вообще Курско-Харьково-Азовская дорога въ отношеніи направленія по ней прямыхъ и обратныхъ грузовъ, находится въ лучшихъ условіяхъ, нежели большинство другихъ дорогъ.

Ды м а н ъ. Вашъ отчетъ останавливается на 1878 годѣ; если бы вы прослѣдили дальше, то вы увидѣли бы, что за послѣднія 4—5 лѣтъ движеніе совершенно измѣнилось. Я, какъ представитель Министерства путей сообщенія, слѣжу каждый годъ за этимъ измѣненіемъ и вполнѣ убѣдился цифрами, что здѣсь нѣтъ никакого равновѣсія. У меня есть эти свѣдѣнія и я ихъ доставлю.

Золотаревъ. Меня удивляетъ одно странное явленіе. Двѣ дороги—Воронежская и Азовская, имѣютъ почти равное протяженіе, при чемъ какъ видно изъ доклада г. управляющаго Азовской дорогою, послѣдняя много работаетъ во время ярмарокъ т. е. перевозитъ дорогіе грузы; Воронежская же положительно таковыхъ не имѣетъ и находитъ возможнымъ возить уголь по $\frac{1}{65}$ коп., т. е. дешевле Азовской.

Гейнцельманъ. Всѣ наши стремленія въ настоящее время обращены къ тому, чтобы привлечь московскій рынокъ. Стремленіе это, мнѣ кажется, весьма естественно, потому что, разъ эта цѣль будетъ достигнута, производительность нашихъ копей увеличится по крайней мѣрѣ на половинный размѣръ и даже болѣе. Намъ нужно стремиться сломить грозную для насъ конкуренцію англійскаго угля. Какъ достигнуть этого?! Изъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ на одномъ изъ прошлыхъ засѣданій выяснилось, что рыночная цѣна англійскаго угля въ Москвѣ для крупныхъ партій—21 коп. Слѣдовательно мы должны доставлять по крайней мѣрѣ не дороже этой цѣны. Средняя цѣна нашего угля на станціи отправления считается 7 коп.; остается, слѣдовательно, еще 14 коп. на провозъ. Чтобы тарифъ угля обходился въ 14 коп. до Москвы, мы должны склонить желѣзныя дороги понизить тарифъ до $\frac{1}{80}$ коп. Но гг. представители желѣзныхъ дорогъ, заинтересованные въ перевозкѣ угля до Москвы, утверждаютъ что это невозможно. Слѣдовательно, мнѣ кажется, тарифный вопросъ, если мы ставимъ его на такую почву, чтобы непременно требовать пониженія, стоитъ на весьма шаткой почвѣ и мы напрасно только тратимъ время. Наша цѣль—достиженіе московскаго рынка—должна быть достигнута другимъ путемъ, отыскивая кратчайшій путь доставленія угля въ Москву. Вотъ въ комиссіи, обсуждающей вопросъ о расширеніи сбыта минеральнаго топлива, между прочимъ выяснилось, что когда будетъ построена Миллеровская вѣтвь, когда будетъ построена вѣтвь отъ Воронежа въ Елецъ, путь сократится на столько, что уголь будетъ удешевленъ на 4 коп. Вотъ этимъ путемъ мы можемъ достигнуть чего нибудь, но на почвѣ пониженія тарифа мы

никогда никакихъ результатовъ не добьемся, потому что наше желаніе остается только однимъ желаніемъ.

Предсѣдатель. Сдѣлали ли вы расчетъ во сколько, при существующемъ тарифѣ, обойдется уголь, который пойдетъ по Миллеровской и по Воронежско-Елецкой линіи до Москвы?

Гейнцельманъ. Я дѣлалъ расчетъ по Московско-Курской дорогѣ; здѣсь въ настоящее время средняя провозная плата составляетъ 18½ коп. съ пуда. По новой линіи я расчета не дѣлалъ, но знаю, что этимъ путемъ будетъ достигнуто сокращеніе въ 3½ коп. по тарифу въ 1/65 коп.

Предсѣдатель. Слѣдовательно и по той линіи все таки нужно будетъ прибѣгнуть къ пониженію. Вы представьте расчетъ, тогда это будетъ яснѣе.

Алчевскій. Цифры болѣе или менѣе извѣстны; нужно только выяснитъ отъ какихъ станцій: отъ Донецкой дороги или Азовской.

Поповъ. Я. К. Мнѣ кажется, что въ отношеніи Министерства государственныхъ имуществъ говорится прямо: обсудитъ на съѣздѣ вопросъ объ уменьшеніи тарифа на длинныя разстоянія, оставляя ставки на близкія разстоянія безъ измѣненія; между тѣмъ всѣ пренія до сихъ поръ идутъ на тему о дифференціальномъ тарифѣ. Мнѣ кажется намъ не слѣдуетъ увлекаться именно дифференціальнымъ тарифомъ, когда само правительство говоритъ намъ: вы можете оставить ставки на близкія разстоянія, не трогая ихъ, и уменьшить ставки на дальнія разстоянія. Слѣдовательно остается только со стороны дорогъ выразить, находятъ ли онѣ возможнымъ уменьшеніе тарифа и въ какой мѣрѣ.

Таскинъ. Министерство только ставитъ этотъ вопросъ на обсужденіе, но рѣшенago ничего нѣтъ. Министерство государственныхъ имуществъ, сочувствуя горному промыслу, только предлагаетъ этотъ вопросъ на обсужденіе.

Алчевскій. Я хотѣлъ возразить г. Гейнцельману. Г. Гейнцельманъ, принимая во вниманіе желаніе наше понизить хотя на лѣтніе мѣсяцы тарифъ по Азовской дорогѣ, полагаетъ, что един-

ственная цѣль, которую въ этомъ случаѣ мы преслѣдуемъ, это желаніе поставлять нашъ уголь по болѣе дешевой цѣнѣ въ Москву. Исходя изъ этого положенія, онъ и говоритъ, что пониженіемъ тарифа по существующей дорогѣ мы не достигнемъ московскаго рынка и потому указываетъ другой путь. Но я долженъ вамъ сказать, что пониженіе тарифа на Азовской дорогѣ въ лѣтніе мѣсяцы будетъ имѣть значеніе не только для перевозки угля до Москвы, но и до Серпухова, который составляетъ значительный торгово-промышленный центръ и гдѣ попытки замѣненія древеснаго топлива минеральнымъ уже теперь есть. Слѣдовательно, если бы понизили въ лѣтніе мѣсяцы тарифъ до Серпухова, то это принесло бы пользу намъ и послужило бы къ выгодѣ Азовской и Московско-Курской желѣзныхъ дорогъ. Понятное дѣло, если бы мы стали на такую точку зрѣнія, что о пониженіи тарифа по Азовской дорогѣ хлопотать нечего, а всецѣло нужно отдаться устройству другихъ путей черезъ Миллерово и пр., тогда мы хлопотали бы только въ пользу восточнаго района каменноугольной промышленности; между тѣмъ мы считаемъ своей обязанностью заботиться объ интересахъ обѣихъ частей Донецкаго бассейна и хлопотать объ удешевленіи перевозокъ на всѣхъ путяхъ. Перехожу къ дифференціальному тарифу. Я заранѣе скажу, что онъ непременно раздѣлитъ наше собраніе на двѣ партіи. Въ средѣ нашей имѣется большинство сторонниковъ существующихъ тарифовъ и удешевленія ихъ; съ другой стороны между нами есть сторонники дифференціального тарифа. Что касается меня лично, то я имѣлъ честь докладывать въ прошломъ году, что дифференціальный тарифъ лежитъ въ самой природѣ этого дѣла и повторяю это на томъ основаніи, что для желѣзныхъ дорогъ возить уголь на разстояніи 400 верстъ по $\frac{1}{60}$ коп. еще выгодно, но на разстояніи 30 или 40 верстъ это является несомнѣнно убыточнымъ. Чтобы предложеніе о примѣненіи дифференціального тарифа имѣло успѣхъ, я не предвижу, и потому, не встрѣчая сочувственнаго отношенія со стороны Министерства путей сообщенія въ отношеніи пониженія общаго тарифа и не устанавливая дифференціального тарифа за невозможностью удовлетворить

обѣ стороны, намъ слѣдовало бы, для удешевленія тарифа сдѣлать хотя что нибудь, и вотъ я опять возвращаюсь къ тому, что мнѣ кажется вполне очевиднымъ, что Азовская дорога, въ интересахъ своей доходности, можетъ и должна была бы хотя на лѣтніе мѣсяцы понизить тарифъ.

Золотаревъ. Я все таки не могу согласиться съ А. Ю. Алчевскимъ въ его боязни какого то антагонизма. Пониженія тарифа мы достигнуть не можемъ, такъ какъ правительство никогда не согласится, чтобы дороги получали убытокъ, на который указываютъ ихъ представители, не соглашаясь на пониженіе тарифа. Справедливо или не справедливо это показаніе—разобрать намъ весьма трудно; но въ виду этого заявленія, мнѣ остается повторить, что наша борьба съ желѣзными дорогами изображаетъ борьбу глинянаго горшка съ чугуннымъ котломъ. И такъ, дѣйствуя въ этомъ направленіи т. е. добиваясь абсолютнаго пониженія тарифа, я убѣжденъ, мы никогда не достигнемъ никакого результата; между тѣмъ, если бы мы согласились разсуждать о дифференціальномъ тарифѣ, то скорѣе достигли бы цѣли, тѣмъ болѣе что примѣненіемъ дифференціального тарифа мы можемъ уравнивать положеніе рудниковъ относительно мѣстной цѣны ихъ продуктовъ.

Добролюбовъ. Если будетъ установленъ дифференціальный тарифъ, то Донецкая дорога на близкихъ разстояніяхъ вмѣсто $\frac{1}{5}$ будетъ получать $\frac{1}{40}$ и большинство рудниковъ, которые возятъ на близкія разстоянія, положительно возстанутъ; а такихъ рудниковъ гораздо больше, нежели такихъ, которые доставляютъ уголь на дальнѣйшіе рынки.

Шоповъ. Я. Ю. Вѣроятно это обстоятельство правительство имѣло въ виду, когда предложило не трогать ставокъ на ближнія разстоянія.

Гейнцельманъ. Теперь я могу отвѣтить на вопросъ г. предсѣдателя о тарифѣ. Считаю разстояніе отъ Звѣрева до Воронежа по $\frac{1}{5}$ выходить не сполна 10 коп. Затѣмъ до Москвы $6\frac{3}{5}$ коп.; по Донецкой дорогѣ отъ ст. Изюмчикъ за разстояніе 170 верстъ—3 коп. И такъ оказывается, что провозъ отъ рудника

Донецкаго бассейна до Москвы черезъ Московско-Курскую и Воронежскую дорогу обходится $19\frac{3}{5}$ коп. Теперь, исключая изъ этого сокращеніе въ $3\frac{1}{2}$ коп., о которомъ я имѣлъ честь говорить раньше, тарифъ оказывается въ 16 коп. и при стоимости нашего угля 7 коп. тутъ мы уже скорѣе подходимъ къ нашему желанію.

Предсѣдатель. Не подходимъ, потому что вы поставили стоимость англійскаго угля въ Москвѣ 21 коп., а здѣсь по вашему расчету выходитъ 23 коп.

Гейнцельманъ. Но все таки, если потребуется пониженіе, то его скорѣе можно достигнуть, а по теперешнему пути пришлось бы понизить тарифъ до $\frac{1}{30}$ коп.

Предсѣдатель. Вы начали первую свою рѣчь такъ: что не нужно прибѣгать къ пониженію тарифа, а что другимъ путемъ можно достигнуть уравненія цѣнъ донецкаго угля и англійскаго. Теперь оказывается, что и здѣсь нельзя достигнуть этого уравненія.

Гейнцельманъ. Такъ какъ я имѣю теперь цифровыя данныя, то я дѣлаю поправку: что при сокращеніи пути мы можемъ предъявить умѣренную просьбу о пониженіи тарифа.

Наслѣдъшевъ. Я бы просилъ съѣздъ подтвердить свое ходатайство объ уравненіи тарифа отъ различныхъ станцій. Общество Русскаго Пароходства и Торговли до сихъ поръ одно на этомъ переплатило до 100,000 руб. На одномъ и томъ же разстояніи отъ одной станціи существуетъ тарифъ въ $\frac{1}{65}$, и отъ другой въ $\frac{1}{40}$.

Авдаковъ. На предъидущемъ съѣздѣ этотъ вопросъ обсуждался и было сдѣлано постановленіе ходатайствовать, чтобы сравнять этотъ тарифъ. Оно находится на разсмотрѣніи Министерства и съѣзду остается только подтвердить свое ходатайство.

Засѣданіе прервано на 10 минутъ.

Предсѣдатель. Мы продолжаемъ пренія по тарифному вопросу. Кому угодно будетъ высказаться?

Горловъ. Прежде всего я прошу извиненія у собранія: можетъ быть я буду говорить то, что было уже говорено. Меня только удивляетъ, какъ человѣка вновь прибывшаго, слѣдующее об-

Гейнцельманъ. Этого недостаточно, потому что съ взносомъ 100 рублей лицо беретъ на себя отвѣтственность въ десять разъ большую. Можетъ быть есть лица, которыя не желаютъ брать на себя отвѣтственности, но желали бы дѣлать вклады. Вопросъ этотъ былъ уже возбужденъ въ Харьковскомъ Обществѣ взаимнаго кредита и ходатайство въ этомъ смыслѣ было уважено г. Министромъ финансовъ. Я полагаю, что наше ходатайство не могло бы встрѣтить особыхъ препятствій; почему же намъ не имѣть въ нашемъ банкѣ прилива постороннихъ капиталовъ, не участвующихъ въ прибыляхъ и убыткахъ общества.

Фелькнеръ. Потому что это Общество взаимнаго кредита, основанное на особыхъ началахъ.

Авдаковъ. Это есть Общество Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ, и первый параграфъ говоритъ, что членами Общества имѣютъ право быть лица разнаго званія и состоянія. Я бы желалъ уяснить себѣ, могутъ ли быть членами только горнопромышленники или же допускаются и лица, къ горному дѣлу не причастныя? Это чрезвычайно важно и вотъ почему. Если современемъ по какимъ либо причинамъ въ обществѣ окажется членами много лицъ, къ горному дѣлу не причастныхъ, то они могутъ избрать изъ своей среды управленіе и администрацію, которыя могутъ не то что несочувственно относиться, но не съ тѣмъ интересомъ заниматься дѣлами Общества, какъ лица мало заинтересованныя въ горномъ промыслѣ. Это чрезвычайно важно по отношенію пользы самаго банка.

Золотаревъ. Я думаю, что всякое стѣсненіе скорѣе вредно, нежели полезно. Если бы было поставлено непремѣннымъ условіемъ, чтобы членами были только горнопромышленники, то членовъ было бы слишкомъ мало, такъ какъ капиталы лицъ, занимающихся горнымъ дѣломъ, по большей части у нихъ въ оборотѣ, а потому ихъ вклады въ банкъ не могутъ быть значительны; между тѣмъ постороннія лица, зная, что дѣла банка стоятъ твердо, могутъ вступать въ члены и быть полезны своими капиталами.

Шейерманъ. Какъ бы ни желательно было провести принципъ, который предложенъ Н. С. Авдаковымъ, но къ этому не представляется никакой возможности. Сегодня горнопромышленникъ вступилъ въ члены, завтра онъ перестаетъ быть имъ—значить его сейчасъ исключать. Точно также не углепромышленникъ можетъ завтра слѣлаться углепромышленникомъ. Это такая подвижная профессія.

Авдаковъ. Возбуждая этотъ вопросъ, я этимъ не хотѣлъ сказать, чтобы членами были непременно углепромышленники. Я самъ лично не участвую въ дѣлахъ Общества, но знаю мнѣніе многихъ лицъ, желавшихъ узнать дѣйствительно ли это взаимный кредитъ горнопромышленниковъ или могутъ участвовать и другія лица?

Шейерманъ. Практика и доказала, что участвующіе во взаимномъ кредитѣ не горнопромышленники составляютъ едва ли десятую часть, но какой процентъ выйдетъ современемъ трудно сказать.

Предсѣдатель. Мм. гг! Изъ выслушаннаго доклада и преній отдѣльныхъ лицъ видно, что здѣсь вопросы раздѣляются на двѣ категоріи: по однимъ всѣ согласны, а по другимъ мнѣнія раздѣляются, какъ на примѣръ Н. С. Авдаковъ предложилъ не предоставлять банку комиссіоннаго права.

Авдаковъ. Я только сослался на мнѣніе IV съѣзда; можетъ быть настоящій съѣздъ найдетъ, что это даже полезно.

Золотаревъ. Г. Авдаковъ проводитъ мысль, высказанную до существованія банка; между тѣмъ теперь практично многое разъяснено. Между прочимъ IV съѣздъ могъ легко предполагать, что комиссіонное право не должно быть предоставлено банку. Но въ настоящее время послѣ годоваго существованія банка, въ этомъ обазывается необходимость. Слѣдовательно никакого противорѣчія относительно предложенія настоящій съѣздъ не выразить IV съѣзду, сказавши, что онъ на основаніи практическихъ выводовъ предоставляетъ банку комиссіонное право.

Шейерманъ. Врядъ ли это право было бы необходимо для банка, если бы только дозволено было принимать соло-векселя, обеспеченные товаромъ. Коммисіонное право можетъ принести много затрудненій для банка.

Крамаревъ. Коммисіонная продажа породить только то, что промышленники будутъ стѣснены въ продажѣ угля, ибо каждый покупатель, зная, что банкъ занимается продажей, будетъ скорѣе обращаться туда; слѣдовательно предоставленіе такого права больше стѣснить углепромышленность, чѣмъ принесетъ пользы.

Золотаревъ. Только посредствомъ коммисіонной продажи черезъ банкъ можно удержать цѣны и достигнуть болѣе или менѣе правильной продажи. Промышленники, нуждаясь въ деньгахъ, не могутъ выжидать, а банкъ можетъ.

Шейерманъ. Каждый промышленникъ можетъ выдержать цѣну, если онъ получитъ ссуду подъ товаръ, а банкъ можетъ это сдѣлать тогда, когда онъ будетъ имѣть право принимать соло-векселя и тогда не было бы никакой надобности въ коммисіонномъ правѣ.

Гейнцельманъ. Я также въ принципѣ противъ предложенія генерала Золотарева. У насъ наконецъ такія скудныя средства, что нечего будетъ выдавать.

Фелькнеръ. Есть ли хотя одинъ банкъ, который занимается такой коммисіонной продажей?

Горловъ. Есть много банковъ, которые занимаются хлѣбной торговлей.

Авдаковъ. Но есть ли въ этомъ надобность?

Горловъ. Это дѣло съѣзда и горнопромышленниковъ высказаться за или противъ. Я самъ лично противъ этого, такъ какъ благодаря такой коммисіи, банкъ можетъ вылетѣть въ трубу.

Предсѣдатель. По тѣмъ вопросамъ, которые мы выслушали изъ доклада, съѣздъ вѣроятно сдѣлаетъ постановленіе въ утвердительномъ смыслѣ; но такъ какъ вопросъ о коммисіонномъ правѣ остается спорнымъ, то я спрашиваю, угодно ли съѣзду сейчасъ рѣшить этотъ вопросъ, или болѣе подробно разсмотрѣть его въ коммисіи.

Г о л о с а. Можно рѣшить сейчасъ.

П р е с ѣ д а т е л ь. Такъ я ставлю вопросъ. Кто желаетъ согласиться съ мнѣніемъ Н. С. Авдакова: что не слѣдуетъ предоставлять горнопромышленному банку права комиссіонной продажи, тѣхъ я прошу встать.

(Большинство встало).

Засѣданіе закрыто.

Журналь 6-го засѣданія (16 Ноябрь).

Засѣданіе открыто въ 1 часъ дня. Присутствовало 54 членовъ съѣзда.

На очередь поставленъ вопросъ о земскомъ обложеніи копей и заводовъ. М. А. Золотаревъ находитъ нужнымъ, чтобы кромѣ уполномоченныхъ, въ земскихъ собраніяхъ, присутствовали и выборные. Н. С. Авдаковъ желаетъ чтобы съѣздъ высказался о земскомъ налогѣ. П. А. Карповъ считаетъ несправедливымъ отказъ углепромышленниковъ отъ платежа этихъ повинностей; находитъ затруднительнымъ оцѣнку рудниковъ; объясняетъ причину неравномѣрности обложенія; предлагаетъ, чтобы для исчисленія платежной силы рудника брался не доходъ, но арендная плата за добытый уголь, примѣняясь къ тому основанію, которое принято земствомъ, по отношенію обложенія земли. К. К. Гейнцельманъ предлагаетъ налогъ этотъ платить съ вагона угля. Я. К. Поповъ предлагаетъ придерживаться постановленія II съѣзда. Н. А. Шаховъ предлагаетъ взимать этотъ налогъ съ коннаго ворота или съ силы паровой машины. Генераль М. А. Золотаревъ не согласенъ на налогъ ни съ силы подъемной, ни съ попудной платы, ни съ вагона, а склоняется къ установленію налога съ арендной платы, или другими словами—съ дохода. П. А. Карповъ предлагаетъ испросить разрѣшенія присутствовать, съ правомъ голоса, въ очередныхъ земскихъ собраніяхъ, представителямъ углепромышленности. П. Н. Горловъ поясняетъ постановленія прежнихъ съѣздовъ по земскому обложенію. Е. В. Депрерадовичъ предлагаетъ для достиженія равномѣрнаго обложенія—чтобы земство опредѣлило общую сумму—а углепромышленники сами его распредѣлятъ между собою. Н. А. Шаховъ заявляетъ, что земство не освободило его отъ платежа—хотя рудникъ не работаль и производилась починка. П. А. Карповъ возражаетъ на это, что земство слагаетъ на будущее, но не

за прошедшее. А. В. Шейрманъ не допускаетъ освобожденія отъ платы въ случаѣ остановки работъ; опровергаетъ мнѣніе П. Н. Горлова, допускаетъ опредѣлить стоимость сооруженія, согласенъ съ П. А. Карповымъ на опредѣленіе налога съ ренты—и съ ней платить (до 1 милліона $\frac{1}{2}$ коп., свыше $\frac{1}{4}$ коп.). А. К. Алчевскій высказалъ, что земство косо смотритъ на всякую промышленность; облагаетъ ее чрезмѣрно, а само ничего не хочетъ сдѣлать для углепромышленности. Объявленъ перерывъ на 10 минутъ.

По возобновленіи засѣданія послѣ перерыва.

А. Ф. Мевіусъ читаетъ свой проектъ кассы пособія горнорабочимъ. М. И. Яшевскій—тоже. Въ преніяхъ по этому вопросу принимали участіе: П. А. Шипиловъ, А. К. Алчевскій, П. Н. Горловъ, М. М. Крамаревъ, И. Ф. Фелькнеръ, К. К. Гейнцельманъ и М. И. Яшевскій. Рѣшено отпечатать оба проекта и раздать членамъ съѣзда для ближайшаго ознакомленія, послѣ чего вопросъ этотъ передать въ особую комиссію.

Засѣданіе закрыто въ $4\frac{1}{2}$ часа дня. Слѣдующее засѣданіе назначено на 17 число въ 12 часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 6-го засѣданія.

Предсѣдатель. Въ отчетѣ гг. уполномоченныхъ по предмету обложенія земскимъ сборомъ каменноугольныхъ и соляныхъ копей, между прочимъ, сказано было, что г. Министръ государственныхъ имуществъ обратился къ г. Министру внутреннихъ дѣлъ съ просьбой о созваніи экстреннаго земскаго собранія и что отвѣтъ по этому предмету ожидается. Вчера, уже по закрытіи засѣданія, я получилъ, чрезъ Горный Департаментъ, предписаніе отъ г. Министра государственныхъ имуществъ слѣдующаго содержания: (секретарь прочелъ предписаніе г. Министра);

МИНИСТЕРСТВО
ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ ИМУЩЕСТВЪ.

ГОРНЫЙ ДЕПАРТАМЕНТЪ.

Отдѣленіе частныхъ горныхъ
заводовъ.

Столъ 2-й.

9-го Ноября 1882 года.

№ 1067.

*Г. Предсѣдателю VII съѣзда южныхъ
горнопромышленниковъ.*

Въ виду неоднократно поступавшихъ въ Министерство государственныхъ имуществъ отъ уполномоченныхъ южныхъ съѣздовъ и другихъ лицъ заявленій о неправильномъ или обременительномъ обложеніи каменноугольныхъ и соляныхъ копей земскими сборами, г. Министръ государственныхъ имуществъ, признавая весьма полезнымъ представить земствамъ тѣхъ уѣздовъ, гдѣ сосредоточена наша южная горная промышленность, обсудить вопросъ о земскомъ обложеніи каменноугольныхъ и соляныхъ шахтъ при участіи представителей этихъ отраслей промышленности,—обратился къ г. Министру внутреннихъ дѣлъ съ просьбою сдѣлать распоряженіе о созваніи, когда онъ найдетъ

удобнымъ, чрезвычайныхъ уѣздныхъ земскихъ собраній Бахмутскаго и Славяносербскаго, для разсмотрѣнія указаннаго вопроса, при участіи (съ совѣщательнымъ голосомъ) уполномоченныхъ отъ настоящаго (VII) сѣзда южныхъ горнопромышленниковъ, а равно мѣстныхъ окружныхъ инженеровъ.

Нынѣ (отъ 6-го сего ноября) г. Министръ внутреннихъ дѣлъ увѣдомилъ, что имъ дано надлежащее предложеніе Екатеринославскому Губернатору о созывѣ, для упомянутой цѣли, экстренныхъ Бахмутскаго и Славяносербскаго земскихъ собраній; что же касается самаго времени созыва этихъ собраній, то опредѣленіе онаго предоставлено ближайшему усмотрѣнію Губернатора, по соглашенію съ подлежащими земскими управами.

Увѣдомляя о семъ Ваше Превосходительство, Горный Департаментъ, согласно приказанію г. Министра государственныхъ имуществъ, покорнѣйше проситъ Васъ сообщить объ этомъ сѣзду и предложить ему избрать изъ среды своей уполномоченныхъ для участія въ указанныхъ собраніяхъ.

Директоръ *Н. Кулибинъ.*

Управляющій отдѣленіемъ *А. Штогъ.*

Вѣроятно представителями углепромышленниковъ въ экстренныхъ собраніяхъ Славяносербскаго и Бахмутскаго уѣздовъ будутъ тѣ же самые уполномоченные, которые будутъ вами избраны въ концѣ сессіи нынѣшняго сѣзда; кромѣ того обязательно присутствовать въ этихъ собраніяхъ по тому же дѣлу и гг. окружнымъ горнымъ инженерамъ; но необходимо преподать этимъ представителямъ какую нибудь инструкцію для того, чтобы они знали, какими основаніями они должны руководиться при обсужденіи на этихъ собраніяхъ вопроса о земскихъ налогахъ.

Золотаревъ. Я полагаю бы, что на этомъ собраніи должны участвовать и выборные отъ углепромышленниковъ. Чѣмъ больше будетъ голосовъ, знакомыхъ съ вопросами, тѣмъ лучше вопросъ выяснится, въ чемъ мы могли убѣдиться изъ примѣра, бывшаго въ Екатеринославскомъ земствѣ; именно—присутствіе нѣсколькихъ лицъ, хорошо знакомыхъ съ дѣломъ, много помогло разъяс-

ненію дѣла. Между тѣмъ, если бы присутствовалъ одинъ уполномоченный, то, можетъ быть, были бы упущены какіе нибудь вопросы.

А в д а к о в ъ. Прежде всего съѣздъ долженъ высказаться вообще о земскихъ налогахъ: какъ онъ смотритъ на этотъ предметъ, т. е. признаетъ ли онъ необходимость земскаго налога, или не признаетъ, и если признаетъ, то сказать, что должно лечь въ основаніе и какія нормы должны быть допущены для оцѣнки, чтобы вывести и самую цифру допускаемаго съѣздомъ налога.

К а р н о в ъ. Не признавать необходимости налога немислимо, такъ какъ всякое имущество должно участвовать въ платежей известной повинности. Но вопросъ только въ способѣ привлеченія углепромышленности къ этому налогу наравнѣ съ другими имуществами. Я полагаю, что пререканія, которыя возникаютъ между земствомъ и гг. углепромышленниками, являются главнымъ образомъ вслѣдствіе неясности и неурѣчивости тѣхъ статей закона, которыя въ настоящее время служатъ для этого. Тамъ говорится, что облагаться могутъ зданія и сооружения по ихъ цѣнности и доходности, отнюдь не входя въ соображенія о производительности предпріятія и доходности. Трудно вообще оцѣнить зданія по ихъ цѣнности и доходности, а зданія при угольномъ производствѣ тѣмъ болѣе, такъ какъ нѣкоторыя предпріятія обстраиваются хорошо, имѣютъ цѣнные сооружения; другія же, производя почти столько же, а можетъ быть и больше, цѣнныхъ сооружений не имѣютъ. Слѣдовательно, земство поставлено въ затрудненіе и не видя исхода, не имѣя предъ глазами цѣнныхъ зданій, принуждено бываетъ отступить отъ этого правила и принимать во вниманіе доходность зданія, т. е., вводить подоходный налогъ, который крайне трудно ввести не только у насъ въ Россіи, но даже за границей. Трудно привести въ извѣстность доходность каждаго рудника, такъ какъ производительность эта видится на такихъ разнообразныхъ обстоятельствахъ, что всѣхъ ихъ опредѣлить невозможно. Даже во Франціи, гдѣ угольное производство существуетъ давно и въ широкихъ размѣрахъ, этотъ подоходный налогъ отвергнуть такимъ государственнымъ человѣкомъ, какъ Тьеръ, потому что подоходный налогъ

въ такомъ сложномъ дѣлѣ, трудно приводится къ справедливому рѣшенію; а у насъ тѣмъ болѣе. Доходность угольнаго производства слагается изъ такихъ разнообразныхъ условій, которыя не всегда извѣстны: близость дороги, глубина пласта и т. д. Вотъ почему принятая земствомъ норма—подоходный налогъ—является чрезвычайно неравномѣрной и несправедливой, вслѣдствіе чего и возбуждается этотъ вопросъ. Мнѣ кажется, что эту систему подоходнаго налога у насъ нельзя примѣнить еще и потому, что другія имущества земскія облагаются не по ихъ доходности, а по ихъ цѣнности. Бахмутское земское собраніе хотѣло отчасти уравнивать платежные налоги, какъ лежащіе на землѣ и другихъ имуществахъ, такъ и на промышленныхъ предпріятіяхъ, для чего избрало комиссію, которой поручило опредѣлить не дѣйствительную доходность имуществъ, а арендную плату. Въ отношеніи угольныхъ предпріятій комиссія не знала, чѣмъ руководствоваться и приняла свѣдѣнія, которыя заключаются въ отчетахъ съѣзда, гдѣ указано количество добываемаго угля. Чтобы проще это сдѣлать, она помножила количество добываемаго угля на $1\frac{1}{2}$ коп. и полученную цифру раздѣлила на всѣ рудники. Вышла такая несоразмѣрность, что тамъ принимается арендная плата, а здѣсь добывная производительность. Наконецъ, нѣкоторые рудники могутъ получать $1\frac{1}{2}$ к. на пудѣ, а другіе могутъ и не получить. Мнѣ кажется, чтобы прійти на почву соглашенія съ земствомъ и установить какую нибудь норму, слѣдуетъ примѣниться къ способу земскаго обложенія по отношенію къ арендной платѣ земли. Нельзя ли будетъ и по отношенію угольной промышленности принять ту арендную плату, которая существуетъ не за рудникъ, а за добытый уголь. Извѣстно, что у насъ существуютъ арендныя цѣны на землю извѣстнаго района: $1\frac{1}{2}$, 2 руб. и т. д. Точно также извѣстно гг. углепромышленникамъ, что арендная цѣна на добываемый уголь существуетъ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда угля на небольшія количества до милліона пудовъ. Тѣ рудники, которые вырабатываютъ больше, никогда такой аренды не платятъ. Вотъ я думалъ бы, что на этой почвѣ было бы возможно сойтись, чтобы для исчисленія платежной силы рудника брался не доходъ

который невозможно опредѣлить, но арендная плата, которая болѣе или менѣе одинакова; это соотвѣтствовало бы тому основанію, которое принято земствомъ по отношенію обложенія земли. Такъ какъ мы не имѣемъ здѣсь представителя земства, то нельзя опредѣлить, какъ мы сойдемся; но я указываю мысль, на которой возможно соглашеніе съ земствомъ.

Гейнцельманъ. Всѣ тѣ способы, которые были приняты донинѣ по обложенію каменноугольныхъ шахтъ земскимъ налогомъ, были неудачны; они на практикѣ оказались крайне несправедливыми и несоразмѣрными съ дѣйствительной выработкой отдѣльныхъ шахтъ. По моему мнѣнію, для шахтовладѣльцевъ единственно справедливый способъ обложенія каменноугольныхъ шахтъ—это платежъ, пропорціональный количеству выработки. Поэтому я полагаю, что для насъ было бы самымъ удобнымъ способомъ—платить налогъ по количеству отправокъ, т. е. такой же способъ, какъ мы теперь платимъ въ комиссію выборныхъ повагонный сборъ. Если бы это предложеніе было принято, то осталось бы только опредѣлить размѣръ платы съ вагона. Я сейчасъ недостаточно знакомъ съ положеніемъ дѣла, чтобы опредѣлить норму, но мнѣ кажется, если бы мы платили 20 коп. съ вагона, то было бы достаточно.

Барновъ. Это былъ бы страшный налогъ. Наконецъ опять была бы неравномѣрность, такъ какъ есть рудники, которые не отправляютъ по желѣзной дорогѣ, а прямо на подводахъ, или потребляютъ все на мѣстѣ, слѣдовательно они не будутъ платить ничего.

Поповъ. Я. К. Вопросъ объ обложеніи земскимъ сборомъ каменноугольной промышленности во всѣхъ подробностяхъ былъ рассмотрѣнъ на II Таганрогскомъ съѣздѣ. Такъ какъ эта промышленность въ числѣ предметовъ обложенія закономъ не указана, то на съѣздѣ были выработаны другія основанія, которыя представлены высшему правительству на усмотрѣніе. Не найдетъ ли съѣздъ возможнымъ предварительно подробно ознакомиться съ постановленіемъ Таганрогскаго съѣзда и, что найдетъ нужнымъ, дополнить.

Шаховъ. Составъ земства Бахмутскаго уѣзда состоитъ не изъ углепромышленниковъ. Въ числѣ членовъ земства есть небольше двухъ углепромышленниковъ—предводитель дворянства и еще одинъ; слѣдовательно гг. члены земства не знаютъ дохода шахтъ и не могутъ судить объ этомъ. Была наконецъ назначена коммисія, которая осматривала шахты. Весьма естественно, что съ доходности нельзя назначить платежа и вотъ они оцѣнивали постройки. Но какія же могутъ быть постройки на рудникѣ, не считая шахтъ, которыя могутъ стоить 3—4 тысячи? Тамъ есть постройки, состоящія изъ амбаровъ, пустыхъ казармъ и т. п. Въ настоящее время предводитель дворянства предлагаетъ назначить арендную плату, какъ съ земли. Но у меня земли, на примѣръ, полторы тысячи десятинъ, а подъ рудникомъ 5 или 10 дес.; выходитъ большая разница. По моему, самое лучшее назначить налогъ съ силы, вырабатывающей уголь или съ силы паровой машины, но слѣдуетъ назначить такую сумму, которая бы не была обременительна для углепромышленниковъ. Въ настоящее время это дѣло пока еще новое; слѣдовательно, новое дѣло нужно поощрять, а не обременять и люди, которые будутъ назначены оцѣнщиками, должны быть спеціалистами и понимать дѣло.

Золотаревъ. Въ томъ, что выразилъ г. Шаховъ, есть прямое противорѣчiе. Онъ говоритъ, что углепромышленность должна быть облегчена и рядомъ съ этимъ предлагаетъ обложить налогомъ паровую силу. Представьте себѣ слѣдующее: у меня встрѣчается плавуны, подходит сильная вода; я принужденъ увеличить силу паровой машины, но не добываю ни одного пуда угля и зато, что я борюсь и улучшаю дѣло, мнѣ приходится платить гораздо больше, нежели тому, кто получаетъ хорошия доходы безъ всякихъ машинъ. Устанавливать такой налогъ на паровую силу, это значитъ—налагать на приспособленія къ производству и не дать правильно развиваться дѣлу. Это положительно невысказимо. Затѣмъ опредѣлить доходъ въ 1 коп. или $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда—это выйдетъ самое безобразное явленіе, какое можно себѣ представить. Я могу указать на рудникъ, который получаетъ 1 коп. съ пуда и рудникъ '

который работает въ убытокъ; есть рудники, которые получаютъ и 1½ коп. Предложеніе обкладывать вагонъ также непримѣнимо. Напримѣръ, Юзъ добываетъ 10.000,000 пудовъ; слѣдовательно, это составляетъ 1/6 всего, что мы добываемъ и ни одного пуда добываемаго имъ угля не идетъ по желѣзной дорогѣ; слѣдовательно онъ будетъ освобожденъ отъ налога. Мысль, предложенная нашимъ предводителемъ дворянства, совершенно естественна и логична. Арендная плата на уголь опредѣлена и выработана практикой. Никто, насколько мнѣ извѣстно, не платилъ дорожке 1/2 коп. съ пуда за извѣстное, небольшое количество и гораздо меньшую плату за большее; вотъ эта арендная плата положительно можетъ лечь въ основу правильнаго налога. За симъ мы говоримъ, что надо выработать инструкцію для нашихъ уполномоченныхъ, что совершенно справедливо. У насъ въ собраніи есть земскіе люди; они помогутъ намъ. То же, что мы будемъ говорить теперь, никакъ чему не поведетъ; выработать инструкцію можетъ только коммиссія, которая, рассмотрѣвъ вопросъ подробно, представитъ свою работу на заключеніе общаго собранія; тогда, по утвержденіи инструкціи наши уполномоченные могутъ дѣйствовать смѣло.

Б а р н о в ъ. Я хотѣлъ еще добавить, что независимо отъ участія представителей въ экстренномъ собраніи, правильно и полезно было бы ходатайствовать предъ правительствомъ, чтобъ уполномоченные отъ сѣзда имѣли право присутствовать и на очередныхъ земскихъ собраніяхъ, такъ какъ трудно допустить, чтобъ челоуѣкъ, платящій налоги, отсутствовалъ при опредѣленіи этого налога. Но, такъ какъ всѣмъ углепромышленникамъ участвовать въ земскомъ собраніи невозможно, то, чтобъ разрѣшено было уполномоченнымъ отъ сѣзда принимать участіе съ правомъ рѣшающаго голоса. Эти лица могли бы разъяснять случаи, которые будутъ встрѣчаться, что необходимо въ виду того, что налогъ можетъ измѣняться ежегодно и каждый разъ могутъ потребоваться разъясненія.

З о л о т а р е в ъ. То, что выразилъ г. Карповъ, совершенно согласуется съ нашимъ прежнимъ постановленіемъ. Во время

нашихъ ходатайствъ, уполномоченные VI съѣзда просили у высшаго правительства и намъ дано было право присутствовать въ чрезвычайномъ Екатеринославскомъ земскомъ собраніи. Теперь высшее правительство такъ и направляетъ дѣло. Намъ остается только ходатайствовать, чтобы это установилось навсегда постояннымъ правиломъ.

Горловъ. Тѣ углепромышленники, которые присутствовали на прежнихъ съѣздахъ, очень хорошо знаютъ, что они слышатъ то, что уже слышали. На II съѣздѣ углепромышленниковъ этотъ вопросъ разбирался весьма серьезно и подробно и тамъ же были выработаны правила обложенія. Напримѣръ, основаніе, предложенное г. Карповымъ, было тогда отвергнуто, потому что невозможно оцѣнить землю, на которой заложена копь, такъ какъ никогда мы не въ состояніи будемъ опредѣлить, какое пространство она занимаетъ. И такъ, этотъ принципъ былъ отвергнутъ. Такъ какъ подобно также нельзя оцѣнить, потому что этотъ принципъ вообще не принятъ законодательствомъ въ обложенію, а нужно опредѣлять только стоимость имущества, то и было принято, что лучшимъ выраженіемъ стоимости имущества той копи, которая облагается, есть ея добывная способность, а лучшимъ выраженіемъ ея добывной способности являются тѣ машины, которыя служатъ исключительно для подъема угля. Если бы генераль Золотаревъ былъ знакомъ съ постановленіемъ II съѣзда, то онъ не говорилъ бы о двигательныхъ машинахъ, такъ какъ о нихъ ничего не сказано; если на нѣкоторыхъ копияхъ имѣются смѣшанныя машины, то часть нужно отчислить на водоотливъ, а остальную принять въ соображеніе. Самое рациональное мѣрило къ опредѣленію налога есть именно то, что рекомендовано II съѣздомъ. Если раздаются голоса, что угольная промышленность только что развивается, что ее не нужно облагать, то это еще возможно было на II съѣздѣ, хотя и тогда это было отвергнуто, но не теперь, когда мы чувствуемъ, что угольная промышленность настолько развилась, что можетъ вынести налогъ; мы только требуемъ во имя справедливости, чтобы налоги наши были примѣнены ко всѣмъ прочимъ налогамъ, а не брали бы съ насъ такъ, какъ теперь.

Депреadowичъ. Такъ какъ всякое измѣненіе въ существующемъ обложеніи будетъ зависѣть отъ утвержденія способа выработаннаго съѣздомъ, въ законодательномъ порядкѣ, и такъ какъ извѣстно, что всѣ вопросы въ законодательномъ порядкѣ проходятъ чрезвычайно медленно всѣ инстанціи, то я имѣю честь предложить съѣзду временную мѣру болѣе правильнаго распредѣленія налога, нынѣ существующаго, не скажу высокаго, но неравномѣрнаго. Такъ какъ, сколько мнѣ извѣстно, какъ члену земства Бахмутскаго уѣзда, что налогъ дѣлается не по доходности собственно, потому что комиссія, въ которой я нѣсколько разъ участвовалъ, не имѣетъ возможности знать всѣхъ подробностей условій сбыта угля, то не найдетъ ли съѣздъ полезнымъ, пока вопросъ будетъ рѣшенъ въ законодательномъ порядкѣ, предложить земству обкладывать рудники оптомъ и предоставить этотъ налогъ самимъ гг. угленпромышленникамъ или ихъ уполномоченнымъ распредѣлить между собою.

Шаховъ. Относительно наложенія на шахты я ничего не могу сказать, но бываютъ такіе случаи на рудникѣ: рудникъ затопить водою или встрѣтится какой нибудь несчастный случай когда я долженъ прекратить производство для поправки рудника; поправку сдѣлать не такъ легко; она можетъ продолжаться годъ и больше, между тѣмъ налоги все таки взыскиваются. Такой случай былъ со мною; когда я долженъ былъ прекратить работу, я подалъ заявленіе въ земство, что прошу прекратить налогъ, пока работы опять будутъ начаты; я думаю, что мое заявленіе было совершенно справедливо: я тогда только долженъ платить, когда пользуюсь чѣмъ нибудь; но не смотря на то, что я 8 мѣсяцевъ не работалъ, земство все таки продолжало взимать съ меня тотъ же налогъ, который былъ назначенъ прежде. Вотъ въ виду этого обстоятельства я позволяю себѣ предложить съѣзду, чтобы этотъ предметъ былъ оговоренъ, чтобы въ случаѣ остановки производства шахты, налогъ не взимался.

Карповъ. Напротивъ, земство всегда слагаетъ платежи налога съ рудниковъ, которые перестаютъ дѣйствовать; но за прош-

лое время, такъ какъ смѣта назначается на годъ, налога отмѣнить невозможно и только въ слѣдующемъ году, при новомъ обложеніи, такой рудникъ освобождается.

Ш а х о в ъ. Если я заявляю о приостановкѣ рудника и земство сомнѣвается въ справедливости моего заявленія, оно можетъ послать своего члена удостовѣриться на мѣстѣ и если мое заявленіе несправедливо, я подвергаюсь отвѣтственности; въ противномъ же случаѣ земство обязано сложить съ меня этотъ налогъ до тѣхъ поръ, пока рудникъ пойдетъ въ дѣйствіе.

Ш е й е р м а н ъ. Я полагаю, господа, поднимать рѣчь о томъ чтобы рудникъ одинъ годъ платилъ, а другой не платилъ—никакъ нельзя, потому что землевладѣлецъ, имѣющій землю и получающій въ какомъ нибудь году вслѣдствіе неурожаевъ убытки, все таки долженъ платить налогъ, потому что онъ пользуется извѣстнымъ цензомъ. Затѣмъ я возражаю П. Н. Горлову. У насъ, дѣйствительно, было предложено облагать паровую силу; мы сознаемъ, что до извѣстной степени это самая раціональная мѣра; но эта мѣра и такой способъ обложенія могутъ быть приняты только тогда, когда будутъ утверждены законодательнымъ порядкомъ, потому что земство въ настоящее время не имѣетъ права облагать паровую силу; оно можетъ облагать зданія и сооруженія по ихъ стоимости и доходности. Вопросъ о стоимости сооруженій и зданій было бы легко рѣшить, если бы въ эту оцѣночную комиссію приглашались свѣдущіе люди, которые могли бы точно и совершенно правильно опредѣлить стоимость сооруженія. Но чтобы опредѣлить доходность сооруженія, я не вижу никакой другой возможности, какъ согласиться съ предложеніемъ почтеннаго нашего сочлена, г. Карпова а именно, такъ какъ доходность земли опредѣляется годовой рентой, то и доходность рудника должна опредѣляться той рентой, которую рудникъ долженъ платить въ видѣ попудной платы; это было бы самымъ справедливымъ и въ данную минуту на законной почвѣ стоящимъ обложеніемъ. П. Н. Горловъ совершенно не понималъ г. Карпова, говоря что онъ предлагалъ обложеніе земли, занятой подъ рудникъ. Вовсе нѣтъ: онъ только сравнивалъ, что если

годовая рента земли опредѣлена въ $1\frac{1}{2}$ или два рубля, то и рудникъ точно также долженъ платить съ пуда, считая эту ренту въ $\frac{1}{2}$ коп. для опредѣленія доходности и стоимости копи. Такъ, если съ милліона пудовъ угля арендная плата составляетъ 5000 руб., точно также какъ за двѣ съ половиною тысячи десятинъ земли, считая аренду по 2 руб., тоже получится 5000 руб. дохода, то въ обоихъ случаяхъ эти цифры доходности могутъ быть приняты въ основаніе обложенія, а вовсе не та только земля должна облагаться, которую занимаетъ рудникъ.

Горловъ. Какъ же вы опредѣлите арендную плату?

Карповъ. Арендная плата болѣе или менѣе установилась: до милліона пудовъ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, а свыше— $\frac{1}{5}$ коп.—Вотъ эта доходность рудника должна участвовать равномѣрно въ платежѣ налога.

Горловъ. Но такое основаніе налога незаконно и мы, значить, должны просить объ изданіи новаго закона.

Шейерманъ. Въ собраніи говорилось объ инструкціи, которая должна быть дана уполномоченнымъ. Вотъ они и будутъ говорить о новомъ законѣ.

Горловъ. Здѣсь предлагаются правила для земства, на основаніи которыхъ оно могло бы сдѣлать правильный налогъ.

Шаховъ. Г. Шейерманъ на заявленіе мое относительно рудниковъ, которые стоятъ безъ работы, замѣтилъ, что владѣльцы земли, въ случаѣ неурожая, все таки платятъ налоги; но это далеко не одно и то же. Въ случаѣ неурожая земля все-таки приноситъ извѣстный доходъ; я могу отдать землю подъ попасъ; отдамъ ее сгонщикамъ; а если мой рудникъ не работаетъ, онъ никакой пользы не приноситъ. Что касается до того, чтобы платить съ доходности, то на это и закона нѣтъ; когда будетъ изданъ законъ, тогда это можетъ примѣняться, а теперь это невозможно.

Золотаревъ. Мнѣ сдѣлано было замѣчаніе, что я не читалъ прежнихъ постановленій съѣзда; это ошибочно, я читалъ ихъ, помню, что тогда говорилось и вообще не имѣю обычая говорить того, чего не знаю. Затѣмъ мнѣ говорятъ, что водоподъемныя

машины не будут обкладываться налогомъ; что обложены будутъ только углеподъемныя машины. Я приведу примѣръ: во время выставки поднесена высшая награда Губонину, именно, за устройство шахтъ. Устройство рудника Губонина потребовало громадныхъ издержекъ; тамъ есть машина, которая въ настоящее время обложена 6,000, а, между прочимъ, сколько мнѣ извѣстно, она до сихъ поръ и 10 вагоновъ не подняла.

Горловъ. Я возражаю г. Шахову. Онъ говоритъ, что простой шахты долженъ исключаться и не облагаться налогомъ; это было бы справедливо, если бы оцѣнка производилась по доходности; но если оцѣнка производится по стоимости, то о простой не можетъ быть и рѣчи, тѣмъ болѣе, что одинъ годъ рудникъ можетъ дать 10,000 дохода, два года можетъ простоять, а потомъ въ одинъ годъ можетъ принести 20,000. Переходя къ возраженію генерала Золотарева, я нахожу, что оно не отвѣчаетъ на то, что я сказалъ. Когда будетъ предложено правило, мною указанное, то обложеніе будетъ производиться пропорціонально, а случай, указанный генераломъ Золотаревымъ, относится къ теперешнему обложенію, которое всѣ признаютъ несправедливымъ.

Поповъ. Позвольте добавить къ высказанному П. Н. Горловымъ, что вопросъ объ обложеніи рудниковъ и выработкѣ основаній для такого налога на столько серьезенъ, что высшее правительство не пожелало его прямо рѣшить и предложило его на предварительное разсмотрѣніе съѣзда углепромышленниковъ, чтобы онъ былъ выработанъ тамъ и чтобы былъ представленъ на утвержденіе правительства въ законодательномъ порядкѣ. Закона еще нѣтъ, но законъ нуженъ; это сознаетъ само правительство и признавая свою некомпетентность опредѣлить эти основанія, правительство предложило съѣзду разработать вопросъ. Второй таганрогскій съѣздъ разсмотрѣлъ досконально всѣ пункты; не знаю, какова судьба этихъ протоколовъ, если никакого результата до сихъ поръ нѣтъ.

Шейерманъ. Отчего же можно говорить, чтобы ходатайствовать предъ правительствомъ о системѣ обложенія колеи и нельзя говорить о той инструкціи, которую мы преподадимъ на-

шимъ уполномоченнымъ на предстоящихъ собраніяхъ? На этихъ собраніяхъ наши копи могутъ облагаться на основаніи существующихъ законовъ и насъ облагаютъ на основаніи этихъ законовъ.

П о п о в ь. Такого закона нѣтъ; это дѣлаютъ произвольно.

Ш е й е р м а н ь. Если губернаторъ утверждаетъ это обложеніе, значить исполняется законъ. Всякое сооруженіе въ уѣздѣ обкладывается сборомъ; это фактъ неоспоримый; слѣдовательно, углепромышленность не можетъ быть исключена.

П о п о в ь. Это неправильно и не имѣетъ законной почвы.

Г о р л о в ь. Я напомину съѣзду, что мы получили изъ законодательнаго учрежденія предложеніе рассмотреть вопросъ на съѣздѣ. Была учреждена коммиссія, которая разсматривала законъ; въ эту коммиссію были приглашены и постороннія лица; былъ также приглашенъ г. предсѣдатель нашего съѣзда и г. окружный инженеръ Е. Н. Таскинъ; прямо изъ этой коммиссіи мы получили этотъ вопросъ для разсмотрѣнія. Закона у насъ нѣтъ и наши копи облагаются совершенно неправильно и произвольно; такъ какъ мы не имѣемъ никакого выхода, то предлагаемъ для законодательнаго пути основанія, нами выработанныя, и просимъ въ то же время, чтобы наши уполномоченные устроили дѣло въ собраніи такъ, чтобы земство приняло эти основанія.

Ю м ь. Каждое предпріятіе требуетъ большей или меньшей затраты капитала; но я не знаю такого предпріятія, которое потребовало бы большей затраты капитала, какъ сооруженіе каменноугольныхъ шахтъ. Мнѣ кажется, что вопросъ объ обложеніи каменноугольной промышленности земскимъ сборомъ можетъ быть рѣшенъ очень просто. Конечно здѣсь должно быть принято въ соображеніе все—и доходность, и стоимость предпріятія и всѣ условія производства. Если мы строимъ домъ, заводъ или фабрику, намъ присылаютъ оцѣночный листъ, гдѣ выставлена оцѣнка сооруженія и доходъ, который должно дать такое сооруженіе. По этимъ соображеніямъ устанавливается размѣръ налога и мы все уплачиваемъ, зная, что для этой оцѣнки болѣе или менѣе правильно выяснены всѣ основанія. Также точно мы должны принимать въ свѣдѣнію, что въ каменноуголь-

номъ дѣлѣ есть очень много обязательствъ, которыхъ также нельзя игнорировать. Однѣ шахты расположены въ 4 вер. отъ желѣзной дороги, другіе въ 40 вер.; разумѣется, доходность первыхъ должна быть гораздо больше другихъ. Если нашъ заводъ Юза имѣетъ громадныя капиталы и возможность построить желѣзную дорогу вокругъ шахтъ и поэтому нашъ доходъ съ угля гораздо больше, чѣмъ у тѣхъ, которые не имѣютъ этихъ средствъ, то все таки мы должны принять въ соображеніе стоимость этой дороги. Мы видимъ, что есть люди, которые употребили свои капиталы на сооруженіе шахтъ, не имѣя никакихъ знаній и опыта въ этомъ дѣлѣ. Устраивается шахта, уголь выработывается только поверхностно и потомъ, черезъ какую нибудь воду, шахту бросаютъ. Другой такимъ сооруженіемъ шахты только испортитъ землю и не достигнетъ никакой пользы ни въ угольномъ предпріятіи, ни въ землевладѣніи. Поэтому справедливо было бы, милостивые государи, чтобы комиссія, которая должна разработать этотъ вопросъ, приняла во вниманіе всѣ эти обстоятельства, и съѣзду слѣдовало бы постановить такое заключеніе: что земство должно имѣть присяжную опѣночную комиссію, которая ѣздила бы въ каждое имѣніе, гдѣ существуетъ горнопромышленность; въ этой комиссіи должны быть непременно представители отъ углепромышленности и она должна принимать въ соображеніе: стоимость предпріятія, близость желѣзной дороги и т. п. условія, также и воду, которая затрудняетъ производство. Тогда, мнѣ кажется, земство будетъ имѣть полную возможность сдѣлать налогъ правильнымъ.

А л ч е в с к і й. Мнѣ кажется, что изъ всего того, что было сказано въ настоящемъ засѣданіи, ясно для всѣхъ, что отношеніе земства къ углепромышленности находится въ ненормальныхъ условіяхъ. Намъ предстоитъ выйти изъ того положенія, освободиться отъ того гнета, который, такъ сказать, устроили для насъ земства Славяносербскаго и Бахмутскаго уѣздовъ; а для того, чтобы выйти изъ подъ этого гнета, избѣгнуть этой несправедливости и даже насилія и произвола со стороны земства, намъ необходимо себѣ уяснить, въ какомъ положеніи мы находимся. Генераль Зо-

лотаревъ указалъ на существующій фактъ такого рода, что шахта, принадлежащая П. I. Губонину, обложена налогомъ въ 6,000 руб. въ то время, когда всѣмъ намъ извѣстно, что она не отвѣчаетъ этому громадному налогу. Извѣстно, что земство не могло принять въ основаніе такого налога производительность шахты; оно, повидимому, приняло въ основаніе существующее убѣжденіе о П. I. Губонинѣ, что онъ богатый человѣкъ. Если земство прибѣгаетъ къ такого рода основаніямъ въ опредѣленіи налога, то могутъ оказаться въ уѣздѣ и другіе богатые люди и стало бытъ, если этотъ налогъ законный, то земство должно было бы обложить налогомъ и капиталы и этихъ людей. Очевидно, законъ не даетъ земству ни права, ни основанія на такого рода налогъ. Эти основанія изобрѣтены самимъ земствомъ. Всѣ согласятся, что этотъ налогъ несправедливъ и незаконенъ, но тѣмъ не менѣе въ этомъ же собраніи мы слышали, что, какъ бы ни былъ великъ налогъ, сдѣланный земствомъ и незаконный, мы его заплатимъ, потому что срокъ для принесенія жалобы на постановленіе земства пропущенъ. Какого рода Славяносербское земство установило налогъ, считаю нужнымъ объяснить слѣдующее. Шахта, работающая въ одну лошадь, оцѣнена была земствомъ въ 7500 руб.; шахту, работающую воротомъ въ двѣ лошади, земство оцѣнило въ 15000 руб.; локомобиль въ 10 силъ оцѣненъ въ 75000 руб. и приравнивая все это къ сооружеціямъ, оно обратило и лошадей, и локомобиль—все въ сооружеція. Такимъ образомъ, на рудникъ Алексѣевского общества падаетъ 1500 руб. налога даже на тѣ шахты, которые выработаны ранѣе и на которыхъ уже не производится работъ. Въ качествѣ участника въ дѣлѣ Алексѣевского горнопромышленнаго общества я искалъ выхода изъ этого положенія. Зная очень хорошо, что для принесенія жалобъ существуетъ извѣстный срокъ, я съ своей стороны принялъ мѣры къ тому, чтобы получить какія нибудь данныя, на основаніи которыхъ земское собраніе произвело этотъ налогъ. Не состоя гласнымъ и не участвуя въ этихъ собраніяхъ, я не зналъ, какіе доводы и основанія руководили собраніемъ и хотѣлъ получить копію съ постановленія этого собранія, но ни-

какъ не могъ этого добиться и не могъ узнать тѣхъ мотивовъ, на основаніи коихъ состоялся такой налогъ. Кромѣ меня въ этой попыткѣ прибѣгалъ г. Жуковскій, управляющій рудникомъ г. Губолина, но и онъ не могъ получить копію съ постановленія собранія и мотивовъ, вызвавшихъ такое постановленіе. Чтобы принести жалобу, нужно указать на самое постановленіе, а его у насъ нѣтъ въ рукахъ. Славяносербскія земскія учрежденія положительно не дали намъ возможности обжаловать это рѣшеніе. Такимъ образомъ самыя незаконныя и неосновательныя дѣйствія со стороны земскихъ учреждений, благодаря именно этому обстоятельству, получаютъ силу обязательнаго постановленія, по которому намъ приходится уплачивать всѣ эти незаконные налоги. Какъ вамъ извѣстно, милостивые государи, уполномоченные ваши заявляли о подобнаго рода дѣйствіяхъ со стороны земскихъ учреждений Министерству государственныхъ имуществъ. Вамъ извѣстно также, что г. Министръ государственныхъ имуществъ вошелъ въ переписку съ г. Министромъ внутреннихъ дѣлъ, который предложилъ въ виду такого рода явленій созвать экстренныя земскія собранія. Но позвольте обратить ваше вниманіе на то, чего мы можемъ ожидать отъ земскихъ собраній въ виду того, что мы уже имѣли предъ собою. Уже въ Екатеринославскомъ земскомъ собраніи были наши уполномоченные. Екатеринославское губернское земское собраніе отнеслось самымъ деликатнымъ образомъ къ ходатайству угольной промышленности и болѣе или менѣе обстоятельно выразило свое мнѣніе, что углепромышленность должна быть облагаема согласно существующимъ узаконеніямъ и болѣе или менѣе равномерно; но передало для окончательнаго разрѣшенія этотъ вопросъ въ уѣздныя собранія. Какъ поступило въ этомъ случаѣ Славяносербское уѣздное собраніе, мы видѣли, и хотя я не имѣю подъ руками доказательствъ относительно Бахмутскаго уѣзда, но знаю, что налогъ, сдѣланный на заводъ Юза и другіе, самый ужасающій. Отсюда и выходитъ, что самое представительство наше въ земскомъ собраніи, о которомъ мы теперь хлопочемъ, я заранѣе вамъ скажу, не будетъ имѣть успѣха, потому что дѣло представляется въ та-

комъ видѣ: углепромышленность въ этихъ уѣздахъ есть явленіе совершенно новое; она привлекаетъ къ себѣ новыхъ людей, вкладывающихъ въ это дѣло свои капиталы; эти люди, не смотря на то, что они идутъ не противъ общественнаго какого нибудь дѣла а ведутъ промышленность, можетъ быть, самымъ почтеннымъ и добропорядочнымъ образомъ, эти люди считаются людьми пришлыми. Земское собраніе состоитъ, по преимуществу, изъ землевладѣльцевъ, которые предубѣждены противъ всякаго промышленнаго предпріятія и относятся къ нему далеко не снисходительнымъ образомъ, можно сказать—даже враждебно. Тѣ немногіе члены этого собранія, которые имѣютъ болѣе просвѣщенный взглядъ, повидимому, не имѣютъ достаточнаго вліянія и не могутъ преодолѣть тѣхъ стремленій, которыя совершаются подъ предводительствомъ извѣстнаго рода вожаковъ. Отсюда выходитъ то, что налогъ на углепромышленность земскими учрежденіями дѣлается самымъ тяжелымъ, а для углепромышленности не дѣлается ровно ничего. Мы хлопочемъ объ исполненіи тѣхъ обязанностей, которыя возлагаются закономъ на земство, на примѣръ, о проведеніи грунтовыхъ дорогъ; теперь этихъ дорогъ не существуетъ; земство имѣетъ намѣреніе осуществить ихъ, но какъ оно это сдѣлаетъ, еще неизвѣстно. Съ насъ берутъ деньги и не дѣлаютъ для насъ ничего. Всѣ налоги устанавливаются для того, чтобы содѣйствовать той отрасли, съ которой эти налоги взимаются; углепромышленность составляетъ исключеніе. Вотъ въ виду всего этого, я полагаю, намъ слѣдуетъ тщательно заняться разсмотрѣніемъ нашихъ отношеній къ земству и земства къ намъ, указать на всѣ не справедливости и искать учрежденія и мѣста, куда мы могли бы жаловаться на уклоненіе земства отъ его прямыхъ обязанностей.

П о п о в ъ Я. К. Позвольте дополнить къ сказанному А. К. Алчевскимъ, что на Таганрогскомъ съѣздѣ выработано слѣдующее вспомогательное средство къ тому, чтобы земскія учрежденія не притѣсняли такъ углепромышленность, какъ въ настоящее время; именно, тамъ постановлено: если углепромышленность будетъ обложена земскимъ налогомъ, то вмѣстѣ съ тѣмъ, дать право углепромышленникамъ имѣть отъ себя гласныхъ въ составѣ земскихъ

учрежденій. Не найдетъ ли съѣздъ возможнымъ ходатайствовать, чтобы это право было предоставлено намъ? Къ выясненію, сдѣланному представителемъ г. Юза, могу присовокупить, что коммиссія эта должна не одинъ разъ навсегда производить оцѣнку, но въ извѣстные періоды должна производиться переоцѣнка, иначе выйдетъ, что при самомъ началѣ производства рудника и впоследствии, когда пластъ истощится, налогъ будетъ одинъ и тотъ же, хотя доходность будетъ далеко неодинакова.

Алчевскій. Я упустилъ еще одно обстоятельство, что земство не принимаетъ никакихъ мѣръ къ тому, чтобы избавить насъ отъ тѣхъ окружающихъ и заѣдающихъ насъ кабаковъ, которые особенно сосредоточиваются вокругъ шахтъ.

Гейнцельманъ. По вопросу о земскомъ налогѣ было высказано много различныхъ мнѣній; мнѣнія эти между собою не сходятся; я попробую, нельзя ли согласить эти мнѣнія между собою и не удастся ли мнѣ разбить гордіевъ узелъ. Я обращаюсь къ тѣмъ заявленіямъ, которыя были сдѣланы г. Карповымъ, генераломъ Золотаревымъ, г. Юмомъ, г. Алчевскимъ и г. Депрерадовичемъ. Главное затрудненіе встрѣчается потому, что земство при наложеніи сбора руководствуется извѣстнымъ законоположеніемъ которое никакъ не примѣнимо къ намъ. Для насъ въ сущности вѣдь что интересно знать? Пусть земство выработаетъ, положимъ, какуюнибудь вѣдомость, которая покажетъ намъ, сколько земство должно взыскать съ цѣлаго уѣзда. Пусть этотъ итогъ будетъ представленъ намъ и мы уже между собою распредѣлимъ по справедливости на сколько каждый рудникъ долженъ участвовать въ этомъ налогѣ. Такимъ образомъ мы, по всей вѣроятности, возвратимся къ повзгонному сбору, а можетъ быть, найдемъ и другой исходъ; но главное для насъ знать общую цифру итога.

Таскинъ. Здѣсь вопросъ раздѣляется на двѣ части. Во первыхъ, просить уполномоченныхъ, чтобы они предложили на экстренныхъ собраніяхъ тѣ основанія, которыя примѣнялись бы въ существующему законоположенію и во вторыхъ, указать новыя основанія для установленія закона. Я имѣю честь выразить собранію,

что законъ объ обложеніи рудниковъ въ пользу земства до сихъ поръ еще надлежащимъ образомъ не разрѣшенъ, что я имѣлъ честь доказывать еще въ 1877 году на сѣздѣ въ Таганрогѣ. Я прошу извиненія за продолжительность рѣчи, но считаю необходимымъ высказаться. Вопросъ этотъ возникъ въ области Войска Донскаго, потому что тамъ земство пожелало обложить рудники въ свою пользу. Вопросъ этотъ вызвалъ протестъ среди горныхъ инженеровъ и внесенъ былъ въ Государственный Совѣтъ. Государственный Совѣтъ въ общемъ собраніи постановилъ: находя невозможнымъ рѣшить вопросъ для одного донскаго земства, поручить г. Министру финансовъ разработать въ особой комиссіи вопросъ: не слѣдуетъ ли (я особенно обращаю вниманіе на эти слова), не слѣдуетъ ли привлечь рудники къ обложенію въ пользу земства и если слѣдуетъ, то въ какой именно формѣ. Изъ этого вытекаетъ, что Государственный Совѣтъ находилъ, что общее законоположеніе не касается рудниковъ и что только слѣдуетъ еще обсудить, не слѣдуетъ ли привлечь эту промышленность къ налогу. Тогда была образована комиссія подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника А. К. Гирса, куда были приглашаемы и постороннія лица, въ числѣ которыхъ былъ и г. предсѣдатель нашего сѣзда. Въ началѣ былъ горячій споръ о томъ, слѣдуетъ ли облагать рудники или нѣтъ, и представители горнаго промысла, въ числѣ которыхъ былъ и я, высказали неудобства обложенія въ то время. Что касается до формы, то въ виду невозможности руководствоваться общимъ закономъ, комиссія постановила передать этотъ вопросъ на обсужденіе имѣвшаго быть въ Таганрогѣ II сѣзда горнопромышленниковъ. На этомъ сѣздѣ была высказана мысль о ходатайствѣ, чтобы не облагать рудниковъ по крайней мѣрѣ въ теченіи 5-ти лѣтъ, такъ какъ промышленность эта находилась въ младенческомъ состояніи и на пути своемъ встрѣтила препятствіе въ недостаточности перевозки на желѣзныхъ дорогахъ и въ конкуренціи съ иностраннымъ углемъ. вмѣстѣ съ тѣмъ на этомъ же сѣздѣ была выработана форма обложенія на случай, если бы правительство рѣшило, что рудники должны подлежать обложенію. Я тогда не соглашался съ этими формами и те-

перь согласиться не могу. Между тѣмъ и по сіе время вопросъ этотъ остался нерѣшеннымъ. Коммиссія эта оффиціально не закрыта. Я имѣю честь считаться ея членомъ. Предсѣдатель ея спончался и когда возобновятся работы этой коммиссіи, когда этому дѣлу будетъ данъ толчекъ, неизвѣстно. Я нахожу, что рудники не должны еще подлежать земскому сбору; но гг. углепромышленники упустили въ свое время объ этомъ ходатайствовать и теперь земство въ силу обычая, такъ сказать, вводитъ этотъ налогъ ежегодно. Въ данное время углепромышленность стала на болѣе крѣпкія ноги и протестовать противъ налога теперь трудно. Вопросъ заключается только въ слѣдующемъ: я не могу понять, почему углепромышленники не желаютъ обложенія поудно; самымъ лучшимъ, конечно, было бы обложеніе съ доходности, но это невозможно; было предложено повагонное обложеніе, но теперь возражаютъ, что есть масса рудниковъ, которые отправляютъ не по желѣзнымъ дорогамъ, а на подводахъ; нѣкоторые же потребляютъ уголь на мѣстѣ, какъ Юзь и многіе другіе. П. А. Карповъ и нѣкоторые другіе предложили обложеніе, пропорціональное арендной платѣ; но въ такомъ случаѣ въ опредѣленіе цифры обложенія опять таки входитъ количество добываемаго угля. Во всякомъ случаѣ, такъ или иначе, если считаютъ возможнымъ достигнуть опредѣленія этой цифры, то почему же въ способѣ поуднаго обложенія это считается невозможнымъ. Количество добываемаго угля можетъ быть опредѣлено по количеству вывоза, по планамъ рудника и существуетъ еще много другихъ способовъ для измѣренія. Мы сейчасъ имѣемъ казенную шахту—Дагмару, Лисичанскаго рудника, арендаторъ котораго долженъ платить поудно, причемъ количество добычи измѣряется по плану; мнѣ кажется, что это было бы мѣрой самой справедливой.

Предсѣдатель. Мм. Гг.! Если до сего времени гг. углепромышленники имѣли нѣкоторый поводъ сѣтовать на неправильныя и произвольныя дѣйствія земства по обложенію копей, то надо надѣяться, что въ виду прочитаннаго предписанія г. Министра государственныхъ имуществъ о томъ, чтобы избрать изъ среды вашей представителей въ земское собраніе, ваши интересы бу-

дутъ имѣть поддержку и нечего опасаться, что тоже самое, что теперь происходитъ, повторится и на будущее время. Если же, какъ нѣкоторые высказали опасеніе, предстоящія собранія не приведутъ ни къ какимъ благопріятнымъ результатамъ для углепромышленности, то и тогда бояться нечего, такъ какъ, если, дѣйствительно, встрѣчается нѣкоторое враждебное отношеніе земства противъ углепромышленности, то мы конечно найдемъ защиту въ тѣхъ высшихъ правительственныхъ сферахъ, которыя всегда насъ поддерживали во всѣхъ нашихъ законныхъ ходатайствахъ. Всѣ выслушанныя мнѣнія будутъ сведены въ особой комиссіи, которая ихъ разсмотритъ и составитъ инструкцію, на основаніи которой ваши представители будутъ дѣйствовать на земскихъ собраніяхъ. Поэтому я спрашиваю, угодно ли вамъ приурочить этотъ вопросъ къ какойнибудь существующей комиссіи или по важности, разнородности и многочисленности данныхъ, которыя мы выслушали, вамъ угодно будетъ составить особую комиссію?

Г о л о с а. Особую.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Вчера, когда мы обсуждали вопросъ о грунтовыхъ подъѣздныхъ путяхъ, было постановлено отнести въ Министерство государственныхъ имуществъ съ ходатайствомъ, чтобы вопросъ этотъ былъ внесенъ на обсужденіе предстоящихъ собраній. Мы предполагали отнести письмомъ, но такъ какъ теперь мы видимъ, что въ скоромъ уже времени, будутъ созваны эти собранія, то не угодно ли вамъ выслушать составленную мною телеграмму, которая, кажется, будетъ достаточна, чтобы удовлетворить наше ходатайство.

Телеграмма выслушана и одобрена съѣздомъ.

Петербургъ, Господину Директору Горнаго Департамента.

VII съѣздъ постановилъ немедленно просить Васъ доложить господину Министру государственныхъ имуществъ и просить Его Высокопревосходительство войти въ сношеніе съ Министромъ внутреннихъ дѣлъ о дозволеніи включить въ программу разрѣшенныхъ шестаго сего ноября экстренныхъ земскихъ собраній Бахмут-

скаго и Славяносербскаго уѣздовъ, независимо отъ вопроса по обложению земскими сборами каменноугольныхъ и соляныхъ копей, и вопросъ о разсмотрѣннн и утвержденнн проектовъ грунтовыхъ подъѣздныхъ путей. Скорое разрѣшенн этаго ходатайства желательно въ виду возможности отерытн въ непродолжительномъ уже времени означенныхъ собраннй.

Предсѣдатель *В. Иславинъ*.

Засѣданн прервано на 10 минутъ.

Предсѣдатель. Мм. гг.! Мы теперь приступимъ къ вопросу о привлеченн горнорабочихъ къ копямъ и заводамъ и объ устройствѣ ихъ участи. По этому предмету составлены двѣ записки: А. Ф. Мевіусомъ и М. И. Яшевскимъ. Не угодно ли будетъ вамъ выслушать эти записки?

Мевіусъ. Какъ вамъ извѣстно, мм. гг., еще на прошломъ съѣздѣ состоялось постановленн о томъ, чтобы позаботиться объ обезпеченн участи рабочихъ на копяхъ и заводахъ. Прощлый съѣздъ постановилъ, чтобы выборные съ уполномоченными собрали въ теченн года необходимыя для этого свѣдѣнн и позаботились выработать какой нибудь уставъ вспомогательной кассы. Свѣдѣнн эти собраны и будутъ вамъ представлены въ особомъ докладѣ, гдѣ указаны: производительность копей, количество рабочихъ и сверхъ того я и товарищъ мой, М. И. Яшевскій, каждый отдѣльно, составили два проекта вспомогательной кассы для рабочихъ, и хотя мы желали слить оба проекта вмѣстѣ, но такъ какъ они составлены на различныхъ началахъ, то мы согласились доложить каждый отдѣльно. Мой проектъ заключается въ слѣдующемъ. (читаетъ):

ПРОЕКТЪ УСТАВА

вспомогательной кассы для семействъ убитыхъ и для увѣчныхъ горнорабочихъ донецкаго бассейна.

1) Вспомогательная касса учреждается въ городѣ Харьковѣ и имѣетъ цѣлю:

а. Оказывать помощь и попеченн семействамъ рабочихъ, лишившихся жизни на заводахъ и рудникахъ, вслѣдствн особыхъ несчастныхъ случаевъ; и

б. Оказывать пособіе тѣмъ изъ горнорабочихъ и заводскихъ мастеровыхъ, которые, получивъ увѣчья, или потерявъ здоровье и силы на помянутыхъ работахъ, лишились средствъ къ пропитанію какъ себя, такъ и своихъ семействъ.

2) Предѣлы дѣйствія учреждаемой вспомогательной кассы распространяются на рабочій классъ всѣхъ тѣхъ копей, рудниковъ и заводовъ донецкаго бассейна, владѣльцы или арендаторы которыхъ примутъ участіе въ образованіи фонда этой кассы, своими взносами и пожертвованіями; причемъ, къ участію въ учрежденіи кассы увѣчныхъ могутъ быть допущены, по желанію, и другіе владѣльцы заводовъ, фабрикъ и учреждений, не имѣющихъ горнозаводскаго характера, но расположенныхъ въ мѣстностяхъ, сопредѣльныхъ съ донецкимъ бассейномъ.

3) Фондъ вспомогательной кассы составляется владѣльцами или арендаторами копей, заводовъ и фабрикъ изъ добровольныхъ, обязательно ими на себя принятыхъ по взаимному соглашенію, взносов, которые могутъ быть опредѣлены: или съ пуда добываемыхъ и вырабатываемыхъ издѣлій, или по числу обращающихся въ производствѣ рабочихъ, или наконецъ въ размѣрѣ опредѣленнаго процента со стоимости произведеній. Сверхъ того, увеличенію фонда могутъ способствовать: добровольныя пожертвованія разныхъ лицъ и учреждений, и штрафы, налагаемые иногда на рабочихъ, за различныя проступки и упущенія.

4) Обязательные взносы поступаютъ и вносятся въ кассу увѣчныхъ рабочихъ помѣсячно или по третямъ года, смотря по состоявшемуся между жертвователями соглашенію; причемъ позднее поступленіе взноса оплачивается пеней въ 1⁰/₀ за каждый просроченный мѣсяцъ, а невзносъ денегъ въ теченіи полнаго года лишаетъ копь, заводъ или фабрику права участія въ дѣйствіяхъ кассы; а суммы, внесенныя до того времени, не возвращаются.

5) Всѣ суммы, принадлежащія фонду увѣчныхъ, должны быть вносимы особымъ вкладомъ на имя кассы этого фонда въ Общество взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи на храненіе и для приращенія изъ процентовъ.

6) Фондомъ увѣчныхъ горнорабочихъ завѣдываетъ Совѣтъ, состоящій изъ трехъ членовъ и одного дѣлопроизводителя, избираемыхъ учредителями кассы по большинству голосовъ на три года.

7) Вознагражденіе какъ членамъ Совѣта, такъ и дѣлопроизводителю за ихъ труды, а равно и расходъ на содержаніе канцеляріи, опредѣляется всякій разъ общимъ собраніемъ участниковъ кассы.

8) Обязанности Совѣта состоятъ въ слѣдующемъ:

а. Онъ наблюдаетъ за правильнымъ и своевременнымъ поступленіемъ всѣхъ суммъ, слѣдующихъ кассѣ увѣчныхъ и вноситъ ихъ въ подлежащее кредитное учрежденіе на храненіе и для приращенія процентами.

б. Входитъ въ сношенія со всѣми участниками и вкладчиками кассы по всѣмъ вопросамъ этой кассы касающимся.

в. Собираетъ необходимыя ему свѣдѣнія объ увѣчныхъ и неизлечимыхъ больныхъ, имѣющихъ право на пособіе изъ фонда и ведетъ имъ подробные списки.

г. Разсматриваетъ поступающія заявленія и ходатайства о производствѣ пособій и разрѣшаетъ ихъ выдачу.

д. Изыскиваетъ средства и способы къ увеличенію фонда и вообще прилагаетъ особую заботливость къ тому, чтобъ распространить, увеличить и по возможности уразнообразить помощь, подаваемую увѣчнымъ и ихъ семействамъ, какъ путемъ прямого денежнаго вспомошествованія, такъ равно устройствомъ багадѣленъ, пріютовъ, школъ и т. п.

е. Созываетъ ежегодно общее собраніе участниковъ кассы, которымъ и представляетъ на разсмотрѣніе годовой отчетъ о своихъ дѣйствіяхъ и предположенія о дальнѣйшихъ дѣйствіяхъ кассы

9) Обо всѣхъ, происшедшихъ на копяхъ, рудникахъ, заводахъ и фабрикахъ вѣдомства фонда увѣчныхъ, несчастныхъ случаяхъ и увѣчьяхъ, причиненныхъ рабочимъ, Совѣтъ собираетъ возможно обстоятельныя свѣдѣнія и составляетъ акты освидѣтельствованія пострадавшихъ, при участіи лица, завѣдывающаго рудникомъ, заводомъ или фабрикой, мѣстнаго врача и окружнаго инженера; причемъ

главную цѣлью познанія должно быть возможно точное опредѣленіе степени причиненныхъ увѣчій, ихъ излѣчимости, семейнаго положенія потерпѣвшаго и другихъ подобныхъ свѣдѣній, способныхъ оказать вліяніе на размѣръ и свойство опредѣляемаго пособія.

10) Пособія, производимыя кассой увѣчныхъ, могутъ быть денежныя и безденежныя. Денежныя въ свою очередь могутъ быть: единовременныя, временныя и постоянныя. Единовременныя пособія суть выдачи на лѣкарства или лѣченіе, либо на похороны. Къ временнымъ относятся: расходы на содержаніе больнаго и его лѣченіе впредь до выздоровленія; плата за воспитаніе, призрѣніе и обученіе дѣтей и т. п. Постоянными же пособіями называются—периодическія выдачи, производимыя увѣчному, или семейству убитаго, пожизненно, или до наступленія сроковъ, указанныхъ въ § 16 и 17.

11) Выдача пособій единовременныхъ увѣчнымъ и семействамъ убитыхъ начинается немедленно по открытіи самаго учрежденія. Что же касается до пособій и пенсіоновъ постоянныхъ, то выдача таковыхъ начинается лишь по особому постановленію общаго собранія участниковъ кассы и притомъ не ранѣе того времени, когда сумма сборовъ и пожертвованій окажется для того достаточною.

12) Правомъ на полученіе пособія изъ кассы пользуются:

а. семейства лицъ убитыхъ или погибшихъ на копяхъ, рудникахъ, заводахъ и фабрикахъ при отправленіи этими рабочими своихъ обязанностей, и

б. рабочіе (а съ ними и семейства ихъ), получившіе увѣчья или подвергшіеся какимъ либо неизлечимымъ болѣзнямъ при отправленіи ими своихъ обязанностей.

Въ обоихъ названныхъ случаяхъ, касса не отказываетъ въ пособіи и тѣмъ изъ пострадавшихъ, которые потерпѣли лишь вслѣдствіе своей собственной неосторожности; но лишаетъ пособія такихъ, которые подвергались несчастію преднамѣренно, для чего впрочемъ должны быть собраны основательныя доказательства. Наконецъ, тѣ рабочіе, которые были убиты, получили увѣчья или неизлечимыя болѣзни отъ причинъ, постороннихъ рабочей дѣятельности потерпѣвшихъ, напр. въ дракахъ, ссорахъ, въ опьяненіи и т. п.—не имѣютъ никакого права обращаться за помощію въ кассу увѣчныхъ.

13) Тѣмъ рабочимъ и семействамъ ихъ, которымъ вознагражденіе или пособіе за увѣчье или смерть будетъ присуждено постановленіемъ судебной власти—касса увѣчныхъ пособія не выдаетъ.

14) Изъ числа лицъ, заслуживающихъ пособія, преимущественнымъ правомъ, при недостаткѣ средствъ кассы, пользуются тѣ, которыхъ матеріальное положеніе оказывается наиболѣе затруднительнымъ, а увѣчья наиболѣе тяжкими, для чего Совѣтъ собираетъ самыя обстоятельныя и вѣрныя свѣдѣнія.

15) Семействомъ убитаго или увѣчнаго, получающаго пособіе изъ кассы, признаются: а) жена, состоявшая съ нимъ въ законномъ бракѣ, до полученнаго имъ увѣчья или смерти; б) дѣти, прижитыя въ бракѣ, не отдѣленныя и не достигшіе—мальчики 17, а дѣвочки 15 лѣтняго возраста; и в) отецъ и мать потерпѣвшаго, ежели неспособны ни къ какому труду и ежели онъ былъ ихъ единственной опорой.

16) Пособія семействамъ убитыхъ или погибшихъ выдаются по усмотрѣнію Совѣта или единовременныя, или постоянныя, при чемъ послѣднія должны быть производимы лишь до тѣхъ поръ, пока семейство пострадавшаго или выйдетъ изъ своего затруднительнаго положенія, или жена пострадавшаго вступить въ новый бракъ, а дѣти либо будутъ хорошо и прочно пристроены, либо достигнуть возраста, помянутаго въ § 15, о чемъ Совѣтъ обязывается имѣть постоянное наблюденіе.

17) Пособія увѣчнымъ и ихъ семействамъ выдаются или пожизненныя, или до того времени, когда здоровье и силы увѣчнаго дадутъ ему возможность возвратиться къ самостоятельному труду, способному поддерживать какъ себя, такъ и семейство, о чемъ Совѣтъ также имѣетъ неослабное наблюденіе.

18) Пособія пострадавшимъ и ихъ семействамъ выдаются каждые три мѣсяца одинъ разъ, по особой расчетной книжкѣ, выдаваемой за подписью членовъ Совѣта, и не иначе какъ по удостовѣреніи городской или сельской полиціи въ томъ: а) что увѣчный пенсіонеръ находится въ живыхъ, б) что увѣчье его или болѣзнь продолжаетъ оставаться въ прежнемъ положеніи и в) что

семейство его продолжает по прежнему сохранять свои права на получение пособія, упомянутыя въ § 16 и 17.

19) Сверхъ пособія, назначаемаго увѣчному, въ вознагражденіе, такъ сказать, причиненнаго ему вреда, Совѣтъ по своему усмотренію и въ случаѣ дѣйствительной въ томъ надобности, можетъ назначить опредѣленную сумму на лѣченіе пострадавшаго, помѣстить его на сей конецъ въ больницу, принимая при томъ на счетъ кассы его содержаніе и лѣченіе.

20) Кромѣ производства пособій выше сего упомянутыхъ, Совѣтъ изыскиваетъ также и другіе способы вспоможенія пострадавшимъ и ихъ семействамъ, каковы:

а. Предоставленіе увѣчнымъ занятій, свойственныхъ ихъ здоровью и силамъ и способныхъ облегчить матеріальное ихъ положеніе, какъ на примѣръ—мѣста надзирателей, приѣмщиковъ, караульщиковъ и т. п.

б. Ходатайство объ устройствѣ быта увѣчныхъ на мѣстахъ ихъ жительства, или помѣщеніе ихъ въ тѣ или другія богоугодныя заведенія;

в. Опредѣленіе дѣтей въ какія либо ремесленныя или учебныя заведенія на условіяхъ болѣе или менѣе облегченныхъ.

21) Канцелярія Совѣта ведетъ самый подробный списокъ всѣхъ пенсіонеровъ, получающихъ изъ кассы пособіе, равно какъ и тѣхъ, кои состоятъ на попеченія Совѣта, хотя бы денежнаго пособія и не получали. Въ этихъ спискахъ означаются: имя, званіе, возрастъ потерпѣвшаго, время поступленія въ работу, время и мѣсто случившагося съ нимъ несчастья, равно какъ и самый характеръ онаго, съ приложеніемъ необходимыхъ къ тому актовъ и протоколовъ; состояніе увѣчнаго въ настоящее время; составъ семейства увѣчнаго или убитаго, съ показаніемъ возраста каждаго члена; мѣсто жительства; родъ занятій какъ самаго увѣчнаго, такъ и членовъ семейства; качество и размѣръ оказываемаго пособія.

22) Къ концу каждаго года Совѣтъ составляетъ и публикуетъ во всеобщее свѣдѣніе подробный отчетъ о своей дѣятельности, равно какъ о суммахъ, поступившихъ въ кассу, и о произведенныхъ изъ нея выдачахъ. Отчетъ этотъ разсылается всѣмъ участникамъ въ

организаціи кассы, которые, въ созванномъ по приглашенію Совѣта общемъ собраніи, избираютъ уполномоченныхъ для повѣрки отчета, вновь пересматриваютъ уставъ, избираютъ когда потребуется составъ Совѣта и если признаютъ полезнымъ, то уполномочиваютъ Совѣтъ ходатайствовать гдѣ слѣдуетъ о тѣхъ измѣненіяхъ или дополненіяхъ въ уставѣ кассы, которыя признаютъ наиболее удобными для дальнѣйшаго развитія и успѣха этого учрежденія.

А. Мевіусъ.

Какъ изволите видѣть, этотъ проектъ есть только конспектъ той задачи, которую приходится разрѣшать съѣзду и основанъ онъ на томъ началѣ, чтобы воспользоваться даже и небольшими средствами, которыя появятся на первое время, и оказать пособіе семействамъ убитыхъ и увѣчныхъ рабочихъ. Далѣе развивать дѣйствія кассы я считалъ на первое время излишнимъ, такъ какъ для этого понадобились бы большія матеріальныя средства, а средствъ этихъ пока не предвидится. Если онѣ и будутъ, то вѣроятно, на первое время скромныя, и едва ли достаточныя для болѣе широкой цѣли.

Яшевскій. Я немного иначе взглянулъ на этотъ вопросъ. А. Ф. Мевіусъ предлагаетъ, чтобы сдѣлать это на скромныя средства и чтобы не было это обязательно для самихъ рабочихъ. Я же думаю, что гораздо рациональнѣе—привлечь къ участію въ этой кассѣ и рабочихъ. Они тогда болѣе могли бы это цѣнить, такъ какъ участвовали бы сами своими взносами. Мнѣ пришлось говорить на нѣкоторыхъ рудникахъ съ рабочими, и они согласны подвергнуть себя извѣстному вычету изъ заработка. Кромѣ больницъ еще было бы цѣлесообразно подумать и объ обученіи дѣтей рабочихъ, которыхъ мы теперь видимъ по цѣлымъ днямъ играющими на дворѣ. При такомъ взглядѣ я составилъ слѣдующій проектъ кассы (читаетъ):

ПРОЕКТЪ УСТАВА

кассы общества пособія увѣчнымъ рабочимъ и семействамъ убитыхъ для копей, рудниковъ и горныхъ заводовъ Донецкаго бассейна.

§ 1. Касса общества имѣетъ цѣлью:

Обеспечить рабочимъ и служащимъ на рудникахъ, ихъ женамъ и дѣтямъ медицинскую помощь.

Оказывать матеріальное пособіе, временное или постоянное, рабочимъ и служащимъ, которыхъ болѣзнь или увѣчіе лишаетъ возможности работать.

Давать пособіе или пенсію дѣтямъ и вдовамъ или родителямъ рабочихъ или служащихъ, павшихъ жертвою несчастныхъ случаевъ при работахъ; и, если средства позволяютъ, открывать школы по мѣрѣ надобности для дѣтей рабочихъ.

§ 2. Суммы кассы общества состоятъся:

1) изъ ежемѣсячныхъ вычетовъ въ 25 коп. съ каждаго рабочаго и служащаго *)

2) изъ взносовъ владѣльцевъ рудниковъ согласно размѣрамъ, указаннымъ въ § 3, и изъ штрафовъ, налагаемыхъ на рабочихъ и служащихъ за дурное поведеніе и проступки противъ установленныхъ правилъ рудниковъ и заводовъ.

3) изъ процентовъ на капиталъ кассы.

4) изъ добровольныхъ пожертвованій въ пользу кассы.

§ 3. Для опредѣленія взносовъ со стороны владѣльцевъ копей и заводовъ эти послѣдніе дѣлятся на три разряда:

1) имѣющіе у себя безвозмездныя школы и больницы.

2) имѣющіе у себя одно изъ этихъ учрежденій.

3) не имѣющіе ни школы, ни больницы.

Рудники и заводы перваго разряда платятъ въ кассу по 5 коп. въ мѣсяцъ съ каждаго рабочаго; втораго разряда—по 10 коп., и третьаго разряда—по 15 коп.

§ 4. Обязательства кассы опредѣляются:

1) расходами на медицинскую помощь и пособія рабочимъ и служащимъ, ихъ женамъ и дѣтямъ;

2) пособіемъ денежнымъ, временнымъ или постояннымъ, рабочимъ и служащимъ, ихъ женамъ, дѣтямъ, вдовамъ, отцамъ и матерямъ;

*) Служащими считаются только десятники и штейгера, состоящіе при подземныхъ работахъ, а на заводахъ мастера цеховъ.

3) платежемъ всѣхъ вообще суммъ: капитала, процентовъ и издержекъ, къ уплатѣ коихъ могутъ быть привлекаемы владѣльцы рудниковъ и заводовъ, какъ пособіе или вознагражденіе вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ, даже и тогда, если они будутъ присуждены лично или какъ отвѣтственные лица за своихъ агентовъ.

4) уплатою по жетонамъ присутствованія и вознагражденія путевыхъ расходовъ членамъ комитета, о которыхъ будетъ сказано ниже въ § 19.

§ 5. Обязательства кассы никогда не могутъ превышать годоваго прихода ея, а въ случаѣ недостачи должны быть пропорціонально уменьшены суточные пособія и пенсіоны, пока не будетъ достигнуто равновѣсія расходовъ съ приходомъ.

§ 6. Всѣ рудники, копи и горные заводы относительно медицинской помощи раздѣляются на двѣ главныя категоріи:

а) рудники, копи и заводы, имѣющіе у себя больницы со всей обстановкою и персоналомъ;

б) рудники, копи и заводы, не имѣющіе таковыхъ.

Примѣчаніе. Эти послѣдніе со дня утвержденія настоящаго устава обязаны имѣть у себя приѣмный покой, соответствующій нуждамъ предпріятія, снабженный необходимыми принадлежностями и медикаментами.

Рудники, копи и заводы второй категоріи комитетомъ будутъ раздѣлены на нѣсколько группъ, изъ коихъ каждая будетъ завѣдываться особыми врачами или фельдшерами, назначенными и вознаграждаемыми комитетомъ, съ мѣстомъ жительства въ центрѣ отдѣльной группы.

Если представится необходимость, то въ центрахъ этихъ комитетъ открываетъ свои постоянныя больницы.

Примѣчаніе 2. При настоящемъ положеніи рудниковъ, копей и заводовъ центрами этими опредѣляются: Юзовка (заводъ) для группы копей Кальміусскихъ и Богодуховскихъ; ст. Никитовска для группы копей района Азовской дороги; ст. Варварополье для группы копей района главной линіи Донецкой дороги и Лисичанской вѣтви; ст. Дебальцево для ко-

пей, тяготящихся къ линиямъ Луганской и Звѣревской, и Грушевка, для всѣхъ рудниковъ Грушевской котловины.

Обязанности медицинскаго персонала, относительно копей ихъ группъ, опредѣляются особою инструкціею, издаваемою комитетомъ.

Только эти врачи или фельдшера пользуются правомъ назначенія лекарствъ и выдачи ярлыковъ, о которыхъ будетъ сказано ниже.

§ 7. Рабочіе и служащіе, раненные или больные, помѣщенные въ больницу по билету доктора отъ комитета и за счетъ комитета, не имѣютъ никакого права на личное денежное пособіе, о которомъ говорится въ § 11; но права эти остаются за ихъ семействами.

§ 8. Всѣ рабочіе и служащіе имѣютъ право на безвозмездную медицинскую помощь и медикаменты, но не раньше какъ проработавъ дѣльный мѣсяць. Медикаменты имъ отпускаются безвозмездно, а равно ихъ дѣтямъ и женамъ, при нихъ живущимъ, исключая только женъ и дѣтей, находящихся на заработкахъ не на рудникахъ или не на заводахъ.

Когда рабочій и служащій содержитъ родителей или другихъ родственниковъ,—то комитетъ рѣшаетъ, могутъ ли они пользоваться безвозмездно медицинскимъ пособіемъ. Несчастные случаи на работахъ, надлежащимъ образомъ доказанные, даютъ личное право раненому рабочему немедленнаго медицинскаго пособія и лекарствъ, не смотря на время его поступленія на работы.

§ 9. Вдовы и дѣти рабочихъ и служащихъ, жившія при нихъ, убитыхъ на работахъ, тоже имѣютъ право на медицинское пособіе.

Права этого вдовы лишаются при новомъ замужествѣ или при предосудительномъ поведеніи, а дѣти при достиженіи 14-ти лѣтнаго возраста, или же при поступленіи на другія, не рудничныя или не заводскія работы.

Денежныя пособія.

§ 10. Рабочіе и служащіе, раненные при несчастныхъ случаяхъ, происходящихъ на работахъ, приобрѣтаютъ право на денежное пособіе немедленно, а заболѣвшіе общими болѣзнями, только по истеченіи мѣсяца работы; пособія эти опредѣляются и назначаются комитетомъ на слѣдующихъ основаніяхъ:

Въ случаѣ раны, полученной на работѣ, рабочій или служащій, холостой или вдовый бездѣтный, получаетъ 20 коп. въ день, считая и воскресные и праздничные дни; но если раны причинили неспособность къ работѣ менѣе десяти дней, то пособія не дается вовсе.

Пособіе это увеличивается на 10 коп. въ день рабочему или служащему, женатому, если жена при немъ на рудникѣ, и кромѣ того еще на 10 коп. для каждаго изъ дѣтей ниже 14 лѣтняго возраста, живущихъ при немъ на рудникѣ, до максимум'а въ 50 коп. въ день, каково бы ни было число дѣтей.

Во всякомъ случаѣ комитету предоставляется право, въ случаѣ значительныхъ ранъ или увѣчій, увеличить это максимум до 60 коп. въ день.

Въ случаѣ болѣзни или раны, полученной внѣ работы, рабочій или служащій не женатый или вдовый, но бездѣтный, получаетъ 15 коп. въ день, считая и воскресные и праздничные дни, но только начиная съ одиннадцатаго дня болѣзни. Плата эта увеличивается на 10 коп. въ день, если рабочій или служащій женатъ, и кромѣ того на 5 коп. на каждаго изъ дѣтей до 14 лѣтняго возраста, до максимум'а 35 коп. въ день, каково бы ни было число дѣтей.

Если болѣзнь продолжительна, вполне опредѣлена и неизлечима, и приобрѣтена вслѣдствіе характера самихъ работъ, то, по заявленію врача, комитетъ можетъ ее приравнять къ увѣчію, и въ этомъ случаѣ примѣняется пособіе специальное для увѣчья.

Женщина или малолѣтній, свыше 14 лѣтъ, въ случаѣ увѣчья полученнаго на работахъ, получаетъ 10 коп. въ день, но если болѣзнь эта продолжается менѣе 10 дней, то не получаетъ ничего.

Въ случаѣ какой либо обыкновенной болѣзни, вознагражденіе опредѣляется въ 10 коп. въ день, начиная съ 11 дня болѣзни.

§ 11. Размѣръ денежныхъ пособій опредѣляется ежемѣсячно.

Продолжительность болѣзни или раны констатируетъ врачъ кассы общества, выдавая ярлыки съ поименованіемъ рудника и болѣзни, на особыхъ бланкахъ. Врачи отмѣчаютъ на нихъ, по ихъ опредѣленію, время начала и конца болѣзни или ранъ, время про-

вѣряемое по табелямъ рабочихъ на рудникахъ, и это считается достаточнымъ доказательствомъ для опредѣленія пособія. Ярлыки эти, выдаваемые врачами, должны быть заинтересованными лицами представлены на засвидѣтельствованіе владѣльца рудника или завода и представлены въ комитетъ кассы общества по окончаніи болѣзни или раны, и вообще по окончаніи каждаго мѣсяца если неспособность къ работѣ длится болѣе одного мѣсяца.

При неполученіи такого ярлыка, рабочій, или служащій, теряетъ свои права на пособіе опредѣляемое по § 10, точно также теряетъ это право, если онъ сдѣлалъ невѣрное опредѣленіе своей болѣзни, раны или своего семейнаго положенія во время составленія ярлыка. Комитетъ кассы не назначаетъ никакого пособія при болѣзняхъ венерическихъ; кромѣ того комитетъ имѣетъ право прекратить выдачу всякаго пособія при болѣзняхъ сомнительныхъ или застарѣлыхъ, приобретенныхъ до поступленія на рудники и при ранахъ и увѣчьяхъ, полученныхъ во время драки, а также болѣзней вслѣдствіе пьянства.

§ 12. Въ случаѣ болѣзни или ранъ и увѣчья, полученнаго внѣ работъ, комитету предоставляется право прекратить, начиная съ сотоаго дня болѣзни, всякое денежное пособіе и медицинскую помощь рабочему или служащему, а также его семейству.

Комитетъ также имѣетъ право лишить этого пособія всякаго рабочаго или служащаго, который въ теченіи одного года былъ неспособенъ къ работѣ болѣе 100 дней.

Въ случаѣ лишенія окончностей или большаго увѣчья, позволяющаго только легкую работу, съ недостаточнымъ вознагражденіемъ, рабочій или служащій, увѣченный при работахъ на рудникахъ и заводахъ, получаетъ право по своему излѣченіи на часть отъ $\frac{1}{4}$ до $\frac{3}{4}$ пособія, опредѣленнаго по § 10.

Комитетъ опредѣляетъ, согласно обстоятельствамъ, размѣръ этой части. Списокъ этихъ пособій можетъ провѣряться каждый мѣсяць и, во всякомъ случаѣ, по крайней мѣрѣ разъ въ годъ.

§ 13. Вдова рабочаго или служащаго, сдѣлавшагося жертвою несчастнаго случая на рудникѣ или умершаго отъ ранъ, получен-

ныхъ на работахъ, получаетъ право, начиная со дня смерти мужа, на вдовій пенсіонъ въ 5 руб. въ мѣсяцъ.

Пенсіонъ этотъ увеличивается на 2½ руб. въ мѣсяцъ для перваго изъ дѣтей ниже 14 лѣтняго возраста, и на 1½ руб. въ мѣсяцъ для каждаго изъ другихъ малолѣтнихъ, до maximum'a въ 10 руб. въ мѣсяцъ. Прибавка эта перестаетъ выдаваться и теряется право на нее, по мѣрѣ того, какъ каждый изъ малолѣтнихъ достигаетъ полныхъ 14 лѣтъ.

Сироты безъ отца и матери, въ тѣхъ же случаяхъ, пользуются правомъ на временные пенсіоны въ 4 рубля въ мѣсяцъ до достиженія ими 14 лѣтняго возраста.

§ 14. Вдова, вышедшая замужъ или предосудительнаго поведенія, теряетъ свое личное право на полученіе пенсіона.

Въ случаѣ замужества комитетъ кассы общества имѣетъ право дать ей единовременное пособіе съ цѣлью обзаведенія хозяйствомъ, величина пособія опредѣляется для каждаго отдѣльнаго случая особо.

§ 15. Если рабочій или служащій холостой, содержащій отца или мать, или за ихъ неимѣніемъ другаго изъ родственниковъ по восходящей линіи, погибнетъ на работахъ или вслѣдствіе увѣчій, полученныхъ на работѣ, сдѣлается неспособнымъ зарабатывать, то комитетъ можетъ назначить одному или нѣсколькимъ изъ этихъ родственниковъ, находящихся въ нуждѣ, или единовременное пособіе или же пенсію, ея размѣръ и продолжительность выдачи ея.

§ 16. Комитетъ имѣетъ право назначать пособіе только семействамъ самимъ нуждающимся.

Комитетъ также можетъ назначить временное пособіе вдовамъ и сиротамъ рабочихъ и служащихъ, умершихъ вслѣдствіе болѣзни.

Управленіе кассою общества, составъ и права комитета.

§ 17. Касса общества управляется комитетомъ, состоящимъ изъ 12 членовъ, въ числѣ которыхъ состоятъ непременно: уполномоченные отъ углепромышленныхъ сѣздовъ, выборные отъ углепромышленниковъ, (пока будетъ существовать комиссія выборныхъ) съ пра-

вомъ рѣшающаго голоса; окружные горные инженеры, одинъ изъ врачей кассы по назначенію комитета и директоръ банка, въ коемъ будутъ храниться суммы,—съ правомъ совѣщательнаго голоса; кромѣ того три лица изъ углепромышленниковъ, особо избираемые на съѣздахъ, и три лица изъ рабочихъ, избираемые ими самими. Члены комитета избираютъ изъ среды своей предсѣдателя и его товарища.

Комитетъ опредѣляетъ служащихъ и размѣръ ихъ вознагражденія.

§ 18. Члены комитета избираются ежегодно на горнопромышленныхъ съѣздахъ, (пока они будутъ созываемы), на одинъ годъ. По окончаніи перваго срока могутъ быть избираемы на слѣдующіе сроки. Годъ считается съ 1 Января по 31 Декабря.

§ 19. Комитетъ собирается не меньше одного раза въ мѣсяць въ Харьковѣ; въ случаѣ же нужды созывается чрезвычайное засѣданіе комитета предсѣдателемъ или его товарищемъ.

На вознагражденіе членамъ комитета и служащимъ опредѣляются извѣстныя суммы; суммы, назначенныя для членовъ комитета, распредѣляются между ними по окончаніи года—по жетонамъ; кромѣ того члены комитета, проживающіе внѣ Харькова, получаютъ опредѣленную сумму за каждый пріѣздъ, какъ возмѣщеніе расходовъ на проѣздъ.

§ 20. Дѣла въ комитетѣ рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ.

Въ случаѣ равенства голосовъ перевѣсъ остается на сторонѣ, къ которой принадлежитъ предсѣдатель или заступающій его товарищъ предсѣдателя. Засѣданіе комитета признается состоявшимся, если въ немъ участвуетъ не менѣе четырехъ членовъ, и въ ихъ числѣ предсѣдатель или его товарищъ.

§ 21. Засѣданіямъ комитета всякій разъ составляется журналъ, подписываемый всѣми присутствовавшими въ немъ членами. Всѣ рѣшенія комитета обязательны для участниковъ кассы и вполне безапелляціонны, кромѣ жалобъ, подаваемыхъ въ горнопромышленные съѣзды.

Общія правила.

§ 22. Всѣ рудники и заводы и ихъ рабочіе на югѣ Россіи, безъ исключенія, участвуютъ въ кассѣ общества.

Всякій членъ кассы или же лице, получившее право на пособіе отъ нея, въ случаѣ судебного иска, возбужденнаго имъ противъ рудника, давшаго основаніе на пособіе, теряетъ всѣ права свои относительно кассы, каково бы ни было рѣшеніе суда и въ благопріятномъ для него случаѣ рѣшенія суда всѣ удовлетворенія получаетъ отъ подлежащаго рудника. Рудникъ же тогда получаетъ отъ кассы возмѣщеніе его расходовъ до величины того пособія, которое бы причиталось рабочему въ данномъ случаѣ на основаніи сего устава.

§ 23. Всякій рабочій или служащій, который по какой бы то ни было причинѣ пересталъ работать на рудникахъ—теряетъ всѣ права, предлагаемыя настоящимъ уставомъ и никто изъ нихъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ требовать возврата чего либо изъ сдѣланныхъ имъ взносовъ. Какъ срокъ для опредѣленія выбытія изъ членовъ кассы, полагается одинъ мѣсяць, то есть рабочій считается выбывшимъ, если онъ въ теченіи цѣлаго мѣсяца не находился на работѣ ни на какомъ рудникѣ или заводѣ.

§ 24. Рудники, съ которыхъ будутъ присланы въ больницу на леченіе лица, не имѣющія правъ на безвозмездное пользованіе, въ случаѣ бѣдности этихъ лицъ, сами уплачиваютъ въ больницу за нихъ по 7 руб. 50 коп. въ мѣсяць или по 25 коп. въ день. Возмѣщеніе этихъ расходовъ, рудники и заводы могутъ взыскивать съ подлежащихъ рабочихъ.

§ 25. Время отпусковъ рабочихъ, данныхъ управленіемъ рудника или завода, засчитывается за время работы, но при непремѣнномъ условіи платежа за это время соотвѣтственныхъ взносовъ. Если рабочій, бросившій работы, то есть не работавшій ни на какомъ рудникѣ въ теченіи цѣлаго мѣсяца, вновь поступитъ на рудничныя или заводскія работы, то пріобрѣтаетъ права, опредѣляемыя настоящимъ уставомъ только по истеченіи сроковъ, выше сего указанныхъ.

§ 26. Рудники и заводы ведутъ точные списки всѣхъ рабочихъ; проверка этихъ списковъ или табелей доступна для каждаго изъ лицъ, назначенныхъ комитетомъ для повѣрки и во всякое время.

§ 27. Къ 15 числу каждаго мѣсяца каждый рудникъ и заводъ представляетъ въ комитетъ за истекшій мѣсяцъ именной списокъ, на особыхъ бланкахъ, всѣхъ рабочихъ, съ показаніемъ удержанной съ каждаго суммы, а также наличными всю причитающуюся по этому списку сумму, какъ отъ самихъ рабочихъ, такъ и отъ конторы рудника или завода. Въ этихъ спискахъ должны быть отмѣчены дни поступления новыхъ рабочихъ и выбитія прежнихъ.

§ 28. Всякій рудникъ и заводъ какъ существующій, такъ и вновь возникающій, получаетъ печатные экземпляры настоящаго устава для выдачи рабочимъ по ихъ спросу, поэтому никто незнаніемъ устава отговариваться не можетъ.

М. Яшевскій.

Этотъ проектъ я читалъ нѣкоторымъ изъ гг. углепромышленниковъ, и одинъ изъ нихъ—В. Н. Булацель—обратилъ мое вниманіе еще на то, что было бы весьма цѣлесообразно ввести въ настоящій уставъ, какъ право и преимущество для рабочихъ, единовременную премію рабочимъ, проработавшимъ на рудникахъ не менѣе 5 лѣтъ, чтобы такимъ образомъ привлечь еще больше рабочихъ. Если съѣздъ найдетъ возможнымъ передать въ особую комиссію весь этотъ вопросъ, то по разсмотрѣніи обоихъ проектовъ удастся, можетъ быть, чтонибудь выработать.

П о п о в ъ, Я. К. Выслушавъ оба проекта, я нахожу необходимымъ доложить съѣзду слѣдующее. Есть постановленіе комитета Министровъ, Высочайше утвержденное, кажется въ 1866 г., по которому каждая фабрика и заводъ, а слѣдовательно и рудникъ, обязаны имѣть больницу въ расчетѣ 5 кроватей на 1000 человекъ, и больницы эти держать въ совершенной исправности такъ, чтобы былъ не только приѣмный покой, но чтобы тамъ находился и докторъ и фельдшеръ. Въ больницахъ этихъ обязаны лѣчить совершенно бесплатно всѣхъ увѣчныхъ и получившихъ болѣзни при работахъ. Больныхъ же, получившихъ болѣзни внѣ работъ, больни-

цы эти должны лѣчить за плату—по таксѣ, утвержденной для больницъ Приказомъ общественнаго призрѣнія. Быть можетъ, гг. составители этого проекта разсмотрѣвъ этотъ законъ, измѣнить нѣсколько редакцію проекта.

Яшевскій. Послѣдующимъ утвержденіемъ отмѣняется прежнее; слѣдовательно, съ утвержденіемъ этого устава отмѣнится указанное вами постановленіе.

Шипиловъ. Не касаясь пока разсмотрѣнія обоихъ проектовъ въ подробности, такъ какъ они, по моему мнѣнію, непременно должны будутъ быть разсмотрѣны въ особой комиссіи, я долженъ заявить собранію, что въ прошломъ году, когда впервые возникла мысль объ обеспеченіи участи увѣчныхъ и семействъ умершихъ отъ разныхъ случайностей рабочихъ, мысль, которая не была чужда мнѣ и которая была встрѣчена съ большимъ сочувствіемъ въ собраніи, комиссія, работавшая по рабочему вопросу, всесторонне обсудивъ его, въ числѣ другихъ предложеній, признавала необходимымъ взимать 10 коп. съ каждаго вагона для этой цѣли. Эти 10 коп., хотя и не были взимаемы въ теченіи года по обстоятельствамъ, которыя впоследствии помѣшали этому, но тѣмъ не менѣе это рѣшеніе уже было принято собраніемъ. Въ настоящее время изъ выслушанныхъ проектовъ мы видимъ, что способъ взиманія предлагается совершенно другой, именно, привлеченіе рабочихъ къ участию въ этой кассѣ. Я полагаю, что въ этомъ случаѣ невозможно будетъ измѣнить то рѣшеніе, какъ рѣшеніе, болѣе соответствующее и обеспечивающее поступленіе сбора. Поэтому я полагаю, что отступать отъ того рѣшенія намъ не представляется никакой надобности, и мы должны слѣдовать ему тѣмъ болѣе, что сборъ въ 10 коп., при извѣстности количества отправляемыхъ вагоновъ, можетъ явиться совершенно опредѣленнымъ сборомъ въ своей суммѣ; сборъ же съ рабочихъ, число которыхъ зависитъ на рудникѣ отъ разныхъ случайностей, не можетъ опредѣлять суммы съ такой точностью. Такимъ образомъ я настаиваю, чтобы настоящее собраніе послѣдовало тому рѣшенію и отвергло предложеніе, выраженное въ проектѣ—о привлеченіи рабочихъ къ участию въ этой кассѣ.

А л ч е в с к і й. Прочитанные сейчас проекты касаются самой первой обязанности общества углепромышленниковъ, именно вознагражденія рабочихъ, потерпѣвшихъ увѣчія при горныхъ работахъ, врачеванія горнорабочихъ и, наконецъ, обученія грамотѣ дѣтей горнорабочихъ. Эти обязанности, можно сказать, составляютъ святой долгъ по отношенію къ рабочимъ и для выполненія этихъ обязанностей, конечно, потребуются болѣе или менѣе существенныя денежныя средства. Я сомнѣваюсь, чтобы тѣмъ путемъ, который изложенъ въ проектѣ М. И. Яшевскаго, можно было достигнуть цѣли, и я совершенно соглашаюсь съ мнѣніемъ, сейчасъ высказаннымъ П. А. Шипиловымъ—что для обезпеченія увѣчныхъ рабочихъ, намъ необходимо установить прямой налогъ на отправляемый уголь. Какъ бы малъ ни былъ этотъ налогъ, но онъ долженъ основываться на количествѣ отправляемаго угля. Образованіе фонда для вознагражденія увѣчныхъ рабочихъ тѣмъ путемъ, какой указалъ г. Яшевскій, я признаю неудобнымъ на томъ основаніи, что это будетъ вносить такого рода отношеніе между нанимателемъ и нанимающимся, что цѣль не будетъ достигнута. Это будетъ только служить помѣхой въ тѣхъ отношеніяхъ, которыя являются теперь между рабочимъ и хозяиномъ, и которыя имѣютъ самыя разнообразныя измѣненія. Есть рабочіе, которые работаютъ на рудникѣ по нѣскольку лѣтъ и есть рабочіе, которые работаютъ только нѣсколько дней—временно. При этомъ я полагаю, если бы вычитался этотъ налогъ съ рабочей платы, онъ составитъ весьма минимальный сборъ. Затѣмъ я полагаю, что въ нашихъ интересахъ обязанность вознагражденія за увѣчія, претерпѣнныя на работѣ, принять всецѣло на себя и потому я думаю, что мы неуловительно должны образовать фондъ для выдачи вознагражденія увѣчнымъ рабочимъ. Фондъ этотъ можетъ быть образованъ изъ незначительнаго налога на вагонъ отправляемаго угля. Создавая этотъ фондъ, мы должны озаботиться выработкой положенія. Чѣмъ это положеніе будетъ яснѣе, проще, тѣмъ оно скорѣе будетъ вести къ достиженію цѣли. Составить такого рода комиссію для выдачи вознагражденія, на какую указываетъ М. И. Яшевскій въ своемъ

проектъ, я полагаю неудобнымъ, потому что безъ посредствующихъ агентовъ въ оцѣнкѣ степени увѣчія и тѣхъ правъ, которыя рабочій имѣетъ на вознагражденіе, комиссія едва ли возможно будетъ обойтись, такъ какъ она будетъ находиться здѣсь, за нѣсколько сотенъ верстъ отъ самого мѣста происшествія. Итакъ, я полагаю, что намъ, передавая это дѣло въ комиссію, нужно все-таки выразить желаніе, чтобы выработано было положеніе относительно фонда для вознагражденія увѣчныхъ рабочихъ. Затѣмъ, переходя также къ одной изъ существенныхъ обязанностей горно-промышленниковъ—къ врачеванію и лѣченію рабочихъ, я долженъ сказать, что дѣло это по своимъ свойствамъ весьма обширно и разнообразно и думаю, что оно само по себѣ требуетъ самой тщательной и всесторонней разработки. Какъ извѣстно, есть рудники, на которыхъ находится значительное число рабочихъ есть рудники, которые обладаютъ извѣстными матеріальными средствами. Очень естественно, что такіе рудники могутъ имѣть самостоятельную больницу и врача; но есть множество мелкихъ рудниковъ, гдѣ немисливо не только присутствіе врача, но даже и фельдшера. Отсюда выходитъ, что самое устройство врачебной части должно примѣняться къ мѣстнымъ условіямъ. Затѣмъ, я долженъ указать на слѣдующія обстоятельства, которыя также слѣдуетъ имѣть въ виду. Теперь тѣ рудники, которые имѣютъ у себя, не скажу врача, но только фельдшера и пріемный покой, подвергаются нашествію больныхъ рабочихъ съ тѣхъ рудниковъ, гдѣ нѣтъ никакой медицинской помощи. Отсюда выходитъ, что нужно признать обязательность при каждомъ рудникѣ заботиться о больныхъ рабочихъ, а потому всѣ должны участвовать въ несеніи средствъ для устройства медицинской части. Что касается до обученія дѣтей рабочихъ, то это можетъ касаться тѣхъ рудниковъ, которые существуютъ давно, гдѣ рабочихъ много, гдѣ они осѣли и образовали постоянное мѣстожителство. Школа—это такого рода учрежденіе, которое не потребуетъ особенно большихъ средствъ и очень можетъ быть, что въ каждомъ частномъ случаѣ онѣ будутъ устраиваться на средства той мѣстности, гдѣ это происходитъ. Въ этихъ

двухъ проектахъ, сколько я могъ вслушаться въ нихъ, есть очень много здравыхъ положеній, и я полагаю, для успѣха разработки этого дѣла, желательно просить гг. докладчиковъ, чтобы они печатные экземпляры своихъ проектовъ распространили между членами настоящаго собранія, чтобы каждый могъ вчитаться въ это дѣло и потомъ, разсмотрѣвъ все дѣло въ подробности въ комиссіи, произвести уже окончательное заключеніе.

Яшевскій. Я хотѣлъ по поводу только что сказаннаго кое что отъ себя объяснить. Предлагаютъ, чтобы сборъ поступалъ съ вагона; а какъ же поступить съ тѣми рудниками, которые не посылаютъ угля въ вагонахъ? Ихъ совершенно освободить отъ сбора? Затѣмъ, я предлагаю, чтобы сами рудники получали слѣдующій съ рабочихъ вычетъ и въ такомъ случаѣ контроль и статистика, какъ числа рабочихъ, такъ и несчастныхъ случаевъ, будутъ гораздо вѣрнѣе. Если брать только съ углепромышленниковъ, то сумма будетъ слишкомъ мала, полагая 10 к. съ вагона. Въ текущемъ году будетъ отправлено 104,000 вагоновъ и значитъ, получилось бы всего 10,400 руб. Съ такимъ фондомъ можно сдѣлать весьма мало. Если же привлечь къ этому и рабочихъ, то ихъ 16,000 человекъ и полагая по 3 рубля съ каждаго въ годъ—это дастъ 48,000 рублей. При взносѣ также и со стороны углепромышленниковъ, образуется такой фондъ, съ которымъ уже можно будетъ что либо сдѣлать. А. К. Алчевскій выразился, что для хозяевъ трудно будетъ входить въ соглашеніе съ рабочими. Я полагаю, что если бы только одинъ, два или три рудника взидали эти деньги, то рабочіе неохотно шли бы туда и переходили бы на другіе рудники, гдѣ сбора этого нѣтъ; но если это будетъ установлено обязательно для всѣхъ рабочихъ, то они подчинятся этому, и если будутъ ропотъ и неудовольствія, то только на первыхъ порахъ, что, вѣроятно, весьма скоро пройдетъ. Я предлагаю комитетъ многочисленный изъ 12 человекъ на томъ основаніи, что распредѣленіе и назначеніе пособій будетъ гораздо раціональнѣе и справедливѣе. Вѣдь участвовать будутъ тѣ же лица съ рудниковъ: три рабочихъ и три шахтохозяина; имъ будетъ довольно близко знакомъ каждый случай, о которомъ придется судить.

Фелькнеръ. На нашихъ заводахъ въ Олонецкой губерніи уже существуетъ такая касса для горнорабочихъ, и больницы также устроены. Сборъ составляется изъ $2\frac{1}{2}$ % вычета изъ жалованья рабочихъ и столько же взимается съ хозяевъ. Тамъ никакихъ неудобствъ не испытывается.

Алчевскій. Есть горнорабочіе, которые работаютъ по-недѣльно, стало быть, для чего ему брать билетъ; да у него и трехъ рублей на это можетъ не оказаться.

Яшевскій. Я не предлагаю годового билета.

Алчевскій. Я не вижу, какимъ путемъ вы желаете достигнуть, но я только думаю, что сборъ съ рабочихъ непременно будетъ затруднять и усложнять въ значительной степени дѣло, потому что все таки нужно будетъ установить извѣстный контроль. При устройствѣ, о которомъ я докладывалъ, и П. А. Шипиловъ, конечно, контролитовать легко; а здѣсь контроль невозможенъ и дѣло станетъ въ фальшивое положеніе. Что касается вспомогательной кассы и участія въ ней самихъ рабочихъ, то я не могу признать полезности существованія какой бы то ни было кассы, возникающей по инициативѣ и въ средѣ самихъ рабочихъ; но съѣзду примкнуть къ этой кассѣ будетъ очень трудно. Я не вижу даже такой формы, въ которой могло бы выражаться участіе съѣзда. Чѣмъ больше будетъ возникать въ средѣ рабочихъ взаимныхъ вспомогательныхъ учрежденій, чего бы они не касались: обученія ли грамотѣ, денежной ли помощи, лѣченію ли больныхъ—это именно тотъ фактъ, на который указываетъ И. Ф. Фелькнеръ,—это составить свѣтлое явленіе и дай Богъ, чтобы это также возникло и на нашихъ рудникахъ. Но то, о чемъ здѣсь идетъ рѣчь, лежитъ на прямой обязанности съѣзда и общества углепромышленниковъ.

Горловъ. Мнѣ кажется, что тутъ смѣшано нѣсколько вопросовъ и я совершенно раздѣляю взглядъ г. Алчевскаго, что здѣсь нужно раздѣлить врачебную часть на копяхъ и заводахъ, обученіе дѣтей и вознагражденіе за увѣчія и смерть. Уставъ этотъ, мнѣ кажется, не согласенъ съ существующимъ закономъ. Въ за-

конѣ относительно врачеванія поименовано, что если является скопление рабочихъ въ известномъ центрѣ, то должна быть устраиваема больница. Если это не вездѣ исполняется, то потому, что оно дѣйствительно тяжело. На нѣкоторыхъ копахъ есть лазареты: три копи въ Донецкомъ краѣ имѣютъ такіе лазареты; остальные могли бы группироваться, чтобы имѣть общаго доктора и фельдшера. Что касается школъ, то школъ общихъ нельзя имѣть. Какая польза будетъ изъ того, что будетъ общая школа, и ребята, которые должны учиться, не будутъ въ состояніи ходить въ эту школу. Что же касается вознагражденія за увѣчія и смерть, то въ настоящее время углепромышленники, на основаніи общихъ законовъ, подвергаются, какъ уголовной, такъ и гражданской отвѣтственности. Потерпѣвшему или его семейству предоставляется право всегда искать вознагражденія, и въ настоящее время мы видимъ, что за увѣчіе или смерть можетъ быть взысканіе чрезвычайно большое; оно можетъ достигнуть большой цифры, которая зависитъ не только отъ содержанія, но и отъ дохода, какой по своимъ трудамъ приносилъ человѣкъ, получившій увѣчія или смерть. Слѣдовательно, то вознагражденіе, которое здѣсь проектировано, слишкомъ незначительно для того, чтобы правительство могло согласиться на общаніе подобнаго вознагражденія. Въ этомъ отношеніи углепромышленники могли бы устроить нѣчто въ родѣ взаимнаго страхованія, такъ какъ крайне бываетъ тяжело вознаграждать въ теченіи всей жизни семейство умершаго на работѣ. Такъ, дѣлая известныя взносы ежегодно, можно было бы участвовать въ учрежденіи въ родѣ страхового общества: это было бы и рациональнѣе и вело бы къ тѣмъ цѣлямъ, къ которымъ идутъ составители проекта.

К р а м а р е в ъ. Изъ проекта г. Яшевскаго видно, что здѣсь рассматриваются три вопроса; желательно обезпечить рабочихъ: во первыхъ по медицинской части, во вторыхъ относительно увѣчій и въ третьихъ относительно образованія. Я полагаю, что прежде чѣмъ передать проектъ въ комиссію, слѣдовало бы рассмотреть только два первые вопроса, на томъ основаніи, что вопросъ, о школахъ для рабочихъ въ настоящее время, насколько мнѣ удалось замѣтить,

не такъ важенъ именно потому, что главный контингентъ рабочихъ составляетъ народъ пришлый. Такъ, имѣя рудникъ, я положительно могу сказать, что самый громаднѣйшій процентъ рабочихъ составляетъ народъ пришлый изъ внутреннихъ губерній, а также изъ Лисичанска. Рабочіе приходятъ обыкновенно одни, а семьи остаются на мѣстѣ, гдѣ имѣются и школы. На чрезвычайъ большія средства мы не можемъ рассчитывать и намъ слѣдуетъ остановиться только на этихъ двухъ вопросахъ, именно на заботѣ о томъ, чтобы рабочіе были обеспечены со стороны медицинской части и пособіемъ за увѣчіе и смерть. Хотя и говорятъ, что на многихъ рудникахъ есть больницы, хотя и выставляютъ на видъ законъ, но я могу сослаться на нашу мѣстность, возлѣ станціи Марьевки и Варварополья, гдѣ больницъ вовсе не существуетъ. На нѣкоторыхъ рудникахъ есть, дѣйствительно, яко бы приѣмные покои, но тамъ находится только фельдшеръ и больше ничего. По крайней мѣрѣ, будучи знакомъ съ положеніемъ дѣла на нашей Донецкой дорогѣ, я могу сказать, что тамъ доктора почти нѣтъ. Если онъ и есть, то только номинально. Слѣдовательно, вѣрнѣе будетъ сказать, что его вовсе не существуетъ. Съ другой стороны, принимая во вниманіе заявленіе одного изъ гг. членовъ, что за увѣчія рабочихъ горнопромышленники и также могутъ подвергаться отвѣтственности, какъ уголовной, такъ и гражданской, и что рабочіе вполне обеспечены въ этомъ отношеніи, я не могу съ этимъ согласиться на томъ основаніи, что только тогда рабочій можетъ предъявить требованія на вознагражденіе за увѣчія, если это произошло по винѣ администраціи или владѣльца рудника; но если не по ихъ винѣ, то владѣлецъ не подлежитъ отвѣтственности. Само собой понятно, что владѣлецъ рудника, при подобномъ положеніи, никогда не можетъ подвергнуться отвѣтственности. Переходя къ вопросу о приобрѣтеніи средствъ и находя, что медицинская часть могла бы быть устроена только такимъ образомъ, чтобы нѣсколько рудниковъ соединились вмѣстѣ, устроили бы приѣмный покой и имѣли бы хотя одного фельдшера; затѣмъ рудники известнаго района можно было бы приурочить къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы на каждой

станціи былъ докторъ, я полагаю, что мы въ состояніи были бы это сдѣлать, еслибъ, дѣйствительно, можно было привлечь всѣхъ углепромышленниковъ къ участию въ устройствѣ медицинской части, и тогда можно было бы наложить не только 10, но даже 15 коп. на вагонъ. Что касается налога на рабочихъ, то я полагаю, что это вполнѣ возможно и исполнимо и не породитъ никакихъ недоразумѣній между рабочими и владѣльцемъ. У насъ работаютъ артели, большей частью годовыя, и такимъ образомъ является полная возможность удерживать извѣстный $\%$ изъ заработной платы. Съ замѣчаніемъ, что есть рабочіе, которые работаютъ 5—6 дней на рудникѣ, я никакъ не могу согласиться, потому что это не горнорабочіе, а поденные. Горнорабочіе же на каждой шахтѣ имѣютъ свою артель, которая ежемѣсячно получаетъ вознагражденіе и съ этой артели всегда возможно ежемѣсячно удерживать извѣстный $\%$. Для контролей этого сбора слѣдуетъ установить талонную и вырѣзную книгу. Если правило это будетъ опредѣлено, если каждый рабочій будетъ знать, что должна быть удержана извѣстная часть его заработной платы, то онъ не позволитъ, чтобъ удерживали больше, чѣмъ установлено; а во вторыхъ, каждый будетъ знать, что онъ долженъ получить квитанцію. Такъ что очевидно, контроль будетъ полный и это не породитъ никакихъ неприяностей между нанимателемъ и нанимающимся.

Яшевскій. Позвольте мнѣ сказать нѣсколько словъ А. К. Алчевскому. Вы сказали, что рабочій проработаетъ двѣ недѣли на одномъ рудникѣ и перейдетъ на другой; но въ такомъ случаѣ онъ войдетъ въ списокъ если не одного, такъ другаго рудника.

Алчевскій. А если онъ проработаетъ двѣ недѣли и уйдетъ домой?

Яшевскій. Тогда онъ не горнорабочій и ничего не будетъ платить; ежемѣсячно будетъ удерживаться извѣстная часть изъ заработанной платы постоянныхъ рабочихъ. Контроль будетъ производиться комитетомъ чрезъ командированныхъ на рудникъ членовъ.

Алчевскій. Вы говорите, что по истеченіи мѣсяца будетъ удерживаться часть заработной платы. А если рабочій мѣсяца не работалъ?

Яшевскій. Тогда въ книгахъ будетъ отмѣчаться, съ какого по какое число онъ работалъ.

Алчевскій. Но тогда нужно установить особое учрежденіе, которое вело бы и провѣряло эти книги; приурочить все это къ администраціи—это будетъ наложеніемъ громаднѣйшей обязанности. Чѣмъ меньше мы будемъ обременять новыми обязанностями и чѣмъ меньше будетъ чиновниковъ для провѣрки, тѣмъ меньше будетъ стѣсненій. А потомъ еще позвольте заявить: что дѣлать, если встрѣтится неправильность и невѣрность?

Яшевскій. Рудникъ тогда отвѣчаетъ.

Алчевскій. Чѣмъ отвѣчаетъ? Вѣдь отвѣчаетъ не рудникъ, а люди. Это цѣлый лѣсъ регламентацій.

Яшевскій. Вы предлагаете, чтобы сами рабочіе устроили кассу, но они слишкомъ неразвитые люди. Болѣе развитые люди, которымъ предоставляется возможность страховать свою жизнь, и то немногіе дѣлаютъ это, а отъ рабочихъ нельзя и требовать.

Алчевскій. Что такое рабочая плата горнорабочаго, что такое горнорабочій трудъ? Вы согласитесь, что это трудъ—самый тяжелый. Плата, которую онъ получаетъ, можетъ быть, и больше сравнительно съ другими рабочими; но плата эта составляетъ основу всего его существованія и можетъ быть эта плата не хватаетъ на первыя его необходимыя потребности. Предлагаемый вами налогъ есть прямой вычетъ. Конечно, когда убѣжденіе въ рабочемъ населеніи установится, со временемъ всякій рабочій будетъ принимать въ расчетъ пользу кассы, но на первыхъ порахъ это будетъ составлять налогъ на рабочаго. Я думаю, мы должны взять этотъ налогъ на себя. Статистическія данныя играютъ здѣсь весьма важную роль. Мы не знаемъ о количествѣ случаевъ увѣчій. Что касается меня лично, то я полагаю, что и 10 коп. съ вагона было бы на первое время достаточно и думаю, что эти 10 коп. можно бы найти, не выходя изъ 40 коп. сбора съ вагона.

Поповъ, Я. К. Г. Крамаревъ, выражая мнѣніе относительно своего проекта, сказалъ, что хотя въ законѣ и предписано имѣть больницы, но законъ этотъ не исполняется. Я желалъ бы ему напом-

нить, что на Грушевскомъ рудникѣ есть лазаретъ на 30 кроватей; Русское Общество имѣеть больницу на 25 кроватей; г. Юзъ также имѣеть больницу.

Б р а м а р е в ъ. Я говорилъ, что у нѣкоторыхъ есть больницы, но не вездѣ.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Мм. Гг.! Обѣ записки, которыя вы выслушали и возбужденныя по нимъ пренія, носятъ преимущественно характеръ благотворительный. На бывшемъ съѣздѣ рабочій вопросъ былъ затронутъ со многихъ другихъ сторонъ. За позднимъ уже часомъ, мы не станемъ затрогивать этихъ вопросовъ; если вамъ угодно, мы передадимъ ихъ для всесторонняго разсмотрѣнія въ комиссію; если же вы пожелаете продолжать пренія, то вопросъ будетъ отложенъ до завтра.

Г о л о с а. Лучше передать въ комиссію.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Мм. Гг.! На ваше согласіе и одобреніе представляется депеша, составленная гг. Карповымъ и Авдаковымъ на имя Еватеринославскаго губернатора. (Депеша выслушана и одобрена). Засѣданіе закрыто.

Журналъ 7-го засѣданія (17 Ноября).

Засѣданіе открыто въ 12^{1/2} часовъ дня.

Присутствовало 41 членовъ съѣзда.

Князь Гинглятъ объяснилъ положеніе вопроса о складахъ динамита и о правилахъ его перевозки. Въ преніяхъ принимали участіе Н. С. Авдаковъ, И. Ф. Фелькнеръ и другіе.

И. Ф. Фелькнеръ прочелъ докладъ комиссіи по горносоляному дѣлу. Докладъ вызвалъ оживленныя пренія, въ коихъ принимали участіе: П. И. Ивановъ, А. Г. Витте, И. Ф. Фелькнеръ, А. В. Шейерманъ, Н. С. Авдаковъ и А. Г. Аптекманъ. Окончательное разсмотрѣніе этого доклада отложено до прибытія Н. Н. Летуновскаго—пока единственнаго фактическаго солепромышленника. Представитель Министерства путей сообщенія В. В. Дымманъ сообщилъ о полученномъ имъ извѣщеніи относительно правилъ храненія угля на Харьковской товарной станціи.

Засѣданіе закрыто въ 1^{3/4} часа дня. Слѣдующее назначено на 19 число въ 12 часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 7-го засѣданія.

Предсѣдатель. Милостивые Государи! Представитель фирмы „Нобель“ князь Гинглятъ желаетъ сдѣлать сообщеніе по поводу устройства склада въ Донецкомъ бассейнѣ и постройки динамитнаго завода.

Князь Гинглятъ. Милостивые Государи! Благодаря сочувствію правительства горнопромышленности и вниманію, съ которымъ правительство относится ко всѣмъ ходатайствамъ съѣзда, вопросъ о взрывчатыхъ веществахъ получилъ уже довольно значительное разрѣшеніе; именно, правительство издало узаконеніе относительно устройства складовъ. Въ настоящее время г. Нобель прислалъ особаго уполномоченнаго, чтобы заняться спеціально этимъ дѣломъ въ 1-мъ и 2-мъ округѣ Донецкаго края. Можно надѣяться, что гг. углепромышленники окажутъ свое содѣйствіе этому предпріятію. Но тѣмъ не менѣе вопросъ о приобрѣтеніи газовыхъ препаратовъ изъ за границы остался въ томъ же положеніи. Какъ вамъ извѣстно самый дешевый путь для полученія взрывчатыхъ веществъ—водяной. По крайней мѣрѣ фирма Нобель пользовалась этимъ путемъ. На 12 октября нов. ст. въ Константинополѣ изданъ былъ ираде султана, по которому проходъ судовъ съ динамитомъ вполнѣ воспрещенъ. Это обстоятельство, само собою разумѣется, прямымъ и косвеннымъ образомъ всею своею тяжестью падетъ на гг. углепромышленниковъ, такъ какъ каменноугольная промышленность потребляетъ громадное количество динамита. Мы видимъ въ этомъ такъ сказать, прямое посягательство на наши интересы, такъ какъ весь динамитъ отправляется въ Россію.

Въ силу этого обстоятельства я бы желалъ обратить вниманіе гг. углепромышленниковъ, не признаютъ ли они возможнымъ ходатайствовать о неотложномъ разрѣшеніи постройки динамитнаго

завода на югѣ Россіи. Затѣмъ я желалъ бы сообщить, еще слѣдующее. Всѣ желѣзныя дороги въ настоящее время назначаютъ одинъ день въ недѣлю, или 4 раза въ мѣсяцъ опредѣленные дни, для перевозки взрывчатыхъ веществъ по желѣзнымъ дорогамъ, въ виду того, что вмѣстѣ съ этимъ поѣздомъ отправляются особенно опасныя матеріалы. Всѣ взрывчатыя вещества подраздѣлены на 4 категоріи, по степени опасности. Къ 1-й категоріи относится ртуть, ко 2-й порохъ и только къ 3-й отнесенъ динамитъ. Слѣдовательно, онъ гораздо безопаснѣе пороха. Въ виду того, что порохъ пользуется безпрепятственнымъ провозомъ отъ самаго Петербурга, желательнo было бы, чтобы гг. углепромышленники обратились къ желѣзнымъ дорогамъ, относительно отправки динамита со ст. Грушевки, и просили бы ихъ назначать дни; можно надѣяться, что гг. выборные возьмутъ на себя обязанность давать знать, сколько кому нужно къ извѣстному времени динамита, и тогда въ извѣстные дни можно будетъ отпускать нашихъ артельщиковъ. Это вопросъ чисто хозяйственный.

Предсѣдатель. Угодно вамъ поддерѣпить ходатайство по изложенному предмету?

Фелькнеръ. Непремѣнно.

Авдавовъ. Я бы предложилъ это ходатайство гораздо шире: чтобы вообще разрѣшили перевозку динамита по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ. Вы хлопочете только объ отправкѣ динамита изъ Грушевки, но желательно, чтобы было установлено общее правило. Что касается до устройства склада, то нужно просить г. Нобеля устроить его въ западной части Донецкаго бассейна и возможно скорѣе.

Кн. Гинглицъ. Эти правила уже существуютъ; въ сожалѣнію, они еще не утверждены, но тѣмъ не менѣ послѣдній транспортъ, адресованный на мое имя, фатальный транспортъ, который былъ задержанъ на островѣ Сира, былъ мною полученъ. По поводу отправления динамита по желѣзнымъ дорогамъ сказано, чтобы динамитъ нагружать не больше 40 пуд. въ вагонъ, съ платой 40 коп. съ вагона и версты; но это будетъ для васъ, господа, невыгодно, потому что, при небольшихъ количествахъ платить 40 к.

съ вагона слишкомъ невыгодно; между тѣмъ порохъ пользуется перевозкой по $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда и я полагаю, что это же правило должно быть примѣнено и къ динамиту.

Фелькнеръ. Этотъ вопросъ имѣетъ большое значеніе для частныхъ лицъ, такъ какъ вообще горнопромышленники, которые выписываютъ и получаютъ динамитъ небольшими количествами, не могутъ платить по 40 коп. съ версты; они обходятъ отправку динамита по желѣзнымъ дорогамъ и возятъ его на подводахъ. Этотъ вопросъ необходимо выяснить.

Авдаковъ. Хотя уполномоченный отъ г. Нобеля и присланъ, но все таки постройка завода можетъ затянуться, и потому желательно просить г. Нобеля о скорѣйшемъ устройствѣ склада въ западной части Донецкаго бассейна, такъ какъ теперь мы находимся въ полной зависимости отъ Грушевки; а всѣмъ извѣстно, съ какими затрудненіями связано полученіе оттуда динамита.

Кн. Гинглатъ. Г. Фроловъ чрезвычайно энергично хлопочетъ, чтобы какъ можно скорѣе былъ устроенъ складъ. Я совершенно согласенъ, что это необходимо въ виду неудобствъ отправки динамита на фурахъ. Но въ положеніи о складахъ помещена одна статья, парализующая постройку складовъ и заключающаяся въ томъ, что отъ склада во всѣ стороны должна находиться не заселенная мѣстность на разстояніи $1\frac{1}{2}$ верстъ. Г. Фроловъ нашелъ было подходящее мѣсто для склада и двѣ стороны совершенно удовлетворяютъ требованіямъ положенія. Онъ отправляется къ другому владѣльцу; этотъ радъ бы согласиться, но у него череполосица. Онъ обращается къ третьему, тотъ не введенъ во владѣніе; къ четвертому—онъ, хотя и говоритъ, что дастъ съ удовольствіемъ за 1,000 рублей или за какую либо другую сумму, но оказывается, что и тутъ есть какія нибудь препятствующія обстоятельства; такъ что, еслибы гг. угленпромышленники, собственно въ своихъ интересахъ, оказали какое либо содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ, то это было бы очень желательно. Не угодно ли найти такое мѣсто, чтобы вокругъ него на разстояніи $1\frac{1}{2}$ верстъ не было строенія; это чрезвычайно затрудняетъ. Поэтому я полагаю, что угленпромышленни

ки въ этомъ дѣлѣ могутъ оказать содѣйствіе. Конечно было бы желательно, если бы можно было попросить, гдѣ слѣдуетъ, о томъ, чтобы для такого склада была отведена пустующая земля; это было бы желательно и для предпринимателя и для гг. углепромышленниковъ. Если бы желѣзныя дороги возили динамитъ безпрепятственно, о чемъ предложено ходатайствовать, то я думаю, если динамитный заводъ и не будетъ построенъ въ центрѣ, препятствій къ полученію динамита не будетъ.

Предсѣдатель. Обо всемъ этомъ мы будемъ ходатайствовать и все доведемъ до свѣдѣнія подлежащаго начальства. Изъ числа многихъ комиссій, разрабатывающихъ теперь разные вопросы, которые находятся у насъ въ программѣ и внѣ программы, готовъ докладъ комиссіи подъ предсѣдательствомъ г. Фелькнера о каменносоляной промышленности.

Фелькнеръ. (Читаетъ докладъ. Смотри въ концѣ книги: Доклады). Окончивъ докладъ, я позволю себѣ высказать свое личное убѣжденіе. Я, мм. гг., говоря о соляномъ промыслѣ въ засѣданіи 13 ноября, имѣлъ честь заявить, что я слишкомъ молодой солепромышленникъ, я еще ни одного вагона соли не отправилъ. Вопросъ былъ возбужденъ и я удостоился чести быть избраннымъ въ предсѣдателя комиссіи по этому вопросу. Я долженъ былъ уступить общему мнѣнію и написалъ въ докладѣ кажется все безпристрастно; но я ни съ однимъ изъ этихъ параграфовъ несогласенъ и нахожу возможнымъ всѣ эти ходатайства сдѣлать особо. Это мое личное убѣжденіе. Затѣмъ здѣсь есть только одинъ солепромышленникъ, г. Ивановъ; захочетъ ли онъ согласиться съ этимъ—я не знаю. Думаю, что для рѣшенія вопроса намъ нужно подождать настоящаго солепромышленника г. Летуновскаго.

Витте. Я бы хотѣлъ сдѣлать добавленіе. И. Ф. Фелькнеръ упустилъ предложеніе, чтобы независимо отъ карты были сдѣланы развѣдки на соль.

Фелькнеръ. Мнѣ казалось, что было выражено желаніе имѣть карту развѣдокъ отдѣльно; тутъ такъ и сказано.

В и т е. Вы строго придерживались той замѣтки, которая была здѣсь составлена. Но г. секретарь тогда общалъ сдѣлать поправку, чтобы мы независимо отъ карты разсуждали о развѣдкахъ вообще.

Фелькнеръ. Это относится къ заглавію; вы совершенно правы; я это исправлю.

Таскинъ. Позвольте сдѣлать маленькую поправку: у васъ сказано, что существующихъ развѣдокъ недостаточно для научныхъ цѣлей между тѣмъ въ комиссіи было высказано, что для практическихъ цѣлей развѣдки недостаточны, а не для научныхъ.

Фелькнеръ. И это можно исправить.

Золотаревъ. Я напому, что на прошломъ съѣздѣ мы удержали 40 копѣчный сборъ съ вагона въ виду того, что можетъ потребоваться расходъ не только для выборныхъ, но и для нѣкоторыхъ другихъ общественныхъ цѣлей. Если гг. солепромышленники участвуютъ въ дѣлахъ съѣзда, то они должны нести и расходы; если же они считаютъ свое дѣло совершенно отдѣльнымъ отъ нашихъ интересовъ, то съ какой стати они будутъ съ нами разговаривать здѣсь и пользоваться услугами съѣзда; зачѣмъ мы будемъ хлопотать объ ихъ интересахъ? Я думаю, что нашъ съѣздъ есть не только съѣздъ углепромышленниковъ, но горнопромышленниковъ вообще. Недавно мнѣ говорилъ человѣкъ, занимающійся разработкой огнеупорной глины и управляющій ее значительными партіями, что онъ просилъ о зачисленіи его въ число лицъ, которыя имѣютъ право на полученіе вагоновъ по распоряженію выборныхъ. Слѣдовательно эта отрасль промышленности также должна участвовать какъ въ нашихъ трудахъ, такъ и въ нашихъ расходахъ. Уже теперь почти $\frac{1}{10}$ часть вагоновъ занимаетъ соль, а дальше будетъ требоваться для соли гораздо большее количество вагоновъ и эта промышленность уклоняется отъ такого мизернаго налога сравнительно съ тѣми барышами, какими она пользуется. Говорить о томъ, что будетъ дальше, мы не можемъ, такъ какъ это будутъ одни предположенія, но въ настоящую минуту мы видимъ, что солепромышленники извлекаютъ гораздо большую выгоду, чѣмъ

мы; и потому нѣтъ причины, чтобы они уклонялись отъ такого ничтожнаго налога.

П. И. Ивановъ. Они вовсе и не уклоняются отъ наложенія налога, но пока въ этомъ нѣтъ надобности, потому что тарифъ на соль вдвое больше, чѣмъ на каменный уголь; когда тарифъ этотъ будетъ пониженъ, тогда будетъ внесенъ и налогъ.

Золотаревъ Если это такъ, то солепромышленники не могутъ быть участниками нашего съѣзда.

Фелькнеръ. Я совершенно согласенъ съ замѣчаніемъ генерала Золотарева, но не отношу этого на свой счетъ, такъ какъ я здѣсь засѣдаю въ качествѣ углепромышленника.

П. И. Ивановъ. Нельзя же платить въ два раза большій тарифъ и еще подвергаться взысканію налоговъ. Еслибы солепромышленность пользовалась такими же условіями, какъ и уголь, тогда она могла бы подвергаться взысканію налога.

Авдаковъ. Позвольте попросить объясненія у И. Ф. Фелькнера. Вы упомянули въ своемъ докладѣ, что до такой степени понижаютъ тарифъ, что это даже невыгодно. Въ послѣднее время тарифъ пониженъ на Азовской и Московско-Курской желѣзной дорогѣ. Неужели вы недовольны этимъ пониженіемъ?

Фелькнеръ У насъ перевозка до Кіева чугуна и желѣза обходится 25 коп. Югозападныя дороги заключили какую то конвенцію, по которой доставка обходится въ 36 коп.; такое пониженіе для меня невыгодно, какъ для горнопромышленника. Николаевская дорога понизила тарифъ до $\frac{1}{100}$, это для меня тоже невыгодно. Какъ не выгодно повышеніе тарифа, такъ невыгодно и пониженіе, если оно производится на одной дорогѣ, а на другой не производится.

Витте. Коммиссія, рассуждая по этому вопросу, нашла, что пониженіе тарифа часто приносить вредъ въ томъ отношеніи, что дороги по своему усмотрѣнію могутъ опять его повысить. Поэтому для промышленника интересно знать точно, во что обойдется ему перевозка, чтобы онъ заранѣе могъ рассчитывать, по какой цѣнѣ онъ можетъ продать свой матеріаль. Если онъ будетъ рассчитывать на это пониженіе, то при повышеніи тарифа онъ терпитъ убытки.

Шейерманъ. Справедливое рѣшеніе насчетъ обложенія соляныхъ копей могло бы быть тогда, еслибы гг. солепромышленники заявили, что они желаютъ пользоваться услугами съѣзда на внесеніе передъ правительствомъ ходатайствъ объ ихъ нуждахъ черезъ нашихъ уполномоченныхъ. Если они заявляютъ объ этомъ, то должны нести налогъ; если же отказываются отъ услугъ съѣзда, то они могутъ отказаться и отъ налога.

Аптекманъ. Съ развитіемъ солянаго промысла соль требуетъ значительнаго количества вагоновъ, что стѣсняетъ отправку угля. Поэтому, я полагаю, что солепромышленники должны принять участіе въ налогѣ.

Фелькнеръ. Я опять повторяю, что пренія по этому вопросу слѣдуетъ отложить до прибытія г. Летуновскаго, потому что онъ единственный настоящій солепромышленникъ между нами.

Предсѣдатель. Я тоже хотѣлъ предложить, не позволите ли вы оставить этотъ вопросъ до прибытія главнаго солепромышленника г. Летуновскаго. Въ настоящее время мы должны уступить эту залу комиссіи о правилахъ перевозки по Азовской дорогѣ и такъ какъ у насъ всѣ вопросы по программѣ уже затронуты, то завтра не будетъ засѣданія, чтобы дать время заняться комиссіямъ, которыя рассматриваютъ эти вопросы.

Дымманъ. Я хотѣлъ сообщить съѣзду распоряженіе департамента желѣзныхъ дорогъ. Въ виду постоянныхъ жалобъ, что склады на станціи Харьковъ загромождаются вагонами и дорога затрудняется держать вагоны не разгруженными, Министерство сдѣлало распоряженіе о взиманіи особаго сбора за храненіе угля на станціи, если онъ не будетъ взятъ получателями. Поэтому нужно напечатать и просить всѣхъ получателей, какъ можно скорѣе очистить станцію отъ угля, который находится въ вагонахъ, потому что въ скоромъ времени будетъ примѣняться новое правило. Правило это установлено въ виду заявленія самихъ углепромышленниковъ и подрядчиковъ о затрудненіяхъ по Харьковской станціи и примѣняется исключительно только для товарной станціи Харьковъ. Правила эти заключаются въ слѣдующемъ:

Минеральное топливо, по прибытіи на станцію, должно быть выгружено средствами получателей въ теченіи первыхъ 24 часовъ послѣ подачи вагоновъ къ выгрузкѣ. Невыгруженные въ этотъ срокъ вагоны, разгружаются, со взысканіемъ въ пользу дороги по $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда собственно за производство выгрузки средствами желѣзной дороги на складахъ общественныхъ, и хранятся тамъ до истеченія вторыхъ сутокъ бесплатно.

За послѣдующее время взимается: за первые три дня по 75 коп. въ сутки за вагонъ, за послѣдующіе четыре дня по 1 руб. 50 коп. въ сутки за вагонъ. По прошествіи означеннаго срока, Общество желѣзной дороги въ правѣ продать невывезенные грузы и возмѣстить изъ полученной суммы слѣдующіе ей платежи.

Это сдѣлано въ виду того, чтобы не предоставлять однимъ лицамъ пользоваться складомъ, что не давало никакой возможности конкуренціи.

Предсѣдатель. Теперь объявляю засѣданіе закрытымъ.

Журналъ 8-го засѣданія (19 Ноября).

Засѣданіе открыто въ 1 часъ дня.

Присутствовало 45 членовъ съѣзда.

Прочтены телеграммы Еваторинославскаго губернатора и директора Горнаго Департамента о созваніи чрезвычайныхъ Бахмутскаго и Славяносербскаго уѣздныхъ земскихъ собраній.

А. Ф. Мевіусъ прочелъ докладъ металлургической комиссіи.

На запросъ предсѣдателя, всѣ ли согласны съ докладомъ и утверждаютъ ли его, И. Ф. Фелькнеръ утверждая докладъ, высказался: что развѣдки профессора Романовскаго не есть развѣдки, а грабарскія работы; что чугуны ему на заводѣ въ Денешахъ, Волынской губерніи, обходится въ 55 коп.; что пошлина необходима, но 15 коп. мало; предлагаетъ учрежденіе для горнопромышленнаго дѣла на югѣ мануфактуръ—совѣта; одобряетъ докладъ и предлагаетъ выразить благодарность докладчику А. Ф. Мевіусу. Собраніе изъявило на это свое согласіе. А. К. Алчевскій доказываетъ необходимость пошлины на чугуны въ 20 коп. и проситъ занести это въ протоколъ. Желаетъ возникновенія такъ сказать кустарнаго производства чугуна. А. В. Шейрманъ указываетъ, что необходимо продолженіе правительственныхъ развѣдокъ; на желѣзныя руды требуетъ отдѣленія правъ на нѣдра земли отъ правъ на ея поверхность. П. Н. Горловъ не понимаетъ, зачѣмъ нужно отчужденіе для рудъ, когда оно не признавалось необходимымъ ни для угля, ни для соли. И. Ф. Фелькнеръ отвергаетъ необходимость этого разрѣшенія и приводитъ въ примѣръ Англію. А. В. Шейрманъ опровергаетъ положенія П. Н. Горлова и указываетъ на примѣръ Пруссіи.—А. К. Алчевскій отдѣленіе нѣдръ называетъ хищничествомъ; указываетъ на оказавшееся уже неудобство этой мѣры въ Области Войска Донскаго, и что требовать подобнаго отдѣленія не слѣдуетъ. П. А. Шипиловъ защищаетъ мнѣніе А. В. Шейр-

мана—что онъ мѣру эту указаль для успѣха добычи руды и развѣдокъ. М. А. Золотаревъ напоминаетъ о законѣ Петра Великаго, и думаетъ что правительство склонно вернуться къ нему. Предсѣдатель предлагаетъ, чтобы ходатайства, выраженные въ докладѣ по металлургическому вопросу, выслушаны были по пунктамъ, для ихъ утверждения. Н. С. Авдаковъ согласенъ, что требованіе развѣдокъ выражено слишкомъ слабо; относительно ходатайства о пошлнѣ на чугунъ,—высказывается, чтобы при пересмотрѣ ея было допущено присутствіе представителей промышленности; на пополненіе пластовой карты комиссіею выборныхъ на средства съѣзда, не согласенъ, а находить болѣе правильнымъ, чтобы она дѣлалась правительствомъ и для возбужденія большаго довѣрія имѣла характеръ оффиціальныи; какъ на исполнителей указываетъ на окружныхъ инженеровъ.

А. Ф. Мевіусъ читаетъ каждое положеніе комиссіи особо. На пунктѣ о развѣдкахъ—согласно ли собраніе въ томъ смыслѣ какъ въ докладѣ,—высказано согласіе. На вопросъ о пошлнѣ—въ 15 коп. золотомъ,—послѣдовала поправка: не менѣе 15 коп.; собраніе согласилось съ одною оговоркою: безъ перемѣны не менѣе какъ на 15 лѣтъ со дня изданія. Третій пунктъ—согласны; 4) объ отмѣнѣ всякихъ субсидій, заказовъ и пр.—согласны; 5) чтобы при пересмотрѣ тарифа и измѣненій въ немъ, Министръ финансовъ призывалъ представителей торговли и промышленности, въ этомъ заинтересованныхъ—согласны; 6) пополненіе карты правительствомъ—согласны; 7) согласны ли на приобрѣтеніе одного экземпляра одно верстной карты, для храненія въ комиссіи?—Согласны.

И. Ф. Фелькнеръ требуетъ учрежденія мануфактуръ совѣта. Н. С. Авдаковъ упоминаетъ о пользѣ, оказавшейся уже отъ существованія съѣздовъ и признаетъ ихъ необходимость. П. Н. Горловъ указываетъ на то, что съѣзды созываются на основаніи Высочайшаго повѣленія. А. Б. Алчевскій согласенъ съ Н. С. Авдаковымъ, чтобы карта пополнялась правительствомъ. Е. В. Депрерадовичъ предлагаетъ возложить это на окружныхъ инженеровъ. Предсѣдатель проситъ вырѣшить: кто хочетъ оставить съѣзды — тому встать; кто хочетъ учрежденія

мануфактуръ совѣта—сидѣть. Н. С. Авдаковъ объясняетъ цѣль созыва съѣздовъ и сочувственное расположеніе къ нимъ въ правительственныхъ сферахъ, и выражаетъ убѣжденіе, что не слѣдуетъ разрушать того, что создано съ такимъ трудомъ и съ такою видимою пользою. Г. Депрерадовичъ не понимаетъ, что такое мануфактуръ-совѣтъ и проситъ объясненія. Предсѣдатель прекратилъ предложеніе о голосованіи относительно мануфактуръ совѣта. А. К. Алчевскій вполне соглашается съ Н. С. Авдаковымъ, но требуетъ болѣе прочныхъ основаній для съѣздовъ, со стороны юридической; считаетъ учрежденіе мануфактуръ-совѣта не умѣстнымъ; по его мнѣнію, положеніе о горнопромышленныхъ съѣздахъ должно быть своеобразно; подтверждаетъ полезность съѣздовъ равно и института выборныхъ, за которые южнегорнопромышленники обязаны адмиралу Посѣту. Предсѣдатель отлагаетъ обсужденіе о мануфактуръ совѣтѣ до слѣдующаго дня.

Засѣданіе закрыто въ 2³/₄ час. дня. Слѣдующее назначено на 20-е число въ 12 часовъ.

Стенографическій отчетъ 8-го засѣданія.

Предѣдатель. Милостивые Государи! Я получилъ двѣ депеши такого содержанія:

Харьковъ, Тайному Совѣтнику Иславину.

Ходатайство съѣзда о проектахъ грунтовыхъ путей сообщено Министерству внутреннихъ дѣлъ; объ отвѣтѣ увѣдомлю телеграммой.

Кулибинъ.

Харьковъ. Предѣдателю съѣзда углепромышленниковъ.

Для пересмотра, согласно указаніямъ Министерства, постановленій Бахмутскаго и Славяносербскаго земствъ, объ обложеніи земскимъ сборомъ каменноугольныхъ шахтъ, на 1883 годъ, созываются чрезвычайныя Бахмутское и Славяносербское земскія собранія, и вопросъ объ оставленіи въ силѣ или о протестованіи обложенія каменноугольныхъ шахтъ будетъ зависѣть отъ рѣшеній, какія приняты будутъ въ экстренныхъ собраніяхъ.

Губернаторъ фонъ-Розенбергъ.

Коммиссія по металлургическому вопросу окончила свои занятія. Предѣдатель ея А. Ф. Мевіусъ прочтетъ вамъ свой докладъ.

Мевіусъ Вамъ, Милостивые Государи, извѣстно, что металлургическій вопросъ, и вообще вопросъ о развитіи на югѣ желѣзнаго производства, существуетъ на нашемъ съѣздѣ уже давно. Онъ много уже обсуждался, много по немъ возбуждено ходатайствъ, но до сихъ поръ они оставались безуспѣшны и не имѣли никакихъ послѣдствій, если не считать повышенія пошрины съ 5-ти коп. на 6 коп. на ввозимый чугуны. Поэтому, вновь приступая къ занятіямъ по этому вопросу, мы составили докладъ почти въ томъ

смыслъ, какъ и прежній нашъ докладъ и просимъ правительство почти о томъ же самомъ, о чемъ просили прежде (Читаетъ докладъ. Смотри въ концѣ: Доклады). Здѣсь я еще нарочно доставилъ на съѣздъ образцы нѣкоторыхъ рудъ съ цѣлью предложить гг. членамъ, по крайней мѣрѣ тѣмъ, которые не совсѣмъ знакомы съ этимъ предметомъ, ознакомиться съ нѣкоторыми образцами, чтобы они могли убѣдиться, какъ иногда можно ошибаться человеку, не вполне знакомому съ горнымъ дѣломъ, въ свойствахъ тѣхъ породъ, которыя могутъ встрѣчаться въ горныхъ работахъ. Вотъ вы имѣете здѣсь образцы шпатоватаго желѣзняка и чернаго углистаго желѣзняка изъ Донецкаго бассейна (представляетъ образцы). Я предлагаю гг. желающимъ лично убѣдиться, насколько эти экземпляры могутъ быть обманчивы и какъ трудно иногда человеку, незнакому съ минералогіей, признать эти камни за то, что называется рудой. Вотъ этотъ экземпляръ представляетъ шпатоватый желѣзнякъ. Инженеръ Гуровъ производилъ изслѣдованія въ Каменкѣ, имѣнии г-жи Сомовой, и говоритъ, что шпатоватый желѣзнякъ образуетъ тамъ между известнякомъ пластъ до 1¼ саж. ширины. Вотъ еще одинъ экземпляръ той же руды шпатоватаго желѣзняка (изъ Софіевки, г. Гелера) который также, какъ вы изволите видѣть, имѣетъ характеръ кварцеваго известняка и едва только по вѣсу напоминаетъ, что онъ не простой камень. Наконецъ, вотъ экземпляръ чернаго углистаго желѣзняка, который даетъ до 40% желѣза въ обожженномъ состояніи. Такое процентное содержаніе считается въ Англии цѣнной рудой. Изъ этого вы видите, что изслѣдованія необходимы и надо очень хорошо ознакомиться съ мѣстностью, чтобы сказать: есть у насъ руды или нѣтъ.

Предсѣдатель. Всѣ ли господа члены согласны съ тѣми указаніями и предложеніями, которыя представлены г. предсѣдателемъ металлургической комиссіи. Неудобно ли будетъ собранію поддержать тѣ ходатайства, которыя указаны въ докладѣ?

Фелькнеръ. Въ принципѣ я совершенно согласенъ съ докладомъ и ничего не имѣю противъ его полнѣйшаго утвержде-

ніа, но просиль бы у васъ на нѣсколько минутъ терпѣнія выслушать нѣкоторыя мои замѣчанія по этому предмету, и такъ какъ они будутъ касаться совершенно разнородныхъ мотивовъ, то я и буду говорить безъ особенной связи, а прямо: по такому то предмету—такое то мнѣніе, по другому—такое-то, по третьему—такое то. Первый вопросъ—о развѣдкахъ руды. Въ докладѣ мы замѣчаемъ упрекъ, который мы дѣлаемъ правительственнымъ изысканіямъ, что они не достаточно глубоки, и опровергаемъ эти изысканія разными примѣрами, которые ясно указываютъ, что на глубинѣ, болѣе значительной, и руды встрѣчены болѣе значительныя. Изъ деликатности, составители этого доклада упустили этотъ пунктъ и употребили выраженіе, не слишкомъ вѣское. Я думаю, что церемониться тутъ нечего и нужно было сохранить то прекрасное выраженіе, которое употребилъ П. А. Васильевъ: что здѣсь не были произведены изысканія, а только грабарскія работы;—такъ ихъ и надо было назвать. Въ Волынской губерніи производится много выплавки чугуна безъ всякихъ субсидій. Что онъ мнѣ стоитъ, я вѣрно знаю: безъ всякихъ накладныхъ расходовъ, безъ всякихъ погашеній капитала, въ теченіи 7 лѣтъ, по средней сложности, мнѣ пудъ чугуна обходился 55 копѣекъ. Если бы къ этому прибавить еще расходъ на погашеніе капитала, то получится та цифра, которая назначена А. Ф. Мевіусомъ. Съ перваго раза 15 коп. какъ бы достаточно и хотя я убѣжденъ, что 15 коп. недостаточно, но все таки намъ желательно, чтобы желѣзное производство учредилось у насъ скорѣе, и для скорѣйшаго учрежденія его, хотя бы на первое время, 5—10 лѣтъ, увеличеніе пошлины въ 15 коп. было бы крайне полезно. Опять таки я соглашаюсь на 15 коп., но предвѣщаю, что при 15 копѣйкахъ мы не достигнемъ хорошихъ результатовъ. Третій пунктъ моихъ замѣчаній касается тѣхъ ходатайствъ и учрежденій, которыя намъ желательно было бы имѣть. Говорится о собираніи коллекцій, говорится о развѣдкахъ, которыя должны быть производимы, однимъ словомъ предвидится множество разныхъ ходатайствъ и обстоятельствъ, которыя нужны нашей промышленности, какъ желѣзной, которая еще не существуетъ, такъ и уголь-

*

ной, которая развилась уже, а также и соляной, которая только начинается. Все это должно обсуждаться и выработываться законнымъ путемъ и желательнo было бы, чтобы происходило не одинъ разъ въ годъ, въ нашемъ сѣздѣ, а имѣло бы постоянное теченіе отъ насъ, живущихъ здѣсь, до высшихъ сферъ, для того чтобы промышленность была обезпечена въ своихъ нуждахъ. Мы знаемъ, что готовится чтеніе заявленія, которое указываетъ на произвольное существованіе нашихъ сѣздовъ, и дѣйствительно, очень можетъ быть, что въ одно прекрасное утро по какой нибудь причинѣ сѣздъ запретятъ и не позволятъ намъ собираться. По моему проекту выходить, что сѣзду нужно дать твердую точку опоры, придать какой нибудь оффиціальный характеръ. Соображаясь съ существующими законами, этого всего легче достигнуть, если мы будемъ просить учредить, по примѣру сахарныхъ фабрикантовъ въ Кіевѣ, мануфактуръ совѣтъ, или же—приложить положеніе о мануфактуръ совѣтахъ къ нашему сѣзду. Наконецъ, четвертое мое предложеніе: что докладъ такъ обстоятельно составленъ, что я считаю долгомъ выразить свою благодарность А. Ф. Мевіусу и просилъ бы собраніе выразить и съ своей стороны сочувствіе.

Г о л о с а. Благодаримъ.

А л ч е в с к і й. Не могу не присоединиться къ мнѣнію И. Ф. Фелькнера, что пошлина на привозимый чугуны въ 15 коп. слишкомъ мала. Пошлина устанавливается съ тою цѣлью, чтобы производство чугуна у насъ, въ Донецкомъ бассейнѣ, сдѣлать до известной степени выгоднымъ, на первыхъ порахъ. Какъ человекъ близко знакомый съ этимъ производствомъ, И. Ф. Фелькнеръ указалъ на то, что хотя, положимъ, и не въ Донецкомъ бассейнѣ, а въ юго-западномъ краѣ, но все таки и тамъ, при известныхъ условіяхъ, чугуны обходится не дешево. Такъ какъ техника всякаго дѣла находится на первыхъ порахъ на низкой степени, то намъ съ другими странами, какъ Англія и Бельгія, не должно бы и равняться, потому что онѣ, прежде чѣмъ затратить громадный капиталъ, прежде чѣмъ развить свое производство, должны были пройти довольно продолжительный путь опыта; мы же только дѣла на-

чинаемъ, и очень естественно, что будемъ находиться въ невыгодныхъ условіяхъ по отношенію къ тѣмъ странамъ, гдѣ производится это дѣло въ большихъ размѣрахъ, при довольно значительномъ опытѣ и при затратѣ значительнаго капитала. Въ прошломъ году я также имѣлъ честь высказывать, что пошлина въ 15 коп. будетъ мала, что нужно 20 коп., и очень радъ, что подтвержденіе этого соображенія нахожу именно въ мнѣніи такого практика по этому дѣлу, какъ И. Ф. Фелькнеръ. Я, какъ промышленникъ, долженъ заявить, что всякая промышленность можетъ только тогда начаться съ первыхъ ея ступеней, если дѣйствительно представляется возможность, хотя что нибудь приобрести на затраченный капиталъ, а не прогорѣть. Думаю, что еслибы пошлина была установлена въ 20 коп., тогда у насъ это дѣло началось бы не съ крупныхъ какихъ нибудь предпріятій, гдѣ затрачивается крупный капиталъ, гдѣ является желѣзное производство, прокатка рельсовъ и т. д., а у насъ возникло бы, такъ сказать, кустарное производство чугуна, что было бы очень важнымъ шагомъ и такой характеръ этого дѣла весьма желательный. Тогда всѣ тѣ продуветы, которые, проходя черезъ шахты, оставляемъ, мы начали бы познавать и производить чугунъ. Конечно, неудобно мѣнять съѣзду свои постановленія: въ одномъ году постановить 15 коп. съ пуда, и не успѣло правительство рассмотреть наше ходатайство, какъ мы заговоримъ о 20 коп., и я бы на этомъ не настаивалъ, но просилъ бы мнѣніе г. Фелькнера, и лично мое, занести въ протоколь настоящаго засѣданія и при ходатайствѣ сказать, что нѣкоторые изъ горнопромышленниковъ по такимъ то соображеніямъ считаютъ, что если возвышать пошлину, то надо возвысить до 20 коп.

Шейерманъ. Я полагаю, что нынѣшнее ходатайство гораздо скромнѣе, нежели ходатайство въ прошломъ году. Прежде мы настаивали на необходимости продолженія развѣдокъ; нынче же сказано чрезвычайно мягко, такъ что почти можно сказать—мы не просимъ развѣдокъ. Если развѣдки не будутъ производиться правительствомъ, то кто же ихъ будетъ производить? До тѣхъ поръ, пока мы не будемъ имѣть свободнаго горнаго права, пока не бу-

детъ поднять и разработанъ вопросъ объ отдѣленіи нѣдръ отъ поверхности, до тѣхъ поръ нельзя будетъ рассчитывать на частную инициативу развѣдокъ края. Поэтому слѣдуетъ намъ, какъ наиболѣе заинтересованнымъ въ развитіи металлургическаго дѣла, благодаря которому только и можетъ подвинуться наша угольная промышленность, поставить этотъ вопросъ хотя для разработки будущаго съѣзда. Путемъ же наложенія пошлыны, конечно, могутъ возникнуть какія нибудь крупныя предпріятія, но развѣ только при помощи иностранныхъ капиталовъ.

Горловъ. Отчего это для развитія металлургическаго дѣла потребовалось непременно отчужденіе нѣдръ? Вѣдь для добычи соли и угля оно не требовалось, между тѣмъ какъ руды представляютъ такое же минеральное богатство, какъ соль и уголь. Это вопросъ слишкомъ сложный и государственный, чтобы его затрогивать такимъ образомъ.

Фелькнеръ. При томъ статистика горнаго промысла ясно доказываетъ, что отчужденіе нѣдръ отъ поверхности, не достигаетъ такихъ результатовъ, какіе ожидалось. Самая богатая жезлѣзомъ въ мірѣ земля, Пруссія, вполне ясно это доказываетъ.

Шейерманъ. Тамъ капиталъ и знаніе почти всегда бывають соединены вмѣстѣ, а у насъ почти никогда; предпріимчивость же тѣмъ менѣе.

Алчевскій. Я не могу судить о превосходствѣ горнаго законодательства въ одной и другой странѣ, потому что я не только не изучалъ его, но даже не знакомъ съ нимъ. Совершенно допускаю, что наши горные законы недостаточно полны; можетъ быть они не предвидѣли всего того, что выйдетъ впоследствии и можетъ быть заключаютъ въ себѣ нѣкоторыя недостатки. Но касаться такъ съ плеча и прямо вдругъ требовать отчужденія нѣдръ въ пользу государства или общественной предпріимчивости, мнѣ кажется слишкомъ смѣло и даже неизвинительно. Не успѣли мы еще уяснить себѣ всѣхъ этихъ горныхъ богатствъ, какъ мы уже заявляемъ претензію на то, что внѣ теперешнихъ владѣльцевъ этихъ богатствъ, есть какіе-то образованные и просвѣщенные пред-

приниматели, которымъ только недостаетъ того, чтобы отдать въ ихъ распоряженіе эти богатства. Я склоненъ думать, что г. Шейерманъ ошибается, и что такихъ предпринимателей, которые бы клали въ основу своего предпріятія посягательство на собственность другихъ лицъ, можетъ быть и не найдется. Я думаю, что если бы по какимъ нибудь соображеніямъ и можно было въ эту сторону направить наше законодательство, то могло бы произойти такое явленіе, какое происходило въ прежнее время въ Области Войска Донскаго. Извѣстно, что въ Области Войска Донскаго прежде нѣдра земли не принадлежали частнымъ лицамъ, и что же изъ этого происходило? Вотъ здѣсь есть представитель по управленію горной частью въ Области Войска Донскаго, П. А. Васильевъ. Онъ подтвердитъ, что когда существовалъ такой законъ, то владѣльцы имѣній, въ которыхъ находились какіе бы то ни было признаки этихъ богатствъ, тщательно старались ихъ скрыть. Отсюда я прихожу къ такому заключенію, что говорить объ уничтоженіи права на нѣдра земли совершенно излишне и нечего намъ путаться въ юридическіе вопросы, когда мы не юристы, а по преимуществу промышленники.

Ш и п л о в ъ. А. В. Шейерманъ сказалъ не въ томъ смыслѣ, чтобы ходатайствовать, а указалъ на то, что правительственныя развѣдки необходимы въ нашихъ интересахъ, такъ какъ, при существующемъ положеніи вещей, нельзя надѣяться на частную предпримчивость.

З о л о т а р е в ъ. Я позволю себѣ сказать два слова, чтобы напомнить прошлое законодательство. При Петрѣ Великомъ, который положилъ начало металлургическому дѣлу въ Россіи, былъ изданъ законъ о нѣдрахъ, и я помню точное выраженіе закона: „дабы благодать Господня втунѣ въ землѣ не лежала.“ Благодаря этому закону образовалось у насъ металлургическое производство. Потомъ, послѣдующія законодательства уничтожили этотъ законъ; думаю, что въ настоящее время наше законодательство весьма склонно измѣнить его опять.

Председатель. Говоря о законодательномъ вопросѣ, мы уклонились отъ прямого вопроса—металлургическаго. Если никто не имѣетъ сдѣлать замѣчаній на докладъ, то я долженъ обратиться къ собранію, чтобы оно выразило свою поддержку изложеннымъ въ докладѣ ходатайствамъ. Ходатайства эти вновь будутъ вамъ прочитаны по пунктамъ и вы выскажете свое мнѣніе по каждому изъ нихъ отдѣльно.

Авдаковъ. Я позволю себѣ сдѣлать нѣкоторыя замѣчанія относительно доклада. Первое мое замѣчаніе будетъ касаться развѣдокъ. Здѣсь дѣйствительно слабо выражено ходатайство о развѣдкахъ. Въ настоящее время вопросъ этотъ находится въ такомъ положеніи: Горный Департаментъ выразилъ свое сочувствіе; затѣмъ это дѣло поступило на разсмотрѣніе геологическаго комитета и хотя въ послѣднемъ вышло нѣкоторое разногласіе, но всетаки комитетъ пришелъ къ выводу болѣе въ пользу развѣдокъ; но найдено было необходимымъ подвергнуть еще разсмотрѣнію горнаго ученаго комитета. Слѣдуетъ теперь просить ускорить это дѣло, иначе оно пролежитъ долго. Во вторыхъ—просить правительство, чтобы во всѣхъ случаяхъ, когда будетъ пересматриваться таможенный тарифъ, къ участию въ этомъ пересмотрѣ были допускаемы представители горнопромышленности и торговли, въ этомъ дѣлѣ заинтересованные. Третье мое замѣчаніе относится къ предложенію докладчика о пополненіи карты. Въ докладѣ сказано, чтобы на средства съѣзда были приобрѣтены двѣ или три карты, и лица, избранныя отъ съѣзда пополняли бы ихъ. Мнѣ кажется нужно просить правительство о пополненіи подобной карты; подобныя работы должны имѣть оффиціальныя характеръ, чтобы къ той картѣ могли имѣть довѣріе. Нѣтъ сомнѣнія, что и при съѣздѣ карта пополнялась бы совершенно вѣрно и справедливо, но къ ней не будутъ имѣть такого довѣрія, какъ къ изданной оффиціальнымъ путемъ. Итакъ я предлагаю ходатайствовать, чтобы независимо отъ развѣдокъ, всетаки приступлено было къ пополненію горнопромышленной карты Донецкаго бассейна. Въ настоящее время работы производились въ широкихъ размѣрахъ и есть мас-

са рудниковъ, масса матеріала, который могъ бы попасть на такую карту и было бы грѣшно оставить его такъ. У насъ есть оружныя горныя инженеры и маркшейдеры, которые могли бы быть привлечены къ участию въ этомъ дѣлѣ.

Предсѣдатель. Вамъ будутъ доложены заключенія комиссіи по пунктамъ. Я долженъ предупредить, что молчаніе буду принимать за знакъ общаго согласія и кто не согласенъ, пусть подастъ свой голосъ.

Выслушанъ и утвержденъ стѣздомъ: первый пунктъ постановленія комиссіи относительно дальнѣйшаго производства рудныхъ изысканій. Выслушано второе постановленіе комиссіи о наложеніи пошлины на чугунъ.

А в д а к о в ъ. Не меньше 15 коп.

М е в і у с ъ. (Поправляетъ редакцію постановленія). Затѣмъ, дѣйствіе этой пошлины было въ теченіи 15 лѣтъ. Я здѣсь сказалъ: „значительные заводы,“ чтобы не считали срока вступленія въ дѣйствіе этого закона съ устройствомъ какого нибудь маленькаго заводика.

Предсѣдатель. Во первыхъ, это слишкомъ неопредѣленно, а во вторыхъ—это будетъ препятствовать возникновенію такихъ маленькихъ заводовъ, которые носятъ характеръ кустарный, на который указывалъ А. К. Алчевскій. Если не поощрять этихъ маленькихъ заводовъ, то желѣзная промышленность возникнетъ у насъ не скоро.

М е в і у с ъ. Если нѣсколько заводовъ, то это разумѣется считается, но не одинъ.

Предсѣдатель. Нужно сказать что нибудь опредѣленное. Положимъ, заводъ, имѣющій не меньше столькихъ то доменныхъ печей.

Г о р л о в ъ. Тутъ нечего и мотивировать, потому что въ настоящее время, понятное дѣло, чугунная плавка можетъ существовать только при доменной печи. Но говорить еще о нѣсколькихъ печахъ невозможно, потому что для этого придется ждать еще десятки лѣтъ. Затѣмъ, тутъ есть такая ненормальность. Мы хо-

датыствуемъ въ одно время о развѣдкахъ руды, которая должна служить къ основанію заводовъ, и уже просимъ о наложеніи пошлины на тотъ продуктъ, котораго мы еще не имѣемъ.

Фелькнеръ. Когда правительство издастъ законъ, то оно назначаетъ и срокъ.

Горловъ. А я думаю, что срокъ долженъ начаться съ этого же года, потому что заводы Юза и Пастухова также нуждаются въ пошлинѣ, какъ и всякіе другіе, а заводъ Пастухова въ особенности, такъ какъ я знаю, что г. Пастуховъ выразился, что онъ только потому не плавить, что нѣтъ пошлины.

Мевіусъ. Не угодно ли принять такую редакцію: чтобы дѣйствіе этой пошлины было сохранено не меньше 15-ти лѣтъ со времени изданія такого закона.

(Сѣздъ принялъ такую редакцію)

Выслушанъ третій пунктъ заключенія комиссіи.

Горловъ. Я думаю, что это неточная редакція. Лучше такъ выразиться: чтобы никто не получалъ иностраннаго чугуна, не обложеннаго пошлиной.

Редакція 3-го п. исправлена и принята сѣздомъ.

Выслушанъ и утвержденъ 4-й п. предложенія комиссіи.

Мевіусъ. Къ этому пункту должно быть присоединено предложеніе Н. С. Авдакова.

Авдаковъ. Я предложилъ просить, чтобы, при пересмотрѣ таможеннаго тарифа и при всѣхъ измѣненіяхъ по таможенному тарифу, Министерство финансовъ приглашало къ участию представителей горнопромышленности и торговли.

Выслушанъ и утвержденъ 5-й п. предложенія комиссіи.

Мевіусъ. Наконецъ, послѣднее предложеніе комиссіи заключается въ томъ, чтобы продолжать изученіе страны въ горнопромышленномъ отношеніи и чтобы пополнялась карта. Угодно отнестись къ этому сочувственно или оставить на другое время?

Васильевъ. Конечно сочувственно, но только чтобы этимъ занимались правительственные горные инженеры.

Мевіусъ. Относительно карты я бы ходатайствовалъ, чтобы сѣздъ разрѣшилъ пріобрѣсти для работъ сѣзда хотя одинъ

экземпляръ топографической карты въ масштабѣ 1 верста въ дюймѣ. Эта карта настолько дорога, что одному лицу приобрести ее тяжело, а она все таки могла бы служить очень хорошимъ руководствомъ для всякаго рода справокъ.

А в д а к о в ъ. Кто же будетъ пополнять эту карту и исправлять?

Ф е л ь к н е р ъ. Правительство будетъ издавать свою карту, а мы будемъ имѣть свою собственную частную карту, и если председатель комиссіи выборныхъ, или члены ея, захотятъ нанести на эту карту пополненія, то нанесутъ; а если нѣтъ, мы все таки будемъ имѣть свою собственную карту.

Н о с о в ъ. Въ настоящее время мною пожертвованы для музея технического Общества двѣ подобныя карты; на одну изъ нихъ еще не нанесены всѣ работы. Еслибы такой экземпляръ былъ приобретенъ съѣздомъ, то нанесеніе и пополненіе карты возможно было бы при условіяхъ, въ которыхъ находятся выборные отъ углепромышленности. Они имѣютъ случай собирать свѣдѣнія и наносить на карту; но вмѣстѣ съ тѣмъ они должны соображаться съ правительственной картой. Однимъ словомъ, чтобы эта карта заслуживала довѣрія гг. горнопромышленниковъ, необходимо, чтобы она составлялась черезъ правительственныхъ инженеровъ или чтобы ее провѣряли члены съѣзда, дабы удостовѣриться, дѣйствительно ли все вѣрно внесено.

Г о р л о в ъ. Такая карта должна находиться въ какомъ нибудь техническомъ учрежденіи и такъ какъ техническое учрежденіе въ Харьковѣ есть техническое Общество, то именно тамъ она и должна быть, такъ какъ учрежденіе выборныхъ есть совершенно не техническое учрежденіе и горные инженеры не имѣютъ никакой привилегіи быть выборными. Можетъ быть на этомъ же съѣздѣ будутъ избраны не горные инженеры.

Н о с о в ъ Карты существуютъ и приобретение ихъ можетъ быть не составить даже необходимости, потому что они будутъ находиться въ музеумѣ здѣсь же въ Харьковѣ. Дополненіе этихъ картъ будетъ дѣлаемо окружающими инженерами, но вромѣ то-

го есть еще лица выборныя; имъ ближе всякаго другаго сообщать эти свѣдѣнія, что въ такомъ то мѣстѣ существуетъ то-то и то-то.

Фелькнеръ. Это значить совмѣстить обязанность занесенія на карту разныхъ мѣсторожденій, т. е. обязанность, чисто техническую, съ обязанностью выборнаго, который распредѣляетъ вагоны.

Мевіусъ. Здѣсь такъ выражено: чтобы просить правительство о необходимости продолжать изученіе страны и исправлять и пополнять ту карту, которая для этого издана.

Золотаревъ. Вопросъ былъ бы исчерпанъ совершенно, если бы обратили вниманіе на предложеніе г. Фелькнера относительно примѣненія къ нашему съѣзду положенія о мануфактурь-Совѣтѣ, чтобы дать юридическое значеніе нашему съѣзду. Еслибы такой мануфактурь—совѣтъ былъ данъ нашему краю, то тамъ могли бы сосредоточиваться всѣ труды подобнаго рода, потому что въ этомъ совѣтѣ были бы люди компетентные, которымъ можно было бы поручить этотъ трудъ.

Фелькнеръ. Мое предложеніе, примѣнить законъ о мануфактурь—совѣтахъ, не относится до карты и имѣетъ совершенно другую цѣль: дать съѣзду возможность собираться не одинъ разъ въ годъ, а чтобы горнопромышленники во всякое время могли передавать свои нужды правительству, не на основаніи временныхъ правилъ, а на основаніи свода законовъ.

Авдаковъ. Мы и теперь совершенно ничѣмъ не стѣснены въ непосредственномъ заявленіи правительству о нашихъ нуждахъ. Я не знаю, насколько ходатайство г. Фелькнера будетъ практично. Мнѣ кажется, что оно будетъ совершенно неумѣстно. Въ то время, когда я, П. Н. Горловъ и А. В. Шейрманъ, въ качествѣ уполномоченныхъ съѣзда, подымали объ этомъ вопросъ, мы тогда же видѣли, что нѣтъ основаній надѣяться, чтобы это было удовлетворено. Но прошло потомъ много времени, съѣзды собирались, и безъ всякихъ положеній, сами собою, вошли въ обычай, въ потребность, настолько, что я и мысли не допускаю, что бы они могли не быть. Наконецъ, вы изволили слышать изъ заявленій

г. предсѣдателя, сказанныхъ при открытіи съѣзда, что Его Высочайшее г. Министерство государственныхъ имуществъ, въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ, выразился о полезности углепромышленныхъ съѣздовъ. Слѣдовательно, сами собою эти съѣзды составляютъ уже потребность и само собою придетъ время, когда имъ дадутъ какую нибудь и болѣе строгую форму. Въ настоящее время, я полагаю, нѣтъ никакихъ признаковъ бояться, что нашъ съѣздъ закроется, развѣ мы всѣ въ совокупности сдѣлаемъ какую нибудь капитальную глупость.

Горловъ. Можетъ быть нужно напомнить, что съѣздъ существуетъ на основаніи Высочайшаго повелѣнія.

Алчевскій. Я хотѣлъ замѣтить, что мы значительно уклонились въ сторону отъ того вопроса, кто долженъ пополнять горную карту и какимъ путемъ. Вотъ по этому вопросу я думалъ бы присоединиться къ мнѣнію Н. С. Авдакова, что пополненіе горной карты должно совершаться непременно правительствомъ, и вотъ почему. Если, положимъ, правительство задастся такимъ трудомъ, то вѣроятно оно организуетъ для этого извѣстнаго рода учрежденія, опредѣлитъ обязанности лицъ, которыя будутъ трудиться надъ этимъ, обяжетъ можетъ быть и насъ доставлять въ это учрежденіе свѣдѣнія по мѣрѣ того, какъ мы, при нашихъ работахъ, будемъ производить изслѣдованія. Такая карта будетъ внушать довѣріе и думаю, что во многихъ случаяхъ она принесетъ пользу. Въ комиссіи я имѣлъ честь сослаться на слѣдующаго рода соображеніе: имѣя въ настоящее время, карту составленную для Области Войска Донскаго гг. Желтоножкинымъ, Васильевымъ и др., а для Екатеринославской губерніи—гг. Носовыми, которые самымъ тщательнымъ образомъ занимались этимъ трудомъ, мы весьма обязаны этимъ лицамъ за эту карту. Теперь представьте вы себѣ, что наступаетъ въ промышленной жизни моментъ, когда гдѣ нибудь въ другой странѣ обиліе капиталовъ ищетъ помѣщенія. Для того, чтобы узнать условія страны, совершенно имъ чуждой, лица, желающія помѣстить свои капиталы, понятное дѣло прежде всего обратятся къ оффиціальнымъ источникамъ, къ оффиціальнымъ указа-

ніямъ, къ указаніямъ, изданнымъ правительствомъ. Вотъ какимъ образомъ совершается первый приступъ со стороны подобнаго рода предпринимателей; и разъ собраны на основаніи этихъ общихъ указаній, засвидѣтельствованныхъ извѣстными учеными и правительствомъ, удовлетворительныя свѣдѣнія, эти лица производятъ впоследствии дѣйствительную разработку. Теперь представьте себѣ карту, наносимую однимъ изъ сочувствующихъ этому дѣлу выборныхъ, такъ сказать по добровольному своему желанію, человекомъ, озабоченнымъ постороннимъ трудомъ, ведущимъ этотъ трудъ не систематично, опирающимся на данныя, не вполне достовѣрныя. Какой получится тогда результатъ? Я скажу напередъ: дай Богъ, чтобы такой карты не существовало, чтобы сомнительныхъ указаній не было. Лучше не имѣть никакихъ указаній, чѣмъ имѣть указанія ошибочныя, и если рѣчь идетъ о пополненіи горной карты, то я думаю все таки слѣдуетъ обратиться къ мнѣнію Н. С. Авдакова, что это должно быть дѣлаемо правительствомъ.

Г о р л о в ъ. Надо еще напомнить съѣзду, что у насъ существуетъ геологическій комитетъ и весьма вѣроятно, что на него это и будетъ возложено. Я даже видѣлъ программу геологическаго комитета и изысканія въ Донецкомъ краѣ входили въ эту программу.

В а с и л ь е в ъ. Въ эту программу входятъ только ученые, а не промышленныя изысканія.

Д е п р е р а д о в и ч ъ. Я позволю себѣ высказать свое мнѣніе по вопросу о пополненіи горной карты. Я думаю, что для этого необходимы спеціальныя знанія. Сколько мнѣ извѣстно, хотя я первый разъ имѣю честь засѣдать въ этомъ съѣздѣ, коммисія выборныхъ имѣетъ спеціальное назначеніе, такъ сказать промышленное,—помогать горной промышленности въ отправленіи ея функцій. Но у насъ есть официальное учрежденіе, правительственное, для пополненія карты, о которой идетъ рѣчь—это окружныя горныя инженеры, и было бы весьма справедливо просить правительство возложить этотъ трудъ на нихъ, тѣмъ болѣе, что у нихъ есть и помощники.

Председатель. Мм. гг.! Мы здѣсь слышали мнѣніе нѣкоторыхъ гг. членовъ, что нашъ горнопромышленный съѣздъ какъ будто не имѣетъ довольно прочныхъ основаній, что для большей устойчивости, его слѣдовало бы замѣнить мануфактуръ-совѣтомъ. Я бы желалъ, чтобы по этому вопросу высказалось мнѣніе большинства и меньшинства. Если кто желаетъ, чтобы мы остались при прежнемъ положеніи, т. е., чтобы съѣздъ не былъ замѣненъ мануфактуръ-совѣтомъ, тѣхъ попрошу встать.

Авдаковъ. Господа! Никто изъ васъ такъ близко знакомъ со взглядами правительства на горнопромышленные съѣзды, какъ ваши уполномоченные. Я и многіе другіе, находящіеся здѣсь, бывшіе и настоящіе уполномоченные по прежнимъ съѣздамъ, много лѣтъ просили правительство объ удовлетвореніи разныхъ ходатайствъ и мы всегда встрѣчали полное сочувствіе со стороны всѣхъ правительственныхъ органовъ. Если нѣкоторыя ходатайства и не были исполнены, то не вслѣдствіе несочувствія, а по другимъ причивамъ, и во всякомъ случаѣ не потому, чтобы съѣздъ не встрѣчалъ сочувствія. Всегда всѣ вопросы самымъ внимательнымъ образомъ разсматриваются и разрабатываются и получаютъ дальнѣйшій ходъ. Въ теченіи 5 лѣтъ я не видѣлъ ни одного признака, по которому можно было бы сказать, что съѣздъ можетъ рано или поздно закрыться. Поэтому нѣтъ надобности просить объ измѣненіи. Съѣздъ разрѣшенъ по Высочайшему повелѣнію. Мы должны заботиться о сохраненіи за нашими съѣздами самостоятельности, а здѣсь предложеніе г. Фелькнера разрушаетъ все, чего мы достигли въ теченіи многихъ лѣтъ. На основаніи сказаннаго, я предлагаю съѣзду вообще и не возбуждать этого вопроса.

Депрерадовичъ. Чтобы встать или сидѣть по известному вопросу, нужно знать, за что подаешь голосъ. Я такъ мало компетентенъ въ этомъ вопросѣ и думаю, что многіе такъ мало знакомы съ разницей между правами мануфактуръ-совѣта и съѣзда, что я позволилъ бы себѣ просить объяснить въ короткихъ словахъ эту разницу.

Председатель. Я полагаю, что намъ дѣйствительно нечего касаться этого вопроса, особенно приурочивать его къ вопросу металлургическому, и потому я предлагаю оставить его пока безъ всякаго постановленія.

Алчевскій. Я вотъ именно хотѣлъ сказать, что я вполне раздѣляю мнѣніе Н. С. Авдакова. Думаю, что наши горнопромышленные съезды составляютъ самое отрадное явленіе. Они возникли на самыхъ здравыхъ основаніяхъ, изъ самыхъ потребностей жизни; конечно, встрѣчаются при нашихъ занятіяхъ такого рода дѣла, которыя указываютъ на то, что наши съезды не имѣютъ особенно прочнаго основанія со стороны юридической а отсюда, я думаю, рано или поздно мы должны будемъ заняться разработкой положенія о нашихъ съездахъ, чтобы положеніе это было утверждено законодательнымъ порядкомъ. Здѣсь нѣкоторые указываютъ на то, что для того, чтобы улучшить, поправить дѣло, нужно обратиться къ такого рода учрежденію, какъ мануфактуръ-совѣтъ. Очень можетъ быть, что совѣтъ мануфактуры ведетъ свои дѣла успѣшно, помогаетъ сахарной промышленности и тамъ онъ умѣстенъ. Но здѣсь онъ вполне неумѣстенъ. Долгомъ считаю напомнить, что съезды принесли уже ту пользу, что они упорядочили движеніе угля по желѣзнымъ дорогамъ, и это было одной изъ главныхъ причинъ, которая дала толчекъ осуществленію этого рода учрежденія. Мы настолько, мнѣ кажется, обязаны правительственнымъ лицамъ, содѣйствовавшимъ къ осуществленію этихъ съездовъ, что мы не должны забывать, что главнымъ образомъ учрежденіемъ комиссіи выборныхъ мы обязаны адмиралу Посьету, и наступило уже время, когда мы должны уже констатировать, что учрежденіе выборныхъ, одинъ изъ отдѣловъ нашего съезда, принесъ намъ громадную пользу, за что приносимъ искреннюю благодарность К. Н. Посьету.

Фелькнеръ. (Просить слова).

Председатель. Если я далъ А. К. Алчевскому возможность окончить рѣчь, то для того только, чтобы не прерывать его. Я нахожу, что металлургическій вопросъ исчерпанъ совершен-

но, а завтра вы будете имѣть возможность высказаться обстоятельнѣе по предмету, который теперь затронуть съѣздомъ, о мануфактурь-совѣтѣ, въ то время, когда я буду имѣть честь довести до вашего свѣдѣнія заявленіе, представленное мнѣ однимъ изъ гг. выборныхъ отъ углепромышленниковъ, П. Д. Давыдовымъ. Тамъ между прочимъ есть указаніе на значеніе, которое имѣетъ горно-промышленный съѣздъ и какое по его мнѣнію, онъ долженъ имѣть. Тогда каждый изъ васъ будетъ имѣть возможность высказаться вполнѣ.

Сегодня я объявляю наши занятія оконченными.

Журналъ 9-го засѣданія (20 Ноября).

Засѣданіе открыто въ 1 часъ дня. Присутствовало 45 членовъ съѣзда.

Предсѣдатель сообщилъ, что П. Д. Давыдовъ взялъ обратно свое заявленіе, и что поэтому оно доложено не будетъ. Генеральъ Золотаревъ находитъ нужнымъ, чтобы крестьянскія общества имѣли право отдавать въ аренду нѣдра земли, для разработки полезныхъ ископаемыхъ, на болѣе длинный срокъ, чѣмъ на 12 лѣтъ.

Съѣздъ согласился съ мнѣніемъ М. А. Золотарева и постановилъ ходатайствовать объ этомъ. Прочтена телеграмма отъ предсѣдателя Славяносербской земской управы Константинова о созывѣ экстреннаго Славяносербскаго уѣзднаго земскаго собранія на 21 ноября. Съѣздъ постановилъ просить отсрочить; объ этомъ посланы телеграммы гг. губернатору и предсѣдателю Славяносербской управы.

Засѣданіе закрыто въ 1³/₄ часа дня. Слѣдующее объявлено на 22-е число въ 12 часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 9-го засѣданія.

Предсѣдатель. Мм. Гг.! Я пригласилъ Васъ на сегодняшнее засѣданіе для выслушанія особаго заявленія г. выборнаго П. Д. Давыдова, по нѣкоторымъ предметамъ, касающимся горнаго дѣла въ Донецкомъ бассейнѣ; но вчерашній день я получилъ отъ г. Давыдова другое заявленіе, въ которомъ онъ проситъ возвратить ему всѣ бумаги назадъ, не докладывая ихъ съѣзду. Я исполнилъ его желаніе и возвратилъ ему его заявленіе обратно. Генераль Золотаревъ желалъ бы во вчерашнему доладу, о развитіи металлургическаго дѣла, сдѣлать дополнительное заявленіе.

Золотаревъ. Я желалъ бы сказать нѣсколько словъ по поводу невозможности заключить съ крестьянами долгосрочныхъ арендныхъ условій. Такъ напр., нѣкто Печаткинъ арендовалъ мѣсторожденіе Корсакъ-Могилу и не могъ заключить условія далѣе какъ на 12 лѣтъ; каждый разъ онъ долженъ былъ просить о продленіи срока. Онъ просилъ объ узаконеніи на болѣе долгій срокъ, но не получалъ никакого удовлетворительнаго отвѣта. Между тѣмъ естественно, что самое богатое мѣсторожденіе, которое можетъ быть отдано въ арендное пользованіе только на 12 лѣтъ, не привлечетъ къ себѣ никогда серьезнаго капитала для его разработки. Горный Департаментъ увѣдомилъ Печаткина, что, вслѣдствіе отказа г. Министра юстиціи согласиться на его ходатайство, оно не можетъ быть удовлетворено.

Предсѣдатель. Сколько мнѣ извѣстно, уже было постановленіе Государственнаго Совѣта о томъ, чтобы такого рода аренды разрѣшались на долгіе сроки. Я помню, что въ одномъ изъ засѣданій соединеннаго совѣта Министерства государственныхъ имуществъ по одному предмету, возникъ этотъ вопросъ и былъ рѣшенъ удовлетворительно.

Золотаревъ. По всей вѣроятности, этотъ законъ изданъ только въ нынѣшнемъ году; но весной было такого рода дѣло.

Если есть этотъ законъ, то нашъ протестъ не имѣетъ смысла; но, въ противномъ случаѣ, я бы предложилъ принять мое ходатайство.

Председатель. Господа, мы не имѣемъ никакихъ предметовъ къ обсужденію въ нынѣшнемъ засѣданіи, потому что всѣ комиссіи находятся въ полной работѣ для подготовленія докладовъ. Поэтому я сегодняшнее засѣданіе закрываю для того, чтобы дать возможность комиссіямъ приступить къ разработкѣ вопросовъ. На очереди теперь вопросъ объ установленіи тарифа по желѣзнымъ дорогамъ. Слѣдующее засѣданіе будетъ въ понедѣльникъ въ 12 часовъ дня. А. Ф. Мевіусъ обѣщаетъ подготовить докладъ о статистическихъ свѣдѣніяхъ. Передъ закрытіемъ засѣданія позволте еще прочесть вамъ полученную мною телеграмму о назначеніи Славяносербскаго уѣзднаго экстреннаго собранія по предмету обложенія земскимъ сборомъ копей и заводовъ:

Харьковъ. Общество южно-углепромышленниковъ.

Славяносербская уѣздная управа извѣщаетъ Ваше Превосходительство для объявленія съѣзду, что экстренное земское собраніе по дѣлу обложенія земскимъ сборомъ шахтныхъ сооружений будетъ открыто двадцать перваго ноября.

Председатель Константиновъ.

Телеграмма ходила отъ 17 числа и теперь уже нѣтъ возможности участвовать нашимъ уполномоченнымъ въ этомъ собраніи. Не угодно ли вамъ указать срокъ, на который просить созвать это собраніе.

Авдаковъ. Не раньше декабря. У насъ еще не обсуждался вопросъ о налогѣ и не выбраны уполномоченные, которые могутъ быть избраны только въ концѣ съѣзда. Слѣдовательно, собраніе можетъ быть созвано не раньше 5 декабря.

Посланы телеграммы:

Екатеринославъ. Екатеринославскому Губернатору.

За позднимъ полученіемъ приглашенія отъ Славяносербскаго земства на экстренное собраніе уполномоченные отъ углепромышлен-

никовъ не могутъ прибыть къ 21 числу и просятъ отложить собраніе до срока отъ 5 до 10 декабря.

Бѣлая, Донецкой, Славяносербскъ. Предсѣдателю уѣздной управы
Константинову.

Депеша Ваша получена 20-го числа, почему уполномоченные отъ угольнаго съѣзда къ этому дню прибыть не могутъ, тѣмъ болѣе что съѣздъ продолжаетъ свои занятія. Просимъ отложить экстренное собраніе до срока отъ пятого до десятаго декабря.

(Засѣданіе закрыто).

Журналь 10-го засѣданія (22 Ноября).

Засѣданіе открыто въ 1 часъ дня. Присутствовало 38 членовъ съѣзда.

Доложена телеграмма г. Екатеринославскаго губернатора о невозможности отложить Славяносербское чрезвычайное уѣздное земское собраніе до первыхъ чиселъ декабря. Рассмотрѣны таблицы предполагаемой добычи угля въ 1883 году рудниками Донецкаго бассейна, доложенныя А. Ф. Мевіусомъ. А. В. Шейерманъ требуетъ, чтобы выборные сами сообщали эти свѣдѣнія и составляли таблицы, и уже съ готовыми данными являлись бы въ первое же засѣданіе съѣзда. М. М. Заславскій требуетъ отъ выборныхъ свѣдѣній о бывшихъ отправкахъ угля, но освобождаетъ отъ собиранія свѣдѣній или цифръ предполагаемыхъ. В. А. Бабинъ требуетъ подробныхъ свѣдѣній,—сколько угля отправляется, съ какихъ именно станцій и до какихъ; это необходимо для полноты статистики. Съѣздъ постановилъ—утвердить оба требованія: А. В. Шейермана и В. А. Бабина. Н. С. Авдаковъ подтверждаетъ необходимость этихъ требованій и предлагаетъ просить содѣйствія гг. окружныхъ инженеровъ. Е. Н. Таскинъ соглашается оказывать просимое содѣйствіе.

Засѣданіе закрыто въ 3¹/₂ часа дня. Слѣдующее объявлено на 23 ноября въ 12 часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 10-го засѣданія.

Предсѣдатель. Милостивые Государи! На депешу, посланную мною на дняхъ отъ вашего имени, Екатеринославскому губернатору, получена отвѣтная телеграмма:

Харьковъ. Предсѣдателю съѣзда горнопромышленниковъ.

Въ первой половинѣ декабря Славяносербское земское собраніе не можетъ быть созвано, такъ какъ въ то время будетъ происходить сессія очереднаго Екатеринославскаго губернскаго земскаго собранія.

Губернаторъ *фонъ Розенбергъ.*

Какъ вамъ угодно: оставить это такъ или просить назначить другой срокъ?

Авдаковъ. Что же теперь просить? собраніе уже состоялось.

Предсѣдатель. Значитъ, оставить. По первому параграфу программы мы должны составить для Министерства путей сообщенія статистическія свѣдѣнія по перевозкѣ минеральнаго топлива на будущій 1883 годъ. А. Ф. Мевіусъ доложить вамъ записку по этому предмету.

Мевіусъ. Я буду имѣть честь доложить съѣзду тѣ статистическія свѣдѣнія, которыя собраны въ комиссіи выборныхъ и которыя должны послужить матеріаломъ для установленія размѣра перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ. Свѣдѣнія эти раздѣлены по тремъ районамъ: по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, по главной линіи Донецкой съ вѣтвями—Лисичанской и Луганской, и по вѣтвямъ Донецкой дороги—Константиновской, Криничной и Никитовской. Въ этомъ порядкѣ я и буду имѣть честь доложить вамъ свѣдѣнія, которыя у насъ собраны. Если въ чемъ нибудь свѣдѣнія

эти не будутъ согласоваться съ убѣжденіемъ гг. членовъ, то я покорнѣйше прошу мнѣ заявить и я буду имѣть честь давать объясненіе или дѣлать исправленія (Читаетъ таблицу. Смотри въ концѣ: Доклады).

Васильевъ. Позвольте мнѣ указать на свѣдѣнія относительно копей г. Иловайскаго. Какъ же это у васъ показано? Объемъ добывной способности 10.000,000, а предполагаемая добыча 12.500,000.

Мевіусъ. Это по его собственному заявленію. Въ этомъ году онъ отправилъ около 10,000 вагоновъ за 8 мѣсяцевъ. Это выходитъ въ годъ около 12.000,000 пудовъ.

Васильевъ. Я только заявляю. Устанавливайте, какъ вамъ угодно. Вотъ управляющій дорогою объясняетъ, что лишнихъ 2.000,000 ничего не значитъ, потому что онъ отправляетъ на югъ.

Мевіусъ. Такъ оставить 12.000,000 ровно?

Шейрманъ. Но въ такомъ случаѣ нужно увѣдомить г. Иловайскаго, что уменьшеніе произошло вслѣдствіе заявленія г. правительственнаго инженера. Я думаю, что измѣнять цифры за отсутствіемъ владѣльца не слѣдуетъ.

Васильевъ. Онъ не можетъ добыть такого количества.

Мевіусъ. Но если допустить возможность въ теченіи зимняго времени углубить шахту?

Васильевъ. Не можетъ, потому что онъ самъ постановилъ добывную способность въ 10.000,000.

Шейрманъ. Я самъ заявилъ, что добываю 1.600,000, но при тѣхъ же условіяхъ могу добыть гораздо больше. Такъ точно я увѣренъ, Общество Пароходства и Торговли могло бы увеличить свою добычу вдвое противъ того, что теперь добываетъ, но не развиваетъ производства потому, что нѣтъ сбыта, а Иловаискій предвидитъ сбытъ на 13.000,000 и такъ показываетъ.

Таскинъ. Слѣдовательно, нужно только измѣнить цифру добывной способности и поднять ее до цифры предполагаемаго быта.

Мевіусъ продолжаетъ читать таблицу.

Шипиловъ. Добыча у насъ въ настоящее время два милліона, а не три. Судя по отправкамъ, эта цифра совершенно соотвѣтствуетъ многу показанной.

Мевіусъ. Я имѣю увѣдомленіе отъ завѣдывающаго нашимъ рудникомъ, что годичная добывная способность три милліона; въ будущемъ году не меньше четырехъ,

Шипиловъ. Относительно добывной способности это совершенно вѣрно. Но я говорилъ о производительности нынѣшняго года.

Мевіусъ продолжаетъ читать.

Шаховъ. Въ настоящее время я открылъ новую шахту и могу добыть до 4.000,000 пудовъ; но по желѣзной дорогѣ отправилъ всего 60,000 пудовъ, въ виду того, что вѣсы вездѣ невѣрны, и почти на каждомъ вагонѣ является громадная недостача. Въмѣсто того, чтобы получить пользу, углепромышленники, при отправкѣ по желѣзной дорогѣ, получаютъ одинъ убытокъ, а при убыткахъ, конечно, никто не будетъ производить. Въ доказательство я привожу то, что по желѣзной дорогѣ отправлено всего 60,000, а весь остальной уголь отправленъ на подводахъ.

Балкашинъ. Новые вѣсы теперь готовы.

Мевіусъ. Какую же цифру добычи позволите поставить на будущій годъ?

Шаховъ. Смотря по требованію. Можно и 500, и 600, и 700 тысячъ поставить.

Мевіусъ. (Окончивъ чтеніе таблицы). По Воронежской линіи у насъ свѣдѣній нѣтъ никакихъ.

Васильевъ. Тогда можно оставить прошлогоднія цифры съ измѣненіями относительно нѣкоторыхъ рудниковъ.

Мевіусъ. Если вы можете представить эти свѣдѣнія, то сдѣлайте одолженіе.

Прочитаны свѣдѣнія, представленныя г. Васильевымъ.

Мевіусъ. Относительно потребности угля для управленія желѣзныхъ дорогъ у насъ имѣются свѣдѣнія отъ дорогъ: Харьков-

Николаевской, Лозово-Севастопольской, Московско-Курской, Ростово-Владикавказской, Козлово-Воронежско-Ростовской и Тамбово-Саратовской. Я просилъ бы гг. представителей дорогъ, которые о потребности угля до сихъ поръ не заявляли, дать эти свѣдѣнія.

Балкашинъ. Намъ потребуется по желѣзной дорогѣ около 3.000,000 пудовъ; остальное мы получимъ на подводахъ.

Лешедко. Для юго-западныхъ дорогъ, вѣроятно, ничего не потребуется, потому что и въ прошломъ году никто изъ углепромышленниковъ не выставилъ такой цѣны, по которой донецкій уголь могъ бы сколько нибудь конкурировать съ заграничнымъ.

Прочитано заявленіе Азовской дороги:

Азовская дорога на 1882 годъ заявила о возможности перевезти всего 53 милліона пудовъ угля, изъ коихъ по направленію на югъ 8 мил. и на сѣверъ 45 мил.; эта перевозка приблизительно будетъ исполнена. На 1883 годъ дорога заявляетъ, что при условіи болѣе равномернаго движенія она можетъ перевезти всего 61 мил. пуд. угля, изъ коихъ на сѣверъ 50 мил. пуд., и на югъ 11 мил. и болѣе.

Предсѣдатель. (г. Бабину). Не можете ли вы указать, сколько угля потребуется для Орлово-Грязской дороги.

Бабинъ. Въ прошломъ году ею было затребовано 700,000; въ этомъ, вѣроятно, потребуется 1.000,000 пудовъ.

Мевіусъ. Такъ что теперь наши свѣдѣнія относительно желѣзныхъ дорогъ слѣдующія (читаетъ).

Всего около 30.000,000 пудовъ угля и около 6.000,000 пудовъ антрацита, слѣдовательно на 10.000,000 пудовъ меньше противъ заявленныхъ требованій на нынѣшній годъ. Изъ этихъ цифръ я буду имѣть честь представить докладъ съ подраздѣленіемъ требованій по дорогамъ.

Авдаковъ. У меня есть заявленіе представителя Воронежской дороги, что она больше 40—45 милліоновъ пудовъ возить не можетъ, въ обоихъ направленіяхъ.

Мевіусъ. У меня есть слѣдующее заявленіе той же дороги. (Читаетъ).

Бабинъ. Хотя тамъ написано 40.000,000 пудовъ, но на сѣверъ больше 12,000,000 пудовъ дорога перевезти не можетъ.

Авдаковъ. Въ моемъ заявленіи сказано—отъ 40 до 45 мил., а въ вашемъ отъ 38 до 40 мил. Почему же такая разница?

Яшевскій. Тамъ, вѣроятно, входитъ общественный уголь для своего потребленія, а здѣсь нѣтъ.

Шейерманъ. Позвольте мнѣ сказать нѣсколько словъ по поводу выслушаннаго доклада. Статистическій докладъ есть самый существенный и важный докладъ, съ котораго должны начаться всѣ дальнѣйшіе труды сѣзда. Это, такъ сказать, матеріаль для всѣхъ дальнѣйшихъ разсужденій. Едва ли есть у насъ какая нибудь коммисія, которая не должна задаваться вопросомъ о предстоящихъ перевозкахъ угля, такъ какъ всѣ наши вопросы связаны съ той задачей, которая предстоитъ въ будущемъ году. Поэтому и просилъ бы сѣздъ постановить, чтобы у насъ на будущее время съ этого и начинались всѣ разсужденія. Статистика есть основаніе всѣхъ нашихъ дальнѣйшихъ работъ и гг. выборные должны являться на сѣздъ съ готовыми статистическими данными. Каждый изъ гг. выборныхъ въ районѣ своей дороги долженъ собрать самыя точныя статистическія данныя. Являются же на сѣздъ и, говоря о станціяхъ отправленія, не зная даже, какъ называется извѣстная копь, пропускать нѣкоторыя копи—это должно быть отнесено цѣликомъ къ небрежности дѣйствій гг. выборныхъ, которые не знаютъ, какъ копь называется, не знаютъ даже о ея существованіи. Намъ за четыре или пять дней до открытія засѣданій сѣзда присылаютъ таблицы, чтобы мы въ нихъ выставляли цифры. Кого дома нѣтъ, кто не подготовленъ, и такимъ образомъ цифры не доставлены къ сроку. Мы не можемъ такъ, вдругъ, дѣлать показанія. Гг. выборные должны за мѣсяць до сѣзда, по крайней мѣрѣ, собрать и привести въ систему эти свѣдѣнія. Здѣсь же онѣ должны только провѣряться и окончательно устанавливаться въ самомъ началѣ сѣзда, когда всѣ сѣзжаются, когда представители дорогъ здѣсь, и мы можемъ отъ нихъ узнать, сколько дороги могутъ въ предстоящемъ году перевезти угля. Гг. выборные дол-

жны являться на съѣздъ готовыми съ этими свѣдѣніями, и я предложилъ бы съѣзду поставить имъ это въ обязанность.

Г о л о с а. Совершенно вѣрно.

М е в і у с ь. Свѣдѣнія не составлены потому, что и до сихъ поръ не отъ всѣхъ шахтовладѣльцевъ получены свѣдѣнія.

Ш е й е р м а н ь. Какъ же могутъ быть доставлены свѣдѣнія, когда вы присылаете свои требованія за три, за четыре дня до съѣзда?

Ш а х о в ь. Я получилъ запросъ за три недѣли. Вѣроятно всѣмъ разсылается одновременно.

З а с л а в с к і й. Во всякомъ случаѣ, чтобы цифры не были вымышленными, необходимо, чтобы выборные собирали свѣдѣнія на мѣстѣ.

Ш е й е р м а н ь. Конечно, только при такихъ условіяхъ можно знать, сколько копь добываетъ въ данное время и сколько она по своимъ средствамъ и предстоящимъ запродажамъ предполагаетъ добыть въ будущемъ году. Если бы объ этомъ переговорить съ каждымъ углепромышленникомъ, то, серьезно отнесшись въ этому дѣлу, онъ дастъ точныя свѣдѣнія. Теперь же здѣсь нѣтъ всѣхъ углепромышленниковъ, а за нихъ на съѣздѣ подають голоса другія лица.

П о п о в ь. Можно ли ручаться, что выборный, объѣзжая всѣ шахты и копи, получить вѣрныя свѣдѣнія отъ владѣльцевъ этихъ копей?

Ш е й е р м а н ь. Онъ ихъ непременно получить, запишетъ, и мы затѣмъ на съѣздѣ провѣримъ ихъ. Тогда мы покрайней мѣрѣ не будемъ спрашивать, какъ называется такая то копь.

З а с л а в с к і й. Поставлять это въ непремѣнную обязанность также невозможно, потому что есть копи, которыя только начинаютъ свои дѣйствія, выборный вовсе не знаетъ о нихъ, а только горные инженеры. Для болѣе точныхъ цифръ необходимо, чтобы выборные дѣйствительно, объѣзжали копи за мѣсяць до съѣзда и собирали свѣдѣнія на мѣстѣ.

Б а б и н ь. Относительно значенія статистическихъ свѣдѣній я позволю себѣ сдѣлать слѣдующее заявленіе. Вопросъ о дифференціальномъ тарифѣ, который обсуждался здѣсь, къ которому еще придется вернуться и который всегда будетъ имѣть большое значеніе для перевозки угля, крайне нуждается въ такихъ статистическихъ свѣдѣніяхъ, въ которыхъ можно бы видѣть не только станціи отправленія, но и станціи назначенія. Тѣ свѣдѣнія, на основаніи которыхъ разработаны мною данныя для настоящаго съѣзда, получены путемъ весьма сложнымъ—особыми сношеніями съ правленіями дорогъ и очень продолжительной перепиской по этому дѣлу. Приходилось все сравнивать, провѣрять, выбирать изъ отчетовъ. Трудъ былъ громадный. Между тѣмъ уголь такой специальный грузъ, что о немъ можно бы было вести свѣдѣнія, съ какой станціи на какую грузы отправляются. Тогда мы, имѣя самыя точныя свѣдѣнія, могли-бы уже сейчасъ видѣть, какъ распредѣлилась перевозка за 1882 годъ, между тѣмъ какъ теперь, при существующемъ порядкѣ, мы получимъ эти свѣдѣнія только въ іюль мѣсяцѣ 1883 г., что крайне неудобно и не даетъ возможности, какъ дорогамъ, такъ точно и углепромышленникамъ слѣдить за этимъ дѣломъ. Слѣдовало бы просить представителей дорогъ, чтобы было вмѣнено въ обязанность начальникамъ станцій представлять свѣдѣнія, какъ о станціяхъ отправленія, такъ и о станціяхъ назначенія—тогда мы будемъ имѣть самыя точныя статистическія данныя. Поэтому слѣдуетъ постановить, чтобы собраніе этихъ свѣдѣній непременно было вмѣнено въ обязанность выборнымъ отъ углепромышленниковъ.

А в д а к о в ь. Я даже еще прибавлю, что уполномоченные отъ съѣзда во всѣхъ своихъ ходатайствахъ должны подерѣпляться статистическими данными и тѣмъ болѣе будутъ имѣть успѣхъ эти ходатайства, чѣмъ вѣрнѣе эти данныя. Такъ что статистика должна быть непременно подготовлена къ съѣзду и работы должны начаться съ рассмотрѣнія статистическихъ данныхъ, чтобы имѣть возможность провѣрить ихъ и пополнить. Я вполне присоединяюсь къ этому мнѣнію.

Председатель. Если никто не имѣетъ больше сдѣлать заявленій, то я буду считать молчаніе съѣзда за согласіе на то, чтобы было сдѣлано постановленіе въ томъ смыслѣ, какъ предложилъ А. В. Шейрманъ, т. е., чтобы гг. выборные болѣе тщательно занимались разработкой статистическихъ данныхъ и заблаговременно до съѣзда отнесли бы къ тѣмъ углепромышленникамъ, которые должны доставлять болѣе вѣрныя свѣдѣнія,—съ тѣмъ дополненіемъ, которое было сдѣлано В. А. Бабинымъ а именно: чтобы движеніе угля было отмѣчено не только по станціямъ отправленія, но и по станціямъ назначенія.

Авдаковъ. Очень вѣроятно, что гг. выборные могутъ встрѣтить какія нибудь препятствія при собираніи свѣдѣній. Поэтому желательно было бы просить нашихъ окружныхъ инженеровъ прийти на помощь выборнымъ, чтобы они также доставляли имъ необходимыя свѣдѣнія.

Таскннъ. Мы всѣ готовы доставлять свѣдѣнія, если намъ заранѣе будетъ выражено желаніе гг. углепромышленниковъ получить какія нибудь данныя.

Председатель. Сегодня начнутся занятія комиссіи подъ предсѣдательствомъ П. А. Карпова по вопросу обо обложеніи угольныхъ шахтъ земскимъ сборомъ, а завтрашній день я попрошу васъ выслушать докладъ, который предлагаетъ сдѣлать Н. С. Авдаковъ по вопросу о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива. Передъ закрытіемъ настоящаго засѣданія, я еще попрошу васъ составить комиссію по рабочему вопросу.

Комиссія по рабочему вопросу составлена.

Засѣданіе закрыто.

Журналъ II-го засѣданія (23-го нояб́ря).

Засѣданіе открыто въ 12^{1/2} часовъ дня. Присутствовало 36 членовъ съѣзда.

Засѣданіе открыто чтеніемъ отношенія Бахмутской уѣздной земской управы, сообщающемъ о назначеніи чрезвычайнаго уѣзднаго Бахмутскаго земскаго собранія на 28 нояб́ря сего года. Н. С. Авдаковъ читаетъ докладъ комиссіи: о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива (за исключеніемъ вопроса о тарифѣ, который имѣетъ быть еще разсмотрѣнъ и доложенъ особо). Я. К. Поповъ докладываетъ составленную имъ записку и предлагаетъ свою редакцію ходатайства о постройкѣ дорогъ Миллеровской и Восточно-Донецкой. Н. С. Авдаковъ опровергаетъ сказанное въ запискѣ Я. К. Попова о ходатайствахъ уполномоченныхъ, и повторяетъ, что уполномоченные хлопотали о постройкѣ обѣихъ этихъ дорогъ. М. А. Золотаревъ, какъ уполномоченный, хлопоталъ о постройкѣ дороги на Волгу, но постройкѣ Миллеровской вѣтви отдавалъ предпочтеніе; утверждаетъ, что Миллеровская вѣтвь будетъ имѣть весьма много хлѣбныхъ грузовъ по направленію, обратному движенію угля; указываетъ на удачное приведеніе цифръ въ запискѣ Я. К. Попова; предлагаетъ пренія по этому вопросу заключить, а записку Я. К. Попова приложить какъ отдѣльное мнѣніе. Н. Д. Скарятинъ соглашается съ этимъ послѣднимъ предложеніемъ генерала Золотарева. К. К. Гейнцельманъ высказывается за убыточность дороги на Волгу. А. К. Алчевскій опровергаетъ цифровыя данныя, приводимыя въ запискѣ Я. К. Поповымъ; доказываетъ что предпочтеніе слѣдуетъ отдать Миллеровской вѣтви. Предсѣдатель излагаетъ три мнѣнія по ходатайству обѣ этихъ двухъ дорогахъ, опредѣлившіяся во время преній. А. К. Алчевскій напоминаетъ, что вопросъ о дорогахъ этихъ рѣшенъ еще на VI съѣздѣ, и предлагаетъ не контрировать тому рѣшенію, и такъ какъ правительственныя изысканія

Миллеровской вѣтви уже производятся и она на очереди къ постройкѣ, просить хлопотать о изысканіяхъ и постройкѣ Восточно-Донецкой дороги. Я. К. Поповъ указываетъ, что въ промежутокъ времени между открытіемъ Миллеровской и Волжской дорогъ правительство будетъ приплачивать Донецкой дорогѣ большую сумму. Е. С. Гордѣнко выясняетъ необходимость обратить вниманіе на водяные пути; тогда не будетъ нужды, по его мнѣнію, въ пониженіи тарифовъ по желѣзнымъ дорогамъ. П. Н. Горловъ предлагаетъ ходатайствовать объ обѣихъ дорогахъ одновременно, не указывая очереди ихъ постройки; находитъ, что такое ходатайство будетъ лучше,—оно не возбудитъ розни между углепромышленниками западной и восточной частей. А. К. Алчевскій предлагаетъ ходатайствовать объ одновременной постройкѣ обѣихъ дорогъ. Предсѣдатель излагаетъ снова всѣ три мнѣнія и предлагаетъ представить ихъ на усмотрѣніе правительства. Затѣмъ предложилъ, согласенъ ли съѣздъ утвердить редакцію доклада комиссіи, съ приложеніемъ особой записки Я. К. Попова. Большинствомъ 23-хъ голосовъ противъ 9-ти рѣшено высказаться посредствомъ закрытой баллотировки. По произведенной баллотировкѣ двухъ редакцій: редакціи доклада комиссіи и редакціи, предложенной П. Н. Горловымъ, оказалось: за редакцію доклада комиссіи 22 голоса—противъ ея 10 голосовъ; за редакцію П. Н. Горлова 17 голосовъ, противъ ея—18 голосовъ. Съѣздъ утверждаетъ редакцію ходатайства объ этихъ двухъ дорогахъ въ редакціи доклада комиссіи. Всѣ остальные предложенія комиссіи съѣздомъ приняты и утверждены въ редакціи доклада комиссіи.

Засѣданіе закрыто въ 3½ часа дня. Слѣдующее засѣданіе назначено на 24-е число въ 12 часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 11-го засѣданія.

Предсѣдатель. Мм. гг.! Отъ Бахмутской уѣздной земской управы только что поступило отношеніе въ сѣздъ о созывѣ экстреннаго собранія въ Бахмутѣ на 28 число этого мѣсяца по предмету обложенія земскимъ сборомъ каменноугольныхъ копей и заводовъ. (Отношеніе это заслушано):

БАХМУТСКАЯ

УѢЗДНАЯ

Въ VII сѣздъ горнопромышленниковъ

ЗЕМСКАЯ УПРАВА. *года Россіи.*

Ноября 19 дня 1882 года.

№ 2356.

г. БАХМУТЬ.

Вслѣдствіе отношенія г. Еватеринославскаго губернатора отъ 12 сего ноября, за № 5003, земская управа имѣетъ честь увѣдомить сѣздъ, что раскладка очереднаго земскаго собранія с. г. на оцѣну горныхъ и промышленныхъ заведеній бахмутскаго уѣзда опротестована г. губернаторомъ, который, вмѣстѣ съ тѣмъ, предложилъ управѣ созвать экстренное земское собраніе при участіи, съ совѣщательнымъ голосомъ, уполномоченныхъ отъ VII сѣзда горнопромышленниковъ и мѣстныхъ окружныхъ инженеровъ.

Увѣдомляя объ этомъ, управа присовокупляетъ, что экстренное собраніе назначено ею на 28 число ноября сего года.

Предсѣдатель управы П. Шершовъ.

Секретарь М. Владиміровъ.

У насъ теперь на очереди вопросъ о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива. Докладъ по этому предмету составленъ Н. С. Авдаковымъ.

А в д а к о в ь. Я представляю докладъ по вопросамъ, выработаннымъ комиссіей, касающимся расширенія сбыта минеральнаго топлива, кромѣ вопроса о тарифѣ, для котораго будетъ еще одно засѣданіе комиссіи и послѣ этого засѣданія будетъ сдѣланъ особый докладъ. (Читаетъ. Смот. въ концѣ: Доклады). За симъ есть еще одно ходатайство, которое хотя и не записано здѣсь, но должно быть сюда присоединено: слѣдуетъ подтвердить ходатайство передъ Харьковской думой объ устройствѣ склада.

П р е с ѣ д а т е л ь. Послѣ выслушаннаго доклада, вѣроятно кому нибудь угодно будетъ сдѣлать заявленіе или замѣчаніе; я только прошу васъ слѣдовать тому порядку, въ какомъ изложенъ докладъ, и потому предлагаю прежде всего говорить по предмету постройки желѣзныхъ путей.

П о п о в ь Я. К. Съ редакціей постановленія комиссіи о скорѣйшемъ сооруженіи Миллеровской вѣтви и дороги отъ Звѣрево на Волгу я немогу согласиться и имѣю честь предложить редакцію въ слѣдующемъ видѣ (читаетъ):

Въ виду послѣдовавшаго уже распоряженія правительства объ изысканіяхъ для Миллеровской вѣтви, съѣздъ находитъ необходимымъ ходатайствовать передъ правительствомъ и о скорѣйшемъ и безотлагательномъ изысканіи для дороги отъ Звѣрева на Волгу, и объ одновременномъ съ Миллеровскою окончаніи сооруженія оной.

Такую редакцію я позволю себѣ подтвердить и постараюсь доказать обстоятельствами, о которыхъ сейчасъ доложу (Читаетъ):

Его Превосходительству Господину Предсѣдателю VII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Представителя углепромышленниковъ Восточной части Донецкаго бассейна, выборнаго отъ Донскихъ углепромышленниковъ Я. Попова.

З а я в л е н і е.

Редакцію проекта постановленія VII съѣзда, по поводу ходатайства онаго о скорѣйшей постройкѣ Миллеровской вѣтви и до-

роги на Волгу, я нахожу одностороннею и это постараюсь доказать обстоятельствами, о которыхъ сейчасъ доложу:

Для того, чтобы понять односторонность проекта постановленія съѣзда, необходимо взглянуть на первыя страницы исторіи ходатайствъ о сооруженіи Миллеровской вѣтви. Вопросъ объ этомъ, въ особенности, былъ поднятъ на IV съѣздѣ въ Новочеркасскѣ, гдѣ пренія, какую дорогу строить прежде—на Волгу, или на Миллерово, дошли до того, что нужно было рѣшать вопросъ баллотировкою; результатомъ баллотировки получило равенство голосовъ и только голосъ предсѣдателя (который, какъ потомъ оказалось, былъ углепромышленникъ западной части Донецкаго бассейна) рѣшилъ споръ въ пользу сооруженія Миллеровской вѣтви прежде дороги на Волгу.

Заручившись, такимъ образомъ, постановленіемъ съѣзда, уполномоченные съѣзда, въ основаніе своего ходатайства приняли доставку угля въ Москву; а для конкуренціи тамъ съ дровами и иностраннымъ углемъ,—сокращеніе пути до Москвы. Они доказывали, что съ проведеніемъ Миллеровской вѣтви, путь на Москву настолько сократится, что донецкій уголь будетъ тамъ дешевле на 2, чуть ли не на 3 коп. въ пудѣ. Предвидя, вѣроятно, что имъ укажутъ готовый путь, отъ ст. Константиновки, чрезъ Курскъ на Москву, который всего 1009 верстъ, короче пути чрезъ Миллерово на 20 верстъ, и зная, что ст. Константиновка находится въ центрѣ самыхъ лучшихъ углей западной части Донецкаго бассейна, они перемѣнили основаніе своего ходатайства и выразили откровенно, что Миллеровская вѣтвь дастъ возможность доставлять для Сѣверо-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, по 20 мил. пуд. угля, на 2 коп. дешевле, нежели доставляютъ его теперь чрезъ Звѣрево; но при этомъ не уяснили того, какія послѣдствія будетъ имѣть эта пониженная въ цѣнѣ доставка 20 мил. пудовъ. Они не объяснили, что Миллеровская вѣтвь, начиная отъ Дебальцево до Миллерово, не будетъ имѣть обратнаго груза и потому въ необходимости будетъ возить этотъ уголь не по $\frac{1}{55}$ коп. съ пуда и версты (тарифъ Донецкой желѣзной дороги) а по $\frac{1}{110}$ коп., что, исключивши изъ

$\frac{1}{110}$ $\frac{1}{100}$ коп., для покрытія расхода по пробѣгу подвижнаго состава, дорога эта получить по $\frac{1}{1000}$ съ пуда и версты убытку, и убытокъ этотъ, при перевозкѣ 20 мил. пуд., будетъ составлять 64,000 руб. А разъ дорога эта будетъ перевозить уголь съ убыткомъ, то приплата гарантіи должна полностью ложиться на правительство, и таковая приплата, при цѣнѣ дороги въ 50,000 руб. за версту и при 180 верстахъ длины ея, отъ Дебальцево до Миллерово, составитъ 450,000 руб. въ годъ.

Не упоминалось въ ходатайствахъ гг. уполномоченныхъ и о томъ, что, съ открытіемъ Миллеровской вѣтви, весь уголь направится туда, и Дебальцево-Звѣревская вѣтвь, въ 145 верстъ, должна подлежать закрытію, такъ какъ и единственный питатель этой вѣтви—мощный Должанскій рудникъ, долженъ будетъ прекратить свои дѣйствія: на сѣверъ его уголь не пустятъ Донецкіе угли, въ Миллеровой, на югъ—Грушевскій антрацитъ; а 145 верстъ этой Дебальцево-Звѣревской вѣтви, при 50,000 руб. за версту, составляютъ 7.250,000 руб.; гарантіи на нихъ придется 362,500 руб., которая снова ляжетъ на правительство. Такимъ образомъ, изъ ходатайствъ гг. уполномоченныхъ не видно было, что, съ проведеніемъ Миллеровской вѣтви, правительство должно приплачивать гарантію—450,000 + 362,500 руб. и недобору, при перевозкѣ 20 милліоновъ, 64,000 руб.; всего, по милости Миллеровской дороги, составитъ убытокъ для правительства 812,500 руб. ежегодно.

Но этимъ еще не оканчивается благодѣтельное вліяніе Миллеровской вѣтви на государственную казну, и случаевъ такого благодѣанія много; доложу только о двухъ, болѣе выдающихся:

а) Воронежская дорога, въ виду усиленія груза, имѣющаго передаваться ей чрезъ Миллерово, уже заявляетъ о необходимости усилить ея подвижную способность, на что потребуются милліоны рублей; а безъ этого усиленія Миллеровская вѣтвь ни къ чему хорошему не приведетъ, такъ какъ Воронежская дорога будетъ перевозить передаваемый ей Миллеровскою дорогою грузъ только въ размѣрахъ настоящаго времени, не болѣе 50 вагоновъ ежедневно, или не болѣе 9 мил. пуд. въ годъ и

б) представитель (не помню какой фирмы, въ Москвѣ) г. Губернёръ письменно заявилъ съѣзду о необходимости, для безубыточнаго существованія Миллеровской вѣтви, соединеніе Воронежа съ Ельцомъ.—Новыя затраты милліоновъ рублей, даже пожалуй больше, нежели на постройку самой Миллеровской вѣтви. Съѣздъ принялъ это заявленіе, передалъ его въ комиссію, и комиссія отнеслась къ вѣтви отъ Воронежа до Ельца сочувственно, чѣмъ въполнѣ подтверждаетъ невозможность существованія Миллеровской вѣтви, какъ дороги доходной.

Могутъ возразить, что чрезъ Миллерово пойдетъ хлѣбъ, по направленію на Мариуполь; на это впередъ отвѣчу, что направленіе хлѣба на Миллеровскую дорогу болѣе нежели гадательное: разстояніе на Мариуполь болѣе нежели на Ростовъ, Таганрогъ; порта въ Мариуполѣ нѣтъ и когда онъ будетъ, Богъ знаетъ. Погрузка на суда въ Мариуполѣ хуже нежели въ Ростовѣ и Таганрогѣ. Кромѣ того, Ростовъ и Таганрогъ имѣютъ массу магазиновъ для ссыпки хлѣба, на случай неразчета отпривать оный скоро, чего въ Мариуполѣ далеко менѣе. Притомъ характеръ всякой промышленности таковъ, что ей трудно указывать пункты и съ намѣченными ею самою и такъ сказать насиженными мѣстами она крайне неохотно разстается; а между тѣмъ, пока направленіе хлѣбнаго груза измѣнится, правительству прійдется все приплачивать, да приплачивать за Миллеровскую дорогу, какъ это къ сожалѣнію практикуется нынѣ, по отношенію къ Донецкой дорогѣ.

За симъ, я перейду ко второй части моего объясненія, по поводу вышеупомянутаго проекта постановленія съѣзда.

Дорога отъ Звѣрево на Волгу неоспоримо будетъ одною изъ важнѣйшихъ и доходнѣйшихъ дорогъ въ Россіи; это признавало само правительство, проектируя ее, еще до 1874 г., какъ продолженіе дороги большаго угольнаго движенія. Послѣдствія отступленія отъ выполненія этого проекта—то горькое состояніе, въ которомъ находится, въ настоящее время, Донецкая дорога; отклоненіе отъ магистральной линіи на Волгу, въ видѣ постройки Миллеровской вѣтви, снова увеличитъ и убытки Донецкой дороги и убытки казны.

Будь проведена дорога на Волгу, давно бы туда требовались миллионы пудовъ угля; туда направился бы и избытокъ выработокъ угля западной части Донецкаго бассейна и не было бы надобности углепромышленникамъ западной части Донецкаго бассейна такъ настойчиво ходатайствовать о проведеніи убыточной для казны дороги на Миллерово; не было бы надобности 2 года вести бесплодныя пренія о дифференціальномъ тарифѣ, имѣя для доставки угля изъ всѣхъ рудниковъ западной части Донецкаго бассейна, находящихся на восточной сторонѣ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, пути на Волгу только до 600 верстъ, вмѣсто тысячеверстнаго разстоянія на Москву; не потребовались бы никакія вспомогательныя средства для существованія Миллеровской вѣтви, въ родѣ увеличенія провозной способности Воронежской дороги, или сооруженія новой дороги между Воронежемъ и Ельцомъ, съ затратою вновь многихъ миллионовъ рублей.

А какія благодѣтельныя послѣдствія проведенія дороги отъ Звѣрево на Волгу—это, Мн. Гг., каждый изъ Васъ знаетъ: дорога эта сохранить лѣса и вмѣстѣ сохранить благотворный, для урожаевъ, климатъ; сохранить отъ обмелѣнія рѣки, увеличить періодъ покой воды, предоставивши, вслѣдствіе того, большую возможность безпрепятственнаго судоходства по Волгѣ, судоходства, которое, въ настоящее время, кто не знаетъ, какъ страдаетъ отъ мелководія.

Всѣ эти блага будутъ доставлены нашимъ минеральнымъ топливомъ; а что оно можетъ проникнуть на Волгу при помощи желѣзной туда дороги, и проникнуть съ выгодой и для углепромышленниковъ, и для потребителей угля, могу только сказать, что уголь погруженный въ вагоны, на Грушевкѣ, при цѣнѣ въ вагонѣ 9 коп. за пудъ и при тарифѣ въ $\frac{1}{65}$ коп., будетъ стоить на Волгѣ по $15\frac{1}{2}$ коп. за пудъ, съ выгрузкою на берегу рѣки. Что онъ можетъ тамъ привиться, что его тамъ жаждутъ, въ подтвержденіе этого скажу, что отопленіе на Волгѣ пароходовъ углемъ будетъ дешевле отопленія дровами и нефтью почти вдвое; что 200 сильный пароходъ, въ періодъ плаванія по Волгѣ, 180 дней, отапливаясь углемъ, а не дровами или нефтью, сберегаетъ, въ этотъ періодъ, на топли-

вѣ 11,250 руб. Это мною доложено было въ комиссію, при Министерствѣ путей сообщенія, и оною принято.

Кромѣ этихъ благъ, которыя неоспоримо представитъ дорога отъ Звѣрево на Волгу, она будетъ одною изъ доходнѣйшихъ дорогъ въ Россіи: она на первыхъ же порахъ будетъ имѣть обратнаго груза до 15 мил. пуд., а именно: г. Нобель въ комиссію, при Министерствѣ путей сообщенія, давалъ обязательство ежегодно отправлять по этой дорогѣ не менѣе 5 мил. пуд. нефтяныхъ продуктовъ; льсу для однихъ копей въ рудникахъ по Воронежской дорогѣ потребуется болѣе 5 мил. пуд. и доставка его, по желѣзной дорогѣ, будетъ и скорѣе, и выгоднѣе, и дешевле.

Кромѣ того, съ Волги пойдетъ на Харьковъ рыба, которая теперь доходитъ сюда путемъ, на 350 верстъ длиннѣе, и пойдетъ хлѣбъ; въ размѣрѣ, то и другое, тоже до 5 мил. пуд.

Однимъ словомъ, со времени открытія дороги на Волгу весь убытокъ, могущій доставиться Донецкой дорогѣ бездѣйствіемъ Дебальцево-Звѣревской вѣтви прекратится.

Въ противномъ случаѣ, въ періодъ времени, съ открытія Миллеровской дороги до открытія Звѣрево-Волжской, правительство будетъ нести упомянутый выше убытокъ въ 362,500 руб. въ годъ полностью.

Потому проектъ постановленія настоящаго VII съѣзда, въ которомъ выражается ходатайство, о скорѣйшемъ сооруженіи Миллеровской вѣтви и Звѣрево-Волжской дороги, мнѣ казалось бы слѣдовало изложить слѣдующимъ образомъ: въ виду послѣдовавшаго уже распоряженія правительства, объ изысканіяхъ для Миллеровской вѣтви, съѣздъ находитъ необходимымъ ходатайствовать предъ правительствомъ и о скорѣйшемъ и безъотлагательномъ изысканіи для дороги, отъ Звѣрево на Волгу, и объ одновременномъ съ Миллеровскою окончаніи сооруженія оной; послѣднее, въ тѣхъ видахъ, чтобы движеніе по Дебальцево-Звѣревской вѣтви, въ періодъ времени, между открытіемъ Миллеровской вѣтви и дороги на Волгу, не прекращалось и тѣмъ отстранилась бы необходимость

приплаты, со стороны правительства, гарантіи, за Дебальцево-Звѣревскую вѣтвь, въ расчетѣ 362,500 руб. въ годъ.

При семь имѣю честь присовокупить, что если предлагаемый мною проектъ постановленія VII съѣзда, о постройкѣ дороги на Волгу и Миллеровской вѣтви, не будетъ принятъ съѣздомъ, то покорнѣйше прошу Ваше Превосходительство это мое заявленіе приложить къ протоколамъ VII съѣзда, въ видѣ особаго моего мнѣнія. Выборный отъ Донскихъ углепромышленниковъ *Я. Поповъ*.

Съ мнѣніемъ выборнаго отъ Донскихъ углепромышленниковъ согласны:

Углепромышленникъ Области Войска Донскаго *Ив. Кошкинъ*.
Управляющій рудникомъ и повѣренный Русскаго Общества Пароходства и Торговли *Николай Скарятинъ*.
Управляющій Горною и Водяною частями въ Области Войска Донскаго Инженеръ *Васильевъ*.

Вслѣдствіе этихъ обстоятельствъ я не могу согласиться съ проектомъ постановленія съѣзда.

А в д а к о в ъ. Изъ какихъ документовъ вы пользовались свѣдѣніями о тѣхъ мотивахъ, которые представлены уполномоченными въ ихъ ходатайствѣ? Вы имѣли докладныя записки?

П о п о в ъ Я. К. Я читалъ ихъ.

А в д а к о в ъ Всѣ приведенныя ваши изъ записокъ уполномоченныхъ данныя совершенно невѣрны. Я завтра представлю подлинныя записки и прочту ихъ съѣзду.

П о п о в ъ Я. К. Вы не откажетесь, что вы ходатайствовали о проведеніи Миллеровской вѣтви для провоза угля въ Москву, а затѣмъ уже начали указывать на провозъ угля для сѣверо-восточныхъ дорогъ.

А в д а к о в ъ. Это совершенно вѣрно. Но вы изволили приводить разнаго рода данныя, которыхъ въ нашей запискѣ нѣтъ. Когда подобный вопросъ возбудилъ г. Отто и написалъ въ Горномъ Листкѣ всѣмъ извѣстную статью, я опровергалъ его заявленіе и доказывалъ, что мы ходатайствовали о необходимости обѣихъ дорогъ. Эта записка была напечатана и всѣмъ читающимъ извѣстна. Я полагаю ваши свѣдѣнія взяты не изъ нашей записки.

Поповъ Я. К. Я не знаю, какъ вы отвергаете, когда вы сами указывали на преимущество Миллеровской вѣтви.

Авдаковъ. Мы ходатайствовали о проведеніи обѣихъ дорогъ и находили ихъ одинаково необходимыми и только указали, если нельзя найти средствъ для проведенія обѣихъ дорогъ, то отдать преимущество Миллеровской вѣтви, какъ болѣе короткой, потому что правительство могло найти средства для проведенія этого короткаго пути и могло не оказаться средствъ для проведенія обѣихъ линій.

Поповъ Я. К. Я бы сказалъ на это, что не все то хорошо, что дешево; можно малымъ принести много вреда.

Золотаревъ. Въ присутствіи г. управляющаго горной частью я первый защищалъ Волжскую дорогу во время ходатайствъ какъ уполномоченный VI съѣзда. Но весьма естественно уполномоченные ваши, господа, никакъ не могли и не имѣли права отступать отъ тѣхъ полномочій, которыя далъ имъ VI съѣздъ. Я лично, не отвергаю, что обѣ дороги крайне необходимы, но тѣмъ не менѣе на основаніи того, что высказывалось на съѣздѣ, мы должны были говорить, что нужно было отдать Миллеровской вѣтви преимущество. Затѣмъ я напомню генералу Попову слѣдующее: онъ говорить, что не будетъ обратныхъ грузовъ; могу его завѣрить, что онъ крайне ошибается. Миллеровская вѣтвь перерѣзываетъ весьма хлѣбородный уѣздъ, именно Старобѣльскій, который производитъ между прочимъ, сколько мнѣ помнится, по статистическимъ свѣдѣніямъ, самую лучшую пшеницу, какая есть, отправляемую въ Азовскіе порты. Относительно магазиновъ въ Мариуполѣ я могу сказать, что по самымъ тщательно-собраннымъ свѣдѣніямъ, Мариуполь отправляетъ не меньше $\frac{2}{3}$ количества, отправляемаго южными портами изъ Россіи, хлѣба. Наконецъ извѣстно, что Мариуполь въ настоящее время наиболѣе выгодный портъ для нагрузки, почему тамъ пшеница можетъ пользоваться лишними 50 копѣйками на четверть. Все вами приведенное только гадательно и больше ничего; цифры выведены довольно ловко, стасованы не дурно, но тѣмъ не менѣе они не вѣрны. Антрацитъ боится конкур-

ренціи угля. Вотъ на чемъ основано все настоящее ходатайство донскихъ углепромышленниковъ. Но вообразить себѣ, что какимъ бы то ни было способомъ они уничтожатъ эту конкуренцію, напрасно. Полагаю вмѣстѣ съ тѣмъ, что, какъ отдѣльное мнѣніе отдѣльныхъ лицъ, оно должно быть приложено къ нашему ходатайству. Высшее правительство само разберетъ, какъ поступить, а намъ долѣе продолжать пренія не зачѣмъ.

Скарятинъ. Я позволю себѣ присоединиться къ мнѣнію генерала Попова.

Гейнцельманъ. Позволю себѣ обратиться съ вопросомъ въ генералу Попову: собралъ ли онъ какія нибудь статистическія свѣдѣнія для затронутого имъ вопроса? Генераль Поповъ указалъ на убыточность вѣтви на Миллерово; хотя я также не имѣю достаточныхъ данныхъ для подкрѣпленія моего расчета, но я полагаю, такъ какъ линія отъ Звѣрева на Волгу вдвое длиннѣе, а убытки по Миллеровской вѣтви высчитаны генераломъ Поповымъ въ 867,000 руб., что убытки по дорогѣ на Волгу должны быть на основаніи того же расчета въ 1.700,000 руб. ежегодно.

Алчевскій. Въ одномъ изъ засѣданій нашего съѣзда я уже имѣлъ честь заявлять, что вопросъ о вѣтвяхъ, какъ Миллеровской, такъ и на Волгу, обстоятельно былъ разобранъ на прошломъ съѣздѣ. Съѣздъ пришелъ къ заключенію, чтобы отдать преимущество постройки вѣтви Миллеровской. Въ этомъ смыслѣ ходатайствовали и уполномоченные, ходатайствуя вмѣстѣ съ тѣмъ и о постройкѣ дороги отъ Звѣрева на Волгу. Здѣсь генераль Поповъ приводилъ цифровыя данныя относительно Миллеровской вѣтви—данныя, которыя не имѣютъ достаточныхъ основаній. Начать съ того, что онъ говоритъ, будто Миллеровская вѣтвь будетъ идти на протяженіи 140 верстъ съ лишнимъ, тогда какъ всѣмъ извѣстно, что она протяженіемъ всего 88 верстъ. Если всѣ цифровыя данныя таковы, то я предоставляю съѣзду судить, на сколько мы можемъ останавливаться на подобныхъ расчетахъ. Затѣмъ, доказывая всю убыточность Миллеровской вѣтви, въ концѣ концовъ генераль Поповъ говоритъ: „постройте ее, но не ранѣе того, какъ постройте

линію отъ Звѣрева на Волгу.“ Откуда ясно, что побуждаетъ генерала Попова видѣть одно только хорошее въ постройкѣ дороги на Волгу и одно только дурное въ постройкѣ короткой вѣтви отъ ст. Лугань на Миллерово. Позволяю себѣ напомнить еще разъ, что на прошломъ сѣздѣ было дано предпочтеніе Миллеровской вѣтви и только подъ этимъ условіемъ мы могли ходатайствовать о постройкѣ линіи отъ Звѣрева на Волгу. Что касается доклада Н. С. Авдакова, то я долженъ сказать, что тамъ неясно выражено предпочтеніе, отданное, Миллеровской вѣтви, и потому это слѣдовало бы исправить.

П о п о в ъ. А. К. Алчевскій сейчасъ указалъ, что мой расчетъ Миллеровской вѣтви въ 140 верстъ не вѣренъ; но я въ моемъ докладѣ считаю Миллеровскую вѣтвь отъ Дебальцева, слѣдовательно, 140 верстъ.

А л ч е в с к і й. Почему же въ такомъ случаѣ Звѣревскую линію не брать отъ Криваго Рога?

П р е д с ѣ д а т е л ь. Мм. гг! изъ выслушанныхъ преній по предмету постройки желѣзныхъ дорогъ, для расширенія сбыта минеральнаго топлива, составилось три предложенія: первое—о скорѣйшемъ и безотлагательномъ изысканіи по Звѣрево-Волжской дорогѣ и одновременной постройкѣ Звѣрево-Волжской дороги съ Миллеровскою; второе—о безотлагательной постройкѣ Миллеровской линіи и о безотлагательной необходимости Звѣрево-Волжской и третье—о постановленіи Миллеровской дороги не первую очередь противъ Волжско-Звѣревской.

П о п о в ъ. Если Вы здѣсь говорите о моей редакціи, то это несогласно съ моимъ предложеніемъ. Я имѣлъ честь докладывать такимъ образомъ (читаетъ):

Въ виду послѣдовавшаго уже распоряженія правительства объ изысканіяхъ для Миллеровской вѣтви, сѣздъ находитъ необходимымъ ходатайствовать передъ правительствомъ и о скорѣйшемъ и безотлагательномъ изысканіи для дороги отъ Звѣрева на Волгу и объ одновременномъ съ Миллеровскою окончаніи сооруженія оной

Предсѣдатель. Я иначе и не предлагалъ: о скорѣйшемъ и безотлагательномъ изысканіи по Звѣрево-Волжской линіи и объ окончательномъ сооруженіи этой линіи одновременно съ Миллеровской.

Алчевскій. Вопросъ этотъ былъ порѣшенъ на прошломъ сѣздѣ; уже со стороны правительства приняты извѣстнаго рода мѣры и новое наше рѣшеніе можетъ пойти въ разрѣзъ съ тѣмъ, что теперь уже сдѣлано правительствомъ. Не поставимъ ли мы себя въ невыгодное положеніе? Я думалъ бы, что мы не можемъ не констатировать тотъ фактъ, что уже производятся повѣрочныя изысканія отъ ст. Лугань до Миллерово. Правительство же не отдавало предпочтенія ни Звѣревской, ни Миллеровской линіи; насколько намъ извѣстно, оно объ дороги отнесло на первую очередь, о чемъ мы такъ и докладывали сѣзду. Теперь я полагаю намъ слѣдовало бы сказать: что въ виду того, что уже приступлено къ повѣрочнымъ изысканіямъ и Миллеровская вѣтвь уже предположена къ постройкѣ, то мы еще ходатайствуемъ и о томъ, чтобы сдѣланы были повѣрочныя изысканія и на Волгу и также было бы приступлено къ постройкѣ этой дороги. Я вѣдь говорю и настаиваю на предпочтеніи Миллеровской дороги, въ виду неясности доклада. Если постановка вопроса будетъ вытекать изъ тѣхъ преній, которыя здѣсь происходили, то я не настаиваю на своемъ предложеніи. Если же постановка вопроса будетъ вытекать изъ доклада, тогда для выясненія я настаиваю на томъ, чтобы прямо и категорически было выражено о преимуществѣ дороги на Миллерово.

Поповъ. А. К. Алчевскій забываетъ, что въ періодъ со времени окончанія Миллеровской вѣтви до окончанія Звѣревской вѣтви, правительство будетъ приплачивать 860,000 руб. ежегодно; слѣдовательно, чѣмъ короче будетъ этотъ періодъ, тѣмъ правительство будетъ приплачивать меньше, а еще желательнѣе, чтобы такого періода вовсе не было.

Авдаковъ. Правительство приплачивало бы, если бы бездѣйствовала Луганская вѣтвь; но еще далеко не доказано, что такъ и будетъ. Грузы по ней будутъ имѣть пробѣгъ большой и ихъ бу-

детъ довольно. Станція Бѣлая будетъ центральной станціей отправки угля на Миллерово.

Поповъ. Но существуетъ ли тамъ даже угольная формація?

Золотаревъ. На земляхъ 12-й и 11-й ротъ имѣются весьма богатныя мѣсторожденія, которыя будутъ тяготѣть къ ст. Бѣлой.

Гордѣенко. Мнѣ кажется, что мы слишкомъ увлекаемся постройкой желѣзныхъ дорогъ. Много дорогъ уже построено; о построении другихъ мы хлопочемъ и правительство намъ не отказываетъ, не смотря на то, что эти дороги обходятся правительству дорого. Не смотря на то, что казна наша истощена и что въ будущемъ предвидится еще большее истощеніе съ умноженіемъ желѣзныхъ дорогъ, мы кажется готовы строить дорогу даже на Камчатку; строители найдутся, лишь бы только правительство даровало гарантію. Заботясь такимъ образомъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, мы вовсе пренебрегаемъ другими дорогами, болѣе удобными и дешевыми, которыя даруетъ намъ сама природа—я разумѣю здѣсь водныя сообщенія. Такія рѣки, какъ Волга, Донъ и Днѣпръ, которыми всякое государство дорожило бы, мы оставляемъ въ пренебреженіи. Судходство по Волгѣ страдаетъ въ настоящее время ужасно и даетъ одни потери для тѣхъ, которые перевозятъ и для тѣхъ, которые отправляютъ товары. Тоже самое можно сказать о Днѣпрѣ и о Донѣ. Особенно становится жаль этого, когда мы обратимъ вниманіе на перевозку каменнаго угля, на перевозку дешеваго продукта, который не можетъ по желѣзной дорогѣ отправляться съ выгодой въ отдаленныя мѣста. Я безъ сомнѣнія скажу вѣрно и всякій со мной согласится, что ни одна желѣзная дорога не можетъ замѣнить намъ Днѣпра, ни одна не можетъ замѣнить Волги. Если бы привести въ порядокъ наши судходныя рѣки, мы бы вмѣсто постройки желѣзныхъ дорогъ имѣли другія дороги, несравненно болѣе выгодныя, которыя тѣсно сблизили бы производителей съ потребителями и расширили бы наши торговые обороты. Большею частью, обозначая направленіе желѣзной дороги,

не имѣютъ прямо опредѣленной цѣли, не составляютъ себѣ плана о будущемъ, а въ будущемъ намъ предстоятъ большія реформы и въ коммерческомъ отношеніи и въ отношеніи фабричномъ. Можетъ быть послѣ я подробно коснусь этого, но теперь скажу, что кромѣ каменнаго угля и желѣзныхъ рудъ, кромѣ горнаго промысла, кожная Россія богата сырыми матеріалами, которые нуждаются въ обработкѣ; слѣдовательно здѣсь есть дешевые сырые матеріалы, есть орудіе и средства, чтобы ихъ обрабатывать. Какъ Вамъ извѣстно, топливо и желѣзо—душа и желудокъ фабричнаго производства; слѣдовательно здѣсь оно должно устроиться и непременно разовьется. Здѣсь естественное мѣсто для фабричной промышленности, не только для развитія ея производства, но и для сбыта. Намъ невозможно конкурировать съ западной Европой, невозможно имѣть сбыта ни на западъ, ни на сѣверъ; намъ открыты ворота только въ Азію; ближайшая мѣстность, чтобы сноситься съ Азіей—это нашъ край каменноугольный, отсюда и фабричныя произведенія могутъ быть свободно направляемы на югъ и въ центральную Азію, которая составляетъ для насъ дорогой рынокъ. Слѣдовательно всѣ тѣ мѣры, которыя мы приняли бы для того, чтобы устроить ближайшее, дешевѣйшее и удобнѣйшее сообщеніе съ Азіей, будутъ вполне целесообразны. Оно нужно въ настоящее время и еще болѣе будетъ нужно въ будущемъ. Затѣмъ, говоря вообще о постройкѣ жел. дор., мы конечно имѣемъ здѣсь виды политическіе, иногда административныя и часто позади, на второмъ планѣ интересы коммерческіе и фабричныя. Такъ напримѣръ, мы думаемъ, что намъ необходимо соединить губернскіе города, думаемъ соединиться съ столицами, думаемъ, что надо соединиться съ имѣніями нѣкоторыхъ привилегированныхъ особъ и т. д. Соображаясь съ этимъ, мы направляемъ желѣзныя дороги и усматриваемъ необходимость въ постройкѣ ихъ. Я полагаю во 1-хъ, что основаніемъ для правильнаго направленія желѣзной дороги непременно должны быть интересы торговли и промышленности, во 2-хъ въ виду удобства передвиженія, какъ я имѣлъ честь говорить, это есть водное, которымъ мы пренебрегаемъ. По этому самому тѣ желѣзныя дороги, которыя приближаютъ насъ къ водѣ,

которыя соединяють насъ съ водяными путями, наиболѣе нужны. Я вполне оправдываю постройку желѣзныхъ дорогъ къ Волгѣ, Днѣпру, и Дону. Онѣ дадутъ возможность провозить мѣстные продукты какъ каменный уголь и доставлять ихъ въ отдаленнѣйшія мѣста дешевѣйшимъ образомъ. Хотя у насъ Донецкій бассейнъ покрытъ сѣтью желѣзныхъ дорогъ, но эти дороги—всѣхъ ихъ 5—расходятся въ разныя мѣстности и только вывозятъ уголь изъ мѣста нахожденія; но дальнѣйшее распространеніе угля невозможно для желѣзныхъ дорогъ. Онѣ не вынесутъ его при той платѣ, какую можно назначить на тяжелые и дешевые продукты, какъ напримѣръ каменный уголь. Только водными путями можно распространять ихъ на отдаленныя пространства и очень понятно отчего англійскій уголь такъ дешевъ, потому что онъ не провозится по желѣзнымъ дорогамъ, а провозится моремъ, воднымъ путемъ, и даже путь этотъ не считается. Но еслибы англичане возили свой уголь по желѣзной дорогѣ, еслибы у нихъ была Курско-Харьково-Азовская желѣзная дорога, онѣ не привезли бы сюда угля. Я вполне оправдываю нынѣшнее заключеніе съѣзда о томъ, чтобы расчистили пристани: въ Днѣпрѣ у Екатеринослава, въ Мариуполѣ и Таганрогѣ; чтобы расчистили гирла донскія. Но я бы еще ходатайствовалъ о расчисткѣ гирлъ днѣпровскихъ, которые также затрудняютъ перевозку, и потомъ о расчисткѣ Днѣпра, Дона и Волги, чтобы сдѣлать эти рѣки судоходными. Хотя у насъ и есть какая то рѣчная коммиссія, которая измѣряетъ эти рѣки ежегодно, но вслѣдъ затѣмъ рѣки измѣняютъ свое теченіе, переносятъ песокъ съ одного мѣста на другое, глубина измѣняется и измѣреніе является совершенно напраснымъ. Хотя и дѣлаются съ пароходовъ извѣстные сборы на улучшение путей сообщенія, но эти сборы тонуть тамъ же въ рѣгахъ. Вотъ на это нужно было бы обратить особенное вниманіе. Далѣе я коснусь того спорнаго вопроса, который возникъ здѣсь: какой желѣзной дорогѣ отдать предпочтеніе—Миллеровской или Звѣревской. Въ виду того, что я сказалъ, я не придаю особенной цѣны Миллеровской дорогѣ; это будетъ такой же желѣзнодорожный путь для перевозки каменнаго угля, не обѣщающій ничего особеннаго, какъ

и другія желѣзныя дороги. Для меня идея соединить Донъ съ Волгой несравненно важнѣе. Это значитъ соединить среднюю Азію съ нашей производительной фабричной мѣстностью. Существуетъ проектъ соединить Каспійское море съ Азовскимъ посредствомъ Маныча—идея прекрасная, не знаю, на сколько она удобоисполнима; но идея эта—соединеніе Каспійскаго моря съ внутренними производительными губерніями Россіи—чрезвычайно важна, если только принять во вниманіе, что провозится къ Каспійскому морю и принять во вниманіе, что Каспійское море открываетъ путь въ среднюю Азію. Намъ необходимо это сообщеніе. Мы теперь, напримѣръ, керосинъ и многіе другіе продукты восточныхъ губерній, желѣзо и тому подобныя продукты покупаемъ въ Нижнемъ-Новгородѣ и потомъ доставляемъ сюда, увеличивая такимъ образомъ разстояніе въ 4 раза. Между тѣмъ, еслибы Донъ былъ соединенъ съ Волгой и если бы Донъ и Волга были въ самомъ дѣлѣ судоходны, то это было бы чрезвычайно полезно. Вообразите, вы нагружаете уголь у береговъ Дона, провозите его до того пункта, гдѣ начинается дорога, соединяющая Донъ съ Волгою, и оттуда онъ идетъ дальше. Я не говорю, что непременно должно быть соединеніе черезъ Звѣрево; можетъ быть и другое удобное соединеніе, напримѣръ, черезъ Калачь.

Горловъ. Донъ уже соединенъ съ Волгой; соединеніе Звѣрева съ Калачемъ составило бы около 240 верстъ.

Гордѣенко. Я хорошо той мѣстности незнаю, но важно, что нужно соединить Донъ съ Волгою. Какимъ путемъ это будетъ исполнено, посредствомъ ли канала, или желѣзной дороги—это будетъ въ высшей степени полезно и необходимо; оно окупить себя съ излишкомъ, такъ какъ движеніе будетъ производительно и въ ту и въ другую сторону, если принять во вниманіе, что по Волгѣ движутся товары изъ сѣверной Россіи, отъ Каспійскаго моря и изъ средней Азіи. Отсюда привозятъ и желѣзо, и керосинъ, и рыбу, и множество другихъ предметовъ; обратнымъ движеніемъ будетъ доставляться каменный уголь и другіе сырые продукты нашего края; а затѣмъ, Волгою, будутъ развозиться въ отдѣльныя мѣст-

ности до самой Москвы. Тогда уголь до Москвы пойдет гораздо дешевле, нежели по Азовской и Московско-Курской дорогѣ, безъ уменьшенія тарифа, и мы тогда будемъ имѣть меньше надобности упрашивать Курско-Харьково-Азовскую желѣзную дорогу, чтобы она уменьшила тарифъ; мы тогда обойдемся безъ этой важной услуги.

Г о р л о в ъ. Мм. гг.! Нашъ съѣздъ есть общій съѣздъ горнопромышленниковъ южной Россіи; между тѣмъ, такъ какъ на съѣздѣ не бываютъ или бываютъ въ весьма маломъ числѣ представители восточной части каменноугольнаго бассейна, то съѣздъ принимаетъ всегда одностороннее рѣшеніе. Послѣ этого возникаетъ антагонизмъ между восточной и западной частью донецкаго бассейна и Петербургъ обременяется разными бумагами, разъясненіями, поясненіями, и наконецъ, не разобравъ ни того ни другаго, прогоняетъ всѣхъ прочь. Этотъ антагонизмъ чрезвычайно вреденъ, а вреденъ потому, что рѣшеніе дѣлается одностороннее. Я полагаю, такъ какъ мы разсуждаемъ о дѣлахъ горныхъ, то намъ надо касаться только ихъ, и высказать правительству, что для успѣха промышленности необходимы обѣ дороги. Какому изъ этихъ направленій дать преимущество мы не должны высказаться: и та дорога намъ необходима, и другая необходима. Какую правительство найдетъ нужной, ту и построить; можетъ быть по причинамъ государственнымъ, которыя такъ прекрасно обрисованы Е. С. Гордѣенко, будетъ отдано предпочтеніе Звѣревской линіи. Я думаю, что даже въ такомъ случаѣ выиграла бы и западная часть донецкаго бассейна, потому что на Волгу долженъ быть обширный сбытъ угля и повезли бы туда свой уголь всѣ копи; между тѣмъ, теперь правительство остановилось и не знаетъ, какая вѣтвь нужнѣе для нашей горной промышленности. Я бы предложилъ редактировать такимъ образомъ: ходатайствовать объ одновременной постройкѣ дорогъ отъ Звѣрева на Волгу и отъ Миллерова, такъ какъ обѣ эти дороги съѣздъ признаетъ крайне необходимыми для развитія каменноугольной промышленности.

А л ч е в с к і й. Уважаемый представитель земства Е. С. Гордѣенко коснулся въ настоящемъ засѣданіи очень важныхъ для

передвиженія грузовъ водныхъ путей и указалъ на выгоду поддержанія и распространенія этихъ путей. Въ этомъ случаѣ нельзя не отнестись къ нему сочувственно; всѣ соглашаются и раздѣляютъ тотъ взглядъ, что водный путь, идѣ онъ можетъ быть примѣненъ, неизмѣримо дешевле желѣзнаго пути. Исходя изъ этой мысли, Е. С. Гордѣнко отдаетъ предпочтеніе той линіи, которая соединитъ Днѣпръ съ Волгою. Я его понимаю и не могу съ этой точки зрѣнія не раздѣлять его мнѣнія; но долженъ сказать, что этотъ путь есть скорѣе путь будущаго, чѣмъ настоящаго. Настоящее же собраніе есть собраніе горнопромышленниковъ; безъ сомнѣнія мы не должны упускать изъ виду интересовъ, можетъ быть имѣющихъ общегосударственное значеніе; но все таки позволительно намъ исходить изъ того, что намъ ближе и нужнѣе и я позволяю себѣ выразиться такимъ образомъ: Миллеровская вѣтвь есть необходимое условіе для существованія рудниковъ, расположенныхъ на Луганской вѣтви. Въ прошломъ году было положительно выражено, что съ проведеніемъ Миллеровской вѣтви, не требующей большихъ затратъ, сбытъ угля и распространеніе его будетъ болѣе равномерно распределено между линіями Константиновской и Луганской; движеніе по этимъ двумъ линіямъ будетъ свободнѣе и не будетъ все наваливаться на одинъ путь.— Курско-Харьково-Азовскую дорогу. Вообще же съ сокращеніемъ пути, хотя бы и рельсоваго, я вижу удешевленіе перевозокъ. Никакой дифференціальныи тарифъ не поможетъ намъ, если мы не будемъ стремиться къ тому, чтобы создаваемые пути были по возможности короче. Достаточно взглянуть на карту, чтобы увидѣть, что Луганская вѣтвь, проведенная отъ ст. Дебальцево, оборвана у ст. Лугань, неизвѣстно для чего. Она не имѣетъ выхода къ сѣверо-востоку; рудники Луганской вѣтви, грузы которыхъ естественно тяготеютъ къ этой линіи, заставляютъ нынѣ пробѣгать, по направленію на ст. Звѣрево, лишнихъ 200 в. Я полагаю, что желаніе избѣгнуть этого лишняго пробѣга, удорожающаго стоимость угля, есть насущная потребность, которой нельзя не удовлетворить и къ которой нельзя такъ относиться, чтобы отдать предпочтеніе тѣмъ

путямъ, которые будутъ строиться во имя будущаго. Если мы пребрежемъ настоящимъ и будемъ, упуская изъ виду наши ежедневныя насущныя потребности, стремиться къ будущему, то я сохраняю глубокое убѣжденіе, что намъ не дожить до того будущаго.

И о п о в ѣ. А. К. Алчевскій сказалъ, что не знаетъ, почему Луганская вѣтвь остановилась около Луганскаго завода. Это потому, что оттуда предполагалось доставлять артиллерійскіе снаряды, которые тамъ производятся. Вотъ вамъ и причина.

З о л о т а р е в ѣ. Это мнѣніе генерала Попова крайне ошибочно. Я могу васъ увѣрить, господа, что вѣтвь эта проведена потому, что впоследствии предполагалось провести ее до Миллерова. Я настаиваю, что намъ нечего говорить послѣ того, что сказалъ П. Н. Горловъ, что обѣ вѣтви намъ нужны; о чемъ же дальше разсуждать? Дальнѣйшія пренія поведутъ только къ излишней потерѣ времени, котораго право у насъ немного.

Г о р л о в ѣ. Я бы попросилъ Е. С. Гордѣенко сдѣлать разъясненіе по поводу того обстоятельства, о которомъ онъ такъ часто упоминалъ въ своей рѣчи, о соединеніи Волги съ Дономъ, такъ какъ Волга съ Дономъ уже соединена теперь.

Г о р д ѣ е н к о. Я указывалъ на необходимость соединенія Дона съ Волгою, какимъ угодно путемъ: посредствомъ-ли канала или желѣзной дороги. Мнѣ разъяснили, что у насъ уже есть этотъ путь—Калачовская дорога; слѣдовательно, если мы только расчистимъ Донъ и Волгу, тогда эта Калачовская дорога, которая въ настоящее время бездѣйствуетъ, будетъ очень полезна. Но я не отвергаю и той пользы, которую принесетъ и Звѣревская линія, въ виду того, что она приведетъ къ Волгѣ и соединитъ съ нею Донецкій кряжъ.

П р е д с ѣ д а т е л ѣ. Послѣ разнородныхъ мнѣній, которыя вы выслушали, я позволю себѣ представить вамъ свое личное воззрѣніе. Я больше присоединяюсь къ мнѣнію, которое высказано П. Н. Горловымъ, что мы должны, въ виду интересовъ обѣихъ частей донецкаго кряжа, совершенно безпристрастно отнестись къ той и другой дорогѣ, т. е. признать необходимость безотлагательной по-

стройки той и другой. Но такъ какъ здѣсь состоялось три разныхъ мнѣнiя, то я и группировалъ ихъ отдѣльно. Но группировалъ я ихъ не съ тѣмъ, чтобы сдѣлать постановленiе и голосовать на сѣздѣ въ пользу того или другаго, а съ тѣмъ только, чтобы всѣ различныя мнѣнiя привести къ извѣстному заключенiю и представить ихъ на усмотрѣнiе правительства, которому изъ трехъ мнѣнiй, составившихся здѣсь, оно согласно будетъ дать свою санкцiю. Вотъ какiя составились три мнѣнiя: первое выражено въ докладѣ, о безотлагательномъ приступѣ къ постройкѣ Миллеровской линiи и необходимости безотлагательной постройки Волжско-Звѣревской линiи. 2) Къ этому присоединился А. К. Алчевскiй, но съ нѣкоторой поправкой. Онъ согласенъ съ предложенiемъ коммиссiи, но съ тѣмъ, чтобы постройка Миллеровской линiи была поставлена на первую очередь передъ Волжско-Звѣревской, и 3-е мнѣнiе о скорѣйшемъ и безотлагательномъ изысканiи по Волжско-Звѣревской линiи и объ окончательномъ сооруженiи этой линiи одновременно съ Миллеровской. Я теперь только ставлю вопросъ на ваше разрѣшенiе въ томъ отношенiи, что угодно ли вамъ согласиться со мною, что эти три вопроса не могутъ быть поставлены на голосованiе, чтобы сдѣлать по нимъ постановленiе, и что при настоящемъ положенiи дѣла, ихъ можно только довести до свѣдѣнiя правительства.

А л ч е в с к i й. Въ виду тѣхъ разъясненiй, которыя вы изволили сдѣлать, я присоединяюсь къ той постановкѣ вопроса, которая сдѣлана П. Н. Горловымъ, т. е. не настаиваю на предпочтенiи постройки Миллеровской линiи.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Слѣдовательно остается только два мнѣнiя.

А в д а к о в ъ. Позвольте еще разъ прочитать заключенiе коммиссiи (читаетъ):

1) О безотлагательной постройкѣ Восточно-Донецкой дороги, какъ имѣющей особенно важное значенiе для развитiя упадающаго антрацитоваго дѣла и вообще каменноугольной промышленности.

2) О скорѣйшей постройкѣ Миллеровской дороги, изысканія коей уже производятся, и которая въ свою очередь—независимо отъ дороги на Волгу, крайне нужна для соответственнаго района каменноугольныхъ копей.

3) Крайне желательно, чтобы къ постройкѣ этихъ дорогъ, утвержденныхъ уже Комитетомъ Министровъ, было приступлено не позже весны будущаго года, ибо потеря cadaго лишняго года отзывается вредно на промышленности.

Председатель. Тутъ не выражено мнѣнiе донскихъ представителей, которые желаютъ, чтобы въ скорѣйшемъ времени были произведены изысканія по Звѣревской линiи и чтобы она была окончена одновременно съ Миллеровской.

Авдаковъ. Лично я не могу согласиться съ этимъ, окончить постройку одновременно нельзя. Тогда пусть они скажутъ прямо, чтобы не строили Миллеровской дороги, пока не построится Волжская. Здѣсь нужно построить всего 88 в., а тамъ 400 в. Наконецъ на разсмотрѣнiи правительства имѣется ходатайство донскихъ углепромышленниковъ, которые прямо просили, чтобы не строить дороги на Миллерово, пока не будетъ построена дорога на Звѣрево.

Председатель. Я только обращаюсь съ такимъ вопросомъ: угодно ли съѣзду придти къ тому заключенiю, чтобы не ставить этихъ вопросовъ на голосованiе, для того чтобы рѣшить, какое постановленiе сдѣлать по тому или другому мнѣнiю, а только чтобы довести до свѣдѣнiя правительства о томъ и о другомъ.

Авдаковъ. Мнѣ кажется, что мы, дѣлая настоящее постановленiе, должны сообразоваться съ тѣмъ положенiемъ дѣла, въ которомъ оно находится теперь. Если мы теперь будемъ просить объ одной дорогѣ, то мы затруднимъ правительство. Что же вѣрно: ходатайство донскихъ углепромышленниковъ или наше?

Председатель. Поэтому я и спросилъ съѣздъ, угодно ему согласиться съ моимъ предложенiемъ или нѣтъ? Вотъ теперь я слышу, что угодно голосовать. Я полагаю, едва ли можно сомнѣваться въ томъ, что большинство выскажется за предложенiе

коммисіи. (Къ Попову). Въ такомъ случаѣ, позвольте принять ваше заявленіе, какъ особое мнѣніе.

Поповъ. Именно въ виду того, что отъ донскихъ углепромышленниковъ здѣсь всего три лица.

Председатель. Такъ мы на этомъ остановимся.

Горловъ. Еслибы выпустить въ редакціи коммисіи слова: изысканія которой уже производятся,—тогда съ этимъ могли бы согласиться всѣ.

Председатель. Я не вижу въ этихъ словахъ особеннаго значенія. Полагаю, что такъ какъ голосовать нельзя въ виду рѣшительнаго большинства на сторонѣ западныхъ углепромышленниковъ, то я предлагаю присоединить ихъ мнѣніе къ настоящему протоколу, а мы сдѣлаемъ постановленіе на основаніи редакціи коммисіи.

Таскинъ. Есть еще много безпристрастныхъ членовъ, которые могутъ сочувствовать Волжской дорогѣ. Я по крайней мѣрѣ присоединяюсь къ этому мнѣнію.

Горловъ. Я предлагаю свою редакцію: объ одновременной постройкѣ обѣихъ дорогъ, такъ какъ обѣ онѣ необходимы для развитія угольнаго производства.

Авдаковъ. Вашей редакціей донскіе углепромышленники не удовлетворятся, потому что они не только хотятъ, чтобы обѣ дороги были окончены одновременно, но чтобы даже движеніе на Миллеровской вѣтви не началось раньше, чѣмъ Звѣревской.

Председатель. Я не предлагаю принять редакцію П. Н. Горлова; я предлагаю только два мнѣнія: одно, выраженное въ докладѣ и другое, выраженное донскими представителями. Если будетъ баллотировка, то именно этихъ двухъ предложеній, потому что онѣ вполнѣ выражаютъ мнѣніе той или другой стороны. Я спрашиваю только объ одномъ: угодно, чтобы была баллотировка или нѣтъ? Кто желаетъ, чтобы баллотировка была, прошу встать.

Гейнцельманъ. Вопросъ о порвостепенности этихъ двухъ дорогъ былъ поставленъ ребромъ на прошломъ съѣздѣ и уже рѣшенъ нами. Прибѣгать теперь опять къ рѣшенію, значитъ перерѣшать вопросъ.

Председатель. Слишкомъ много мнѣній за и противъ и потому я прошу встать тѣхъ, которые желаютъ, чтобы была баллотировка.

Яшевскій. Нужно выяснить, кто имѣетъ право голоса въ этомъ вопросѣ. Я попрошу записаться имѣющихъ право голоса, кто желаетъ, чтобы баллотировка была произведена (записываются).

Горловъ. Къ чему стоитъ этотъ ящикъ? Неужели мы не можемъ по списку высказать свое мнѣніе, а непременно должны скрывать его. Еслибы лицо какое нибудь баллотировалось—другое дѣло.

Поповъ. А мнѣ кажется, что здѣсь многіе постѣснятся высказать свое мнѣніе открыто и потому я прошу баллотировать закрытой баллотировкой.

Председатель. Въ виду сдѣланнаго заявленія генераломъ Поповымъ я предлагаю закрытую баллотировку. Теперь будетъ баллотироваться заключеніе комиссіи, а затѣмъ я предложу баллотировать заявленіе генерала Попова.

Горловъ. Я предлагаю третью редакцію, которая разнится отъ той и другой. Я предлагаю ходатайствовать: объ одновременной постройкѣ дорогъ: отъ Звѣрева на Волгу и на Миллерово.

Скарятинъ. Въ этихъ двухъ мнѣніяхъ—комиссіи и генерала Попова—есть существенная разница; а въ томъ, что вы предполагаете особенной разницы нѣтъ.

Председатель. Я теперь предлагаю на баллотировку редакцію доклада.

Горловъ. Почему же не баллотировать третье предложеніе, которое я предлагаю?

Председатель. Позвольте же прежде баллотировать предложеніе комиссіи. (Баллотировается предложеніе комиссіи). Результатъ баллотировки слѣдующій: 22 голоса утвердительныхъ и 10 неутвердительныхъ. Такъ какъ большинство высказалось въ пользу доклада, то представители отъ Области Войска Донскаго согласились съ тѣмъ, чтобы представить особое мнѣніе. Теперь П. Н. Горловъ

предлагаетъ вторую редакцію, въ которой онъ держится середины и желаетъ примирить обѣ стороны.

Шейерманъ. Интересно знать, будетъ ли эта редакція примирительной? Если представители Области Войска Донскаго согласятся съ редакціей П. Н. Горлова, то ее можно поставить на баллотировку, но если они все таки будутъ протестовать, то къ чему поведетъ эта баллотировка?

Горловъ. Отчего же? Большинство можетъ быть выскажется за это мнѣніе, чтобы ходатайствовать обѣ одновременной постройкѣ дорогъ отъ Звѣрева на Волгу и отъ Миллерова до ст. Лугань, такъ какъ обѣ дороги признаются съѣздомъ крайне необходимыми.

Алчевскій. При произведенной баллотировкѣ, мнѣнія уже обозначились, а это представляетъ чтото такое, чего мы не можемъ себѣ даже уяснить.

Предсѣдатель. Для большаго выясненія вопроса позвольте предложить баллотировку той редакціи, которая сейчасъ предложена П. Н. Горловымъ.

Горловъ. Я обращаю вниманіе съѣзда, что я прошу обѣ одновременной постройкѣ, а не обѣ одновременномъ окончаніи (баллотировка предложена Горлова).

Предсѣдатель. Результатъ баллотировки: 17 голосовъ за предложеніе и 18 противъ. Слѣдовательно постановленіе съѣзда должно клониться въ пользу той редакціи, которая была сдѣлана по докладу комиссіи. Этимъ мы окончимъ собственно статью о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и перейдемъ къ слѣдующимъ пунктамъ доклада.

Остальные пункты доклада выслушаны и утверждены съѣздомъ.

Авдаковъ. Затѣмъ, комиссія еще предлагаетъ съѣзду ходатайствовать передъ Харьковской городской думой обѣ устройствѣ въ г. Харьковѣ угольныхъ складовъ. (Предложеніе принято).

Гордѣнко. Я имѣлъ честь предлагать съѣзду ходатайствовать о расчисткѣ нашихъ судоходныхъ рѣкъ, каковы Днѣпръ, Донъ и Волга, и даже часть сѣвернаго Донца. Сѣверный Донецъ

можетъ имѣть весьма важное для насъ значеніе, какъ рѣка протекающая по залежамъ каменнаго угля. Независимо отъ этого, я думаю, что ни одно Европейское государство ни побрезгало бы такой рѣкой, не оставило бы ее праздною и даже Азіаты съумѣли бы утилизировать эту рѣку, для орошенія своихъ полей. Но мы оставляемъ себя въ полномъ пренебреженіи и она у насъ способствуетъ только въ распространенію болотъ, въ развитію лихорадокъ, тифовъ и т. п. Мнѣ кажется о расчисткѣ этихъ рѣкъ слѣдуетъ ходатайствовать усиленнѣе, нежели о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Нужно ходатайствовать, просить, умолять о расчисткѣ этихъ рѣкъ—дважды ходатайствовать.

Золотаревъ. Я совершенно согласенъ и поддерживаю заявленіе Е. С. Гордѣенко. Полагаю, что въ докладѣ необходимо прибавить одинъ пунктъ объ улучшеніи нашихъ водныхъ сообщеній или по крайней мѣрѣ главнѣйшихъ нашихъ артерій—Днѣпра, Волги и Дона.

Авдаковъ. Въ докладѣ вообще предложено ходатайствовать о расчисткѣ водныхъ путей и въ частности о расчисткѣ Донскихъ гирль.

Золотаревъ. Необходимо прибавить, что безъ расчистки водныхъ путей и ихъ тѣсной связи съ желѣзно-дорожною сѣтью, никакія дороги не принесутъ той пользы, которую онѣ могли бы принести. 5% тѣхъ громадныхъ суммъ, которыя затрачены на желѣзно-дорожную сѣть было бы болѣе нежели достаточно для улучшенія всѣхъ нашихъ водныхъ путей.

Предсѣдатель. Итакъ весь докладъ комиссіи по расширенію сбыта минеральнаго топлива исчерпанъ и остался недоложеннымъ только одинъ вопросъ о тарифѣ. Сегодня вечеромъ собирается комиссія, подъ предсѣдательствомъ А. Ф. Мевіуса, для разработки вопроса о привлеченіи горнорабочихъ къ копамъ и заводамъ, а завтра будетъ представленъ докладъ В. А. Иванова о правилахъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ.

Засѣданіе закрыто.

Журналъ 12-го засѣданія (24 Ноябрь).

Засѣданіе открыто въ 1 часъ дня. Присутствовало 37 членовъ съѣзда.

По открытіи засѣданія представитель углепромышленниковъ восточной части (Грушевскихъ) заявилъ, что онъ уѣзжаетъ на совѣщаніе своихъ довѣрителей и по его окончаніи сообщить уполномоченнымъ VII съѣзда кого собраніе это выберетъ своимъ уполномоченнымъ въ Петербургѣ. В. А. Ивановъ, какъ предсѣдатель читаетъ докладъ комиссіи: по пересмотру правилъ о перевозѣхъ минеральнаго топлива Донецкаго бассейна. М. М. Заславскій, по окончаніи доклада, обратилъ вниманіе на то, чтобы вагоны взвѣшивались при расцѣпленныхъ поѣздахъ. А. В. Шейрманъ настаиваетъ на опредѣленіи maximum'a погрѣшности вѣсовъ. М. А. Золотаревъ предлагаетъ свою поправку въ докладѣ, чтобы дополнительные расходы были соразмѣрены съ цѣнностью груза. В. А. Ивановъ поясняетъ, что 50 коп. съ вагона взимается не только за перевѣску—но и вообще какъ экспедиціонный расходъ, и предлагаетъ ходатайство мотивировать въ этомъ смыслѣ. Н. С. Авдаковъ прочелъ изъ Собр. при Техническо-Инспекторскомъ комитетѣ о экспедиціонныхъ сборахъ, и поясняетъ настоящее положеніе этого вопроса. Съѣздомъ принята поправка въ докладѣ комиссіи В. А. Иванова, чтобы 50 коп., взимаемая за перевѣску вагоновъ, считались какъ за перевѣску, такъ и за всѣ экспедиціонные расходы, и чтобы другихъ платъ не налагалось. К. К. Гейнцельманъ требуетъ дежурнаго паровоза для станціи Изюмъ. И. И. Балкашинъ поясняетъ, что неудобство, указанное К. К. Гейнцельманомъ, предполагается устранить соответствующими сооруженіями; предлагаетъ оставить въ силѣ § 22 инструкции выборнымъ, а не исключать его какъ преположено въ докладѣ комиссіи, и настаиваетъ, чтобы расчеты по обоюднымъ штра-

Фамъ производились выборными отъ углепромышленниковъ. В. А. Ивановъ выясняетъ этотъ вопросъ въ томъ смыслѣ, какъ онъ изложенъ въ докладѣ; поясняетъ значеніе этихъ штрафовъ за не загрузку вагоновъ. А. К. Алчевскій соглашается съ редакціею доклада; полагаетъ, что лицъ, не уплачивающихъ слѣдующихъ съ нихъ штрафовъ, будетъ весьма мало. Неравномѣрность угольных отправокъ по мѣсяцамъ съ Донецкой дороги объясняетъ недостаткомъ подъѣздныхъ путей. Возбуждаетъ сомнѣніе на счетъ 650 пуд. проектируемыхъ къ допущенію къ нагрузкѣ въ вагонъ; доказываетъ, что разъ перегруза, при одномъ взвѣшиваніи, вѣсъ—его быть не должно (при послѣдующихъ взвѣшиваніяхъ), а слѣдовательно и отгрузки угля въ пути; поэтому не согласенъ съ докладомъ комиссіи по пункту объ отгрузкахъ, и предлагаетъ измѣнить редакцію; при этомъ требуетъ вѣрности вѣсовъ на станціяхъ отправления и правильнаго взвѣшиванія. П. А. Карповъ согласенъ съ докладомъ по этому пункту. М. И. Яшевскій внесъ свой проектъ поправки по этому пункту. Собраніе согласилось. Остальные положенія доклада утверждены безъ всякихъ преній. Выражена благодарность докладчику В. А. Иванову.—А. Ф. Мевіусъ проситъ съѣздъ поддержать ходатайство города (Харькова) объ открытіи въ Харьковѣ Технологическаго Института. Предложеніе это принято весьма сочувственно.

Засѣданіе закрыто въ 3¹/₄ часа дня. Слѣдующее засѣданіе объявлено на 25 число въ 11 часовъ утра.

Стенографическій отчетъ 12-го засѣданія.

Предсѣдатель. Мм. Гг.! Прежде чѣмъ мы выслушаемъ докладъ В. А. Иванова о правилахъ для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ каменнаго угля, представитель Войска Донскаго генераль Поповъ желаетъ сдѣлать заявленіе относительно выборовъ, такъ какъ ему необходимо ѣхать по дѣламъ службы въ Новочеркасскъ.

Поповъ. Такъ какъ на съѣздѣ насъ всего 3 или 4 человека, слѣдовательно, выбрать уполномоченнаго для восточной части Донецкаго бассейна для ходатайства по постановленіямъ, которыя выработаются на съѣздѣ, здѣсь невозможно. Поэтому я буду просить выбрать особаго уполномоченнаго въ Новочеркасскъ и объ этомъ, чрезъ комиссію выборныхъ, будутъ увѣдомлены гг. уполномоченные, которые будутъ избраны на съѣздѣ.

Ивановъ. (Прочитавъ часть доклада комиссіи о правилахъ перевозки угля). Такимъ образомъ только что прочитанною мною частью доклада пройдены всѣ параграфы правилъ перевозки, которыми руководствуются всѣ желѣзныя дороги при исполненіи плана перевозки. Но кромѣ этихъ вопросовъ были предъявлены нѣкоторыми лицами заявленія по особымъ вопросамъ, касающимся углепромышленности. Комиссія представляетъ по этимъ вопросамъ слѣдующія заключенія. (Читаетъ) Вотъ всѣ вопросы, которые были предъявлены въ комиссію.

Заславскій. Въ докладѣ упущено относительно взиманія платы за взвѣшиваніе и кромѣ того, чтобы вагоны при взвѣшиваніи были не сдѣплены.

Ивановъ. Взвѣшиваются-ли вагоны сдѣпленные или, не сдѣпленные—это такія подробности, въ которыя вдаваться неудобно на съѣздѣ. У меня изложено о необходимости пересмотра правилъ вѣсовъ и пользованія ими.

З а с л а в с к і й. Но взвѣшиваніе вагоновъ сдѣленныхъ и не-сдѣленныхъ представляетъ большую разницу до 20 пудовъ на вагонѣ.

И в а н о в ъ. Если вамъ угодно, я внесу это дополненіе.

Ш е й е р м а н ъ. Вы указываете, что желательно установить максимум погрѣшности въ недовѣсѣ; но каковъ долженъ быть этотъ максимум, не сказано.

И в а н о в ъ. Разница при взвѣшиваніи—это вопросъ совершенно технического свойства, и я признаюсь вамъ, что, хотя я знакомъ съ устройствомъ вѣсовъ, но не считаю себя компетентнымъ судить о разницѣ во взвѣшиваніи. Министерство, занимаясь этимъ вопросомъ, можетъ пригласить техниковъ, которые точно опредѣлятъ допускаемую погрѣшимость при взвѣшиваніи. Въ одномъ изъ засѣданій Техническо-Инспекторскаго комитета разсматривался вопросъ о вѣсахъ и техникъ второй группы, сколько мнѣ помнится, сдѣлалъ заявленіе, которое я внесъ въ комиссію, что система вѣсовъ хороша, но сложная регламентація ихъ содержанія и провѣрки неудобна. Это замѣчаніе, принятое Министерствомъ, я сообщилъ комиссіи и оно было ею принято во вниманіе.

З о л о т а р е в ъ. Мнѣ кажется, съѣздъ не обратилъ должнаго вниманія на докладъ своихъ уполномоченныхъ въ томъ отношеніи, что въ собраніи Техническо-Инспекторскаго комитета было рѣшено, чтобы на экспедиціонные расходы взимать до 1 р. 20 к. съ вагона. Надо напомнить, господа, если мы теперь не возстанемъ противъ такого сильнаго обложенія, то оно окончательно утвердится. Объ этомъ было заявлено въ докладѣ уполномоченныхъ; но собраніе при Техническо-Инспекторскомъ комитетѣ даже не захотѣло войти въ ближайшее разсмотрѣніе этого вопроса. Между тѣмъ 1 р. 20 к.—довольно тяжелая плата съ вагона. Мы подали слѣдующаго рода заявленіе. (Читаетъ):

Господину предсѣдателю собранія при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ минеральнаго топлива.

XI-й общій съѣздъ желѣзныхъ дорогъ ходатайствовалъ, между прочимъ, объ утвержденіи дополнительнаго сбора, съ отпра-

ляемаго угля, по 1 р. 20 к. съ вагона на станціонные расходы.

Въ виду этого, долгомъ считаемъ заявить, что при теперешнемъ положеніи угольнаго дѣла (низкія продажныя цѣны на уголь, высокіе тарифы на перевозку (угля), конкуренція иностраннаго угля), сказанный дополнительный сборъ весьма обраменителенъ и что взиманіе онаго весьма вредно отразится на угольной промышленности.

Н. Авдаковъ.

А. Алчевскій.

М. Золотаревъ.

Управляющій горною частью въ Войскѣ Донскомъ *Васильевъ.*

Но собраніе при Техническо-Инспекторскомъ комитетѣ не приняло этого въ уваженіе. Въ настоящую минуту я считаю своей обязанностью представить слѣдующее. Въ докладѣ комиссіи сказано, что вслѣдствіе расходовъ на установку вѣсовъ и т. п. эта цѣна не обременительна. Я докладывалъ, въ упомянутомъ собраніи въ 1881 году, въ которое былъ приглашенъ какъ частный углепромышленникъ, и повторилъ въ 1882 какъ уполномоченный VI съѣзда, что желѣзныя дороги могутъ требовать съ насъ за свои расходы не больше 25% съ ихъ стоимости. Между тѣмъ въ собраніи 1881 года былъ техникъ одной изъ группъ, провѣрившій вѣсы и онъ заявилъ что средняя стоимость вѣсовъ съ устройствомъ не дороже 3,000 р. и эти вѣсы въ теченіи 20 лѣтъ могутъ стоять безъ особаго ремонта. Таковыхъ вѣсовъ въ тогдашнее время, вѣроятно, цифра эта немного измѣнилась теперь, было всего 25 на всѣхъ тѣхъ дорогахъ, которыя съ нами соприкасаются. Мы и тогда отправляли до 60,000 вагоновъ, а въ настоящее время цифра отправляемыхъ вагоновъ достигла 105,000. Слѣдовательно, съ насъ берутъ 50,000 руб. за вѣсы, которые стоятъ въ общей сложности около 70,000 руб. Это непомѣрно.

Ивановъ. Это, вѣроятно, вагонные вѣсы для взвѣшиванія вагоновъ. Что касается до вѣсовъ, которые требуются Министерствомъ путей сообщенія, т. е. для пропуска паровозовъ, то стои-

мость ихъ съ необходимымъ для нихъ сараемъ, стрѣлками и путями обходится до 8,000 руб.

Золотаревъ. Я заявляю то, что слышалъ въ собраніи Техническо-Инспекторскаго комитета.

Ивановъ. Если вамъ угодно сдѣлать поправку, то въ какомъ смыслѣ?

Золотаревъ. Въ томъ смыслѣ, какъ я тогда выражался: что всякій сборъ съ вагона за взвѣшиваніе долженъ быть болѣе соразмѣренъ со стоимостью груза и экспедиціонныхъ расходовъ. Никто не имѣетъ права требовать, чтобы кто бы то ни было работаль для него даромъ. Но вознагражденіе должно быть умѣренное и не превышать 25% стоимости расходовъ.

Ивановъ. Въ данномъ случаѣ комиссія старалась приходить къ ходатайствамъ въ болѣе или менѣе опредѣленной формѣ. Она руководилась двумя циркулярами г. Министра путей сообщенія, въ первомъ, въ которомъ ясно изложено, чтобы съ каждаго вагона взимать 50 к., а во второмъ изложено взиманіе сбора на экспедиціонные расходы. (Читаетъ циркуляръ Министерства путей сообщенія). Слѣдовательно, комиссія руководилась тѣмъ, что 50 к. это есть плата за взвѣшиваніе вагона и тѣ экспедиціонные расходы, которые налагаются на повагонныя отправки. Поэтому мнѣ кажется, единственная поправка, которая можетъ быть допущена, это та, чтобы экспедиціонный сборъ не былъ примѣненъ къ угольнымъ грузамъ.

Заславскій. Мнѣ кажется, что нечего бояться этого сбора, потому что сами дороги соглашаются на 50 копѣечный сборъ.

Ивановъ. Гг. уполномоченные возразили на форму нашего ходатайства, что теперь взимаютъ 50 к., но не того еще слѣдуетъ ожидать, такъ какъ изготовляется проектъ обложенія всѣхъ грузовъ повагоннымъ сборомъ въ 1 р. 20 к. и потому прямое слѣдствіе такого заявленія, чтобъ этотъ сборъ небылъ примѣненъ къ угольнымъ отправкамъ.

Авдаковъ. Позвольте, я приведу тѣ свѣдѣнія, которыя изложены. Тутъ не 1 р. 20 к., а около 3 р. 50 к. (читаетъ). Из-

волите видѣть, въ какомъ размѣрѣ поставлены всѣ сборы въ XI-мъ общемъ сѣздѣ. Затѣмъ уполномоченные отъ V сѣзда протестовали противъ этого и заявили, что это окажется отъ $\frac{1}{2}$ до $\frac{3}{5}$ на пудъ и составить около 3 р. 50 к. съ вагона, если будетъ нѣсколько передаточныхъ станцій. Затѣмъ они заявили, что хотя они не уполномочены сѣздомъ для разрѣшенія этого вопроса, но позволяютъ себѣ высказать, что эта сумма не должна быть больше 1 р. 50 к., а уполномоченные VI сѣзда, не касаясь того, сколько взимается съ вагона—50 или 60 к., прямо заявили противъ 1 р. 20 к., что этого сбора вовсе не слѣдуетъ вносить. Я полагаю, мы должны просить, чтобы этотъ сборъ уменьшили до minimum'a. Какой minimum сѣздъ найдетъ нужнымъ установить, онъ долженъ указать. Иначе это выйдетъ что то безобразное.

Б о ш к и н ъ. Я предложилъ Воронежской дорогѣ установить на свой счетъ вѣсы и платить артельщику. Но дорога отказалась отъ моего предложенія, установила свои вѣсы, наняла артельщика, чтобы взимать 50 к. съ вагона.

А в д а ж о в ъ. Такого же рода экспедиціонные расходы взимаются на станціи Рудничной. Мы построили свою станцію и отдали ее дорогѣ; имѣемъ свои паровозы, свои вѣсы и еще платимъ 50 к. экспедиціонныхъ расходовъ, которыхъ рѣшительно нѣтъ. Если еще будетъ установленъ проектируемый сборъ, чтобы платить на всѣхъ передаточныхъ станціяхъ, то это дойдетъ до крайнихъ предѣловъ.

З а с л а в с к і й. Въ 50 копѣечный сборъ должны входить всѣ расходы.

И в а н о в ъ. Такъ коммиссія и понимала и не могла имѣть въ виду заявленій сѣзда о расходахъ, которые до сихъ поръ не были установлены, а руководствовалась тѣми распоряженіями Министрства, которыя въ настоящее время имѣютъ примѣненіе. Поэтому я опять повторяю: ести никто не предложитъ никакой опредѣленной формы редакціи, то я ограничусь только дополненіемъ, чтобы проектируемый экспедиціонный сборъ не налагался на угольные отправки. Если позволите, я внесу такую поправку.

Гейнцельманъ. Я хотѣлъ еще указать на нѣкоторыя стѣсненія, которыя мы ощущаемъ при отправкахъ угля.

Предсѣдатель. Я вамъ предоставляю слово, но только попрошу васъ сказать, по какой статьѣ вы желаете сдѣлать указаніе, чтобы намъ не разбиваться въ порядкѣ обсужденій доклада.

Гейнцельманъ. Я хотѣлъ сказать, что необходимы дежурные паровозы для маневровъ на станціяхъ. Отправки угля на станціяхъ растутъ съ большой быстротой и безъ дежурнаго паровоза обойтись невозможно. Одна изъ такихъ станцій есть станція Изюмъ—тамъ чуть не ежедневно возрастаютъ отправки угля. Такъ, въ прошломъ году за цѣлый годъ отправлено всего 5,000 съ лишнимъ вагоновъ, а въ этомъ году до 1-го сентября отправлено больше 6,000 вагоновъ. Слѣдовательно, отправки въ этомъ году достигнуть на станціи Изюмъ до 10,000, а если принять въ расчетъ прогрессивный ростъ, то и до 12,000. Мнѣ кажется, что станція, которая имѣетъ около 1,000 вагоновъ отправокъ въ мѣсяцъ, должна непременно имѣть постоянный дежурный паровозъ на маневрахъ. Мы ощущаемъ большое неудобство вслѣдствіе неизмѣнія такого паровоза. Такъ намъ даютъ складъ, состоящій изъ одного или двухъ участковъ, на которыхъ можно поставить не больше 7 вагоновъ. Между тѣмъ мнѣ, напримѣръ, нужно отправить 10 или 12 вагоновъ; они стоятъ позади и я не могу ихъ передвинуть, потому что здѣсь цѣлая анфилада вагоновъ за складомъ и впереди его. Вслѣдствіе этого я прошу включить въ число ходатайствъ, чтобы на станціи Изюмъ былъ поставленъ специальный дежурный паровозъ для маневровъ.

Балкашинъ. Донецкая дорога имѣетъ въ виду расширить ст. Изюмъ, какъ и многія другія станціи; тогда всѣ эти неудобства сами собою устранятся.

Предсѣдатель. Когда вы имѣете въ виду привести это въ исполненіе.

Балкашинъ. Я представилъ проектъ въ правленіе, а когда послѣдуетъ утвержденіе въ Министерствѣ, тогда это будетъ введено. По поводу правилъ перевозки я хотѣлъ бы просить, чтобы

ходатайствовать объ оставленіи § 22 въ той редакціи, какъ онъ изложенъ въ правилахъ Министерства (читаетъ § 22). По предложенію комиссіи этотъ расчетъ долженъ быть дѣлаемъ на общемъ съѣздѣ; но едва-ли это будетъ удобно, такъ какъ, если накопится много такихъ дѣлъ, то съѣзду придется очень долго заниматься разборомъ актовъ и гораздо удобнѣе было бы, если бы гг. выборные приняли на себя этотъ расчетъ, а затѣмъ, если бы всетаки штрафы не были внесены, то гг. выборные представляли бы съѣзду для доклада, но чтобы самой расчетъ дѣлался управленіемъ дороги совмѣстно съ комиссіей выборныхъ.

В. А. Ивановъ. Въ данномъ случаѣ я остановился на томъ порядкѣ, въ какомъ вопросъ докладывался въ комиссіи. Я уже имѣлъ честь прочесть вамъ предложеніе комиссіи. Первое впечатлѣніе было дѣйствительно таково, что это можно предоставить выборнымъ и представителямъ дорогъ; но потомъ они сами заявили, что не считаютъ себя въ правѣ вмѣшиваться въ отдѣльные расчеты или въ сношенія, которыя существуютъ между частными лицами и управленіемъ Донецкой дороги, ибо они не имѣютъ никакой исполнительной власти. Въ виду заявленія представителя Донецкой дороги о томъ, что сумма этихъ штрафовъ весьма ничтожна и признано было даже, что отъ неуплаты ихъ большаго вреда не произойдетъ; наконецъ было предложено, что съ своей стороны дорога готова не взыскивать этихъ штрафовъ; слѣдовательно, вопросъ не въ томъ, чтобы получить извѣстную сумму, а является вопросъ только принципиальный, чтобы всякій зналъ свою обязанность и чтобы зналъ, что штрафы эти существуютъ. Вопросъ этотъ обсуждался всесторонне и признано было, что кромѣ судебного пристава, никто, по существующимъ законамъ, не можетъ взыскать штрафовъ своей властью. Слѣдовательно, представленіе на съѣздъ списка лицъ, не уплатившихъ штрафовъ, есть не болѣе, какъ объявленіе въ присутствіи съѣзда тому лицу, что оно, принявъ извѣстныя обязательства, не исполняетъ ихъ, т. е., до извѣстной степени дискредитировать частное лицо передъ лицами, участвующими въ съѣздѣ. Такъ что здѣсь участіе выборныхъ и съѣзда

предполагается не съ той цѣлью, чтобы они входили въ разборъ отношеній частныхъ лицъ и управленія дороги, а чтобы съѣздъ зналъ, что среди его есть лица, которыя не исполняютъ принятыхъ на себя обязательствъ и этимъ до известной степени дискредитировать ихъ. Нужно предполагать, что такихъ случаевъ вовсе не будетъ и эта острастка будетъ лучшимъ побужденіемъ къ тому, чтобы штрафы своевременно уплачивались.

А л ч е в с к і й. Въ комиссіи я поддерживалъ положеніе, котораго сейчасъ коснулся г. докладчикъ. Дѣло касается только тѣхъ случаевъ, когда лица не внесли этихъ штрафовъ и думаю, что такихъ лицъ будетъ немного, такъ какъ въ тѣхъ случаяхъ, когда штрафы взыскиваются Донецкой дорогой, никто и не отказывается платить. Можетъ быть и будутъ такія лица, которыя по тѣмъ или другимъ причинамъ не будутъ исполнять своей обязанности и не будутъ вносить штрафовъ; вотъ объ этихъ лицахъ и долженъ знать съѣздъ и для этого ежегодно на съѣздѣ будутъ представляться свѣдѣнія о лицахъ, неуплатившихъ штрафовъ. Не могу не чувствовать себя весьма обязаннымъ В. А. Иванову за составленіе столь обстоятельнаго доклада, но тѣмъ не менѣе позволю себѣ заявить о необходимости нѣсколько дополнить докладъ. Въ докладѣ упомянуто о неудобствѣ для Азовской дороги, что грузы поступаютъ неравномѣрно. Это происходитъ отъ неравномѣрности отправокъ съ Донецкой дороги, что въ одномъ мѣсяцѣ отправокъ бываетъ гораздо больше, нежели въ другомъ, а это въ свою очередь главнымъ образомъ зависитъ отъ отсутствія на Донецкой дорогѣ подъездныхъ рельсовыхъ путей. Затѣмъ относительно отгрузовъ, которые дѣлаются на Краматоровкѣ, я положительно несогласенъ съ тою мѣрою, которая проектируется комиссіей и г. докладчикомъ. Сколько я понялъ, предполагается на существующемъ теперь подвижномъ составѣ Донецкой дороги перемѣнить надпись— вмѣсто 600 п. написать 650 п. Такая перемѣна надписей не поведетъ-ли къ недоразумѣніямъ, не будетъ ли признано, что нельзя иначе грузить, какъ по 650 пудовъ въ вагонъ. Еще высказано было, что, вслѣдствіе конвенціонныхъ соглашеній между

дорогами, отгрузки дѣлаются неизбежными въ тѣхъ случаяхъ, когда на станціи отправленія вагонъ нагруженъ болѣе, нежели 610 пудами и что отгруженный такимъ образомъ уголь, мы должны въ концѣ концовъ продавать и вырученныя деньги распредѣлить между лицами, которымъ принадлежалъ этотъ уголь. Я считаю долгомъ объяснить, что на такихъ станціяхъ, какъ Изюмъ, Варварополье, Марьевка есть вѣсы, съ насъ за взвѣшивание берутъ по 50 коп. съ вагона, при отправленіи груза даютъ намъ квитанцію, въ которой говорится, что нагружено въ вагонъ угля 609 пуд., а на Краматоровѣ опять взвѣшиваютъ тѣже вагоны, находятъ что тамъ нагружено лишнее и говорятъ, что слѣдуетъ отгрузить. Мы не можемъ ставить себя въ такое положеніе, когда разъ грузъ взвѣшенъ и отправленъ, документъ выданъ, чтобы мы подвергались перевѣскѣ на какой нибудь передаточной станціи, чтобы производились отгрузки и переписывались квитанціи. Устранить все это можно содержаніемъ вѣрныхъ вѣсовъ на станціяхъ отправленія и запрещеніемъ ни въ какомъ случаѣ не производить отгрузокъ.

Ивановъ В. А. Если позволите ознакомить васъ съ § 118 конвенціи 3-й группы, на основаніи котораго отгрузка дѣлается.

Алчевскій И. Я не сомнѣваюсь, что въ интересахъ дороги § этотъ установленъ, но это не въ нашихъ интересахъ и мы не можемъ ставить себя въ такое положеніе, чтобы наши грузы, разъ они взвѣшены, еще разъ перевѣшивались и въ пути производились отгрузки.

Ивановъ В. А. Если вы изволите припомнить, въ докладѣ былъ изложенъ цѣлый рядъ мотивовъ, на основаніи которыхъ комиссія пришла къ такому заключенію. До сихъ поръ нѣтъ еще точныхъ данныхъ, которыя могли бы указывать, въ какой степени вѣсъ угля естественно измѣняется въ пути. Конечно, вопросъ объ отгрузкѣ, если вѣсъ угля колеблется вслѣдствіе естественныхъ причинъ, едва ли можетъ быть рѣшенъ, пока прямой опытъ не покажетъ, на сколько вѣсъ угля можетъ колебаться. Въ виду этого предпринять рядъ опытовъ на 2-й и 3-й группахъ дорогъ и комиссіей постановлено просить предсѣдателей 2-й и 3-й группъ

ускорить сообщеніе результатовъ этихъ опытовъ. Тогда только можно будетъ сказать, на сколько вѣсъ угля можетъ колебаться въ пути. Разъ мы этого теперь не можемъ опредѣлить, мы не можемъ сказать, кто виноватъ и на сколько виноватъ. Такъ какъ вопросъ объ отгрузкѣ и вами былъ поставленъ въ комиссіи въ зависимость отъ вѣрности вѣсовъ, то комиссія, какъ вы изволите усмотрѣть изъ доклада, также обратила вниманіе на это обстоятельство и къ этому именно относится ходатайство, чтобы правила повѣрки вѣсовъ были поставлены на практическую почву. Слѣдовательно, поставивъ вопросъ объ отгрузкѣ въ зависимость отъ двухъ данныхъ: возможнаго колебанія вѣса въ пути и возможной вѣрности, вѣсовъ, мы тогда только можемъ его рѣшить, когда будемъ знать дѣйствительное колебаніе вѣсовъ, пути и дѣйствительную степень чувствительности вѣсовъ. Пока этихъ данныхъ не будетъ, вопросъ останется на почвѣ преній. Вотъ почему комиссія хлопочетъ, чтобы эти данныя были точно указаны.

А л ч е в с к і й. Я отчасти согласенъ съ тѣмъ, что обстоятельное разрѣшеніе этого вопроса и установленіе правилъ перевозки дѣла не легкое, но въ данномъ случаѣ я вижу только одно: желѣзныя дороги, въ виду такого положенія дѣла, не хотятъ поступиться своими интересами ни на сколько и желаютъ, чтобы мы углепромышленники приняли всю эту неурядицу на себя. Я думаю, что намъ никакимъ образомъ нельзя согласиться на то, чтобы производились отгрузки.

И в а н о в ъ В. А. Позвольте мнѣ сказать еще нѣсколько словъ. Желѣзныя дороги, въ особенности при примѣненіи тѣхъ мѣръ, которыя предлагаются въ докладѣ, такъ мало заинтересованы денежно, что вѣроятно не будутъ отстаивать съ особой горячностью, столь мелкихъ почти ничтожныхъ интересовъ.

Въ выгодѣ желѣзныхъ дорогъ прямая постановка вопроса и выясненіе дѣла. Мнѣ кажется, если въ докладѣ все изложено весьма подробно даже относительно порядка взвѣшиванія, то потому, что представители дорогъ нисколько не скрывали тѣхъ цѣлей, которыхъ они желали достигнуть. Подобная постановка вопроса при-

водить насъ къ прямой и положительной цѣли и, мнѣ кажется, другаго исхода даже быть не можетъ. Вотъ та руководящая мысль, которую я старался провести въ комиссіи и по возможности изложилъ въ докладѣ.

Предсѣдатель. (къ А. Б. Алчевскому). Убѣдились-ли вы тѣми разъясненіями, которыя сдѣлалъ г. докладчикъ, для того, чтобы не настаивать на томъ, чтобы постановленіе, которое предложило г. докладчикомъ, было измѣнено, или вы желаете, чтобы ваше замѣчаніе было внесено и изложено въ видѣ постановленія? Тогда я спрошу собраніе, согласно ли оно съ вашей поправкой или съ тѣмъ постановленіемъ, которое изложено въ докладѣ.

Алчевскій.—Такъ какъ на многихъ станціяхъ отправленія существуютъ уже вѣсы и такъ какъ грузъ взвѣшивается на станціи и выдаются квитанціи, въ которыхъ указывается, какой вѣсъ въ каждомъ вагонѣ, то отсюда слѣдуетъ, что углепромышленники никоимъ образомъ не должны считать квитанціи какъ документъ, оспариваемый по какимъ нибудь обстоятельствамъ. Пусть желѣзныя дороги между собою раздѣляются, какъ имъ угодно; но узаконить, т. е. дать съ своей стороны согласіе, чтобы отгрузки производились, я думаю, это не въ интересахъ углепромышленниковъ, потому что разъ на станціи отправленія вѣсы считаются невѣрными, для чего же тогда взвѣшивать грузъ? Тогда лучше въ навалку безъ вѣса отправлять уголь и считать взвѣшиваніе правильнымъ, когда уголь поступитъ на ст. Краматоровку. Такой порядокъ не можетъ быть допущенъ; онъ противорѣчитъ основнымъ началомъ, на которыхъ нынѣ желѣзныя дороги существуютъ. И потому я предлагаю пустить на баллотировку слѣдующій вопросъ: допускаютъ-ли углепромышленники отгрузки или нѣтъ на ст. Краматоровкѣ и Константиновкѣ?

Ивановъ В. А. Позвольте еще разъ доложить на это, что вопросъ идетъ о двухъ элементахъ, которые одинаково важны, какъ для гг. углепромышленниковъ, такъ съ другой стороны и для желѣзныхъ дорогъ. Правильное взвѣшиваніе гарантируетъ для гг. углепромышленниковъ безубыточность угольныхъ отправокъ; пра-

вильное взвѣшиваніе гарантируетъ для желѣзныхъ дорогъ безопасность движенія. Эти два интереса такъ важны, что если гг. углепромышленники не допустятъ отгруза въ дорогѣ, то спрашивается къ чему же мы придемъ? Къ тому, что, не взирая ни на какія наши постановленія, всякій вагонъ съ излишнимъ грузомъ на передаточной станціи не будетъ принятъ и будетъ стоять до тѣхъ поръ, пока правота той и другой стороны не будетъ ясно и опредѣленно доказана данными, а эти данныя, повторяю, возможное колебаніе вѣса угля съ одной стороны, а съ другой стороны возможная вѣрность или невѣрность вѣсовъ. Безъ этихъ двухъ элементовъ никакое правильное рѣшеніе этого вопроса достигнуто быть не можетъ и потому комиссія считала, что именно нужно хлопотать о томъ, чтобы вопросъ поставить ясно. Если предположимъ, что естественное колебаніе вѣса угля въ пути составляетъ 5 пудовъ, а отгрузить придется 10 пудовъ, то за излишне отгруженные 5 пудовъ, должна отвѣчать дорога, до разъясненія вопроса объ предѣлахъ колебанія вѣса мы всетаки будемъ оставаться на почвѣ преній.

А л ч е в с к і й. Мы должны выяснить слѣдующее: что нужно для того, чтобы отгрузовъ не происходило? чтобы на станціи отправленія не грузили больше 609 пудовъ. Кто за этимъ долженъ смотрѣть? Станція отправленія Донецкой или Азовской дороги. Вотъ съ этимъ мы должны согласиться. Скажу еще болѣе. Этотъ порядокъ обязана установить дорога и порядокъ этотъ долженъ заключаться въ томъ, чтобы на станціи отправленія слѣдили возможно строже за правильностью вѣсовъ. Теперь позвольте еще вамъ сказать. Вы сами приводили такого рода соображеніе, что уголь, отправленный въ открытыхъ вагонахъ, пробывши подъ дождемъ, увеличивается въ своемъ вѣсѣ. Представьте же себѣ, что въ открытый вагонъ погружено 609 пудовъ, по прибытіи же на передаточную станцію въ немъ оказывается 650 пудовъ, отгружаютъ 41 пудъ; затѣмъ уголь идетъ дальше, до станціи назначенія, пробѣгаетъ извѣстное количество верстъ, высыхаетъ и въ немъ является убыль—оказывается только 540 пудовъ. Такіе случаи бываютъ. Намъ предоставляется взыскивать съ дорогъ, но какъ эти взыска-

нія производятся, вамъ также извѣстно. И потому, мнѣ кажется, если вы сами хорошенъко вдумаетесь въ это, то придете къ одному заключенію, что единственный исходъ—это правильные вѣсы на станціи отправленія и правильное взвѣшиваніе; затѣмъ, если бы даже въ открытомъ вагонѣ, прибывшемъ на станцію Краматоровку, оказалось 640 или 650 пудовъ въ сырую погоду, то къ этому дорога должна относиться снисходительно, такъ какъ это могло произойти отъ естественныхъ причинъ. А если негодно дорогамъ относиться снисходительно, то ищите другаго исхода, но исхода справедливаго и правильнаго.

Золотаревъ. Г. Алчевскій очень много говоритъ, между тѣмъ какъ весь вопросъ въ томъ, что дорога назначаетъ извѣстную плату за перевѣсъ вагона, слѣдовательно, она должна непременно привозить тотъ грузъ въ томъ же вѣсѣ; разъ является разница въ вѣсѣ, дорога непременно должна отвѣчать.

Ивановъ. В. А. Но чѣмъ же опредѣляется вѣсъ, какъ не предѣльной вѣрностью самихъ вѣсовъ. Слѣдовательно, мы опять таки приходимъ къ тому же. Представьте себѣ, что ходатайство, формулированное комиссіей, уважено, т. е. мы имѣемъ практически опредѣленную чувствительность вѣсовъ, скажемъ 3 пуда, и имѣемъ указаніе на то, въ какой степени можетъ происходить колебаніе вѣса угля въ пути. Можетъ ли тогда выйти недоразумѣніе при перевѣсѣ? Очевидно нѣтъ. Если предѣлъ колебанія вѣса въ пути опредѣленъ и опредѣлена степень вѣрности вѣсовъ, тогда за сдѣланный отгрузъ отвѣчаетъ дорога, потому что виновный есть. Слѣдовательно, повторяю, мы никакъ не выйдемъ изъ нашего положенія, пока не остановимся на твердой почвѣ. Дайте данныя, по которымъ можно было бы указать виновнаго и тогда взыскивайте.

Алчевскій. Почему углеотправители въ этомъ случаѣ будутъ отдавать предпочтеніе вѣрности вѣсовъ станціи Краматоровки передъ станціями Изюмъ, Марьевка и т. д.?

Ивановъ. Они будутъ отдавать предпочтеніе тѣмъ вѣсамъ, которые слѣдуютъ по пути одни за другими; но разъ въ вѣсѣ произойдетъ разница, выходящая за предѣлы допущеннаго

естественнаго колебанія въ вѣсѣ угля, то за разность отвѣтитъ та дорога, которая допустить у себя невѣрность вѣсовъ. Наконецъ, чтобы вамъ указать, что уголь отгружается вовсе не съ тою цѣлью, чтобы завладѣть имъ, комиссія предлагаетъ установить такой порядокъ, чтобы записывалось на станціяхъ, чей уголь и въ какомъ количествѣ отгруженъ и затѣмъ углепромышленники могутъ получить его въ свое распоряженіе. Здѣсь дороги вовсе не желаютъ оставить за собою право пользованія чужой собственностью, а хотятъ только поставить вопросъ на практическую почву. § 118 конвенціи именно дѣлаетъ отвѣтственною дорогу отправительницу за тѣ неправильности, которыя окажутся при отправленіи грузовъ; еслибы это не считалось виной дороги, то никакой отвѣтственности и не налагалось бы. Поэтому, вы не думайте, что я противорѣчу вашему понятію объ отвѣтственности, дорога отвѣтствуетъ совершенно; но безъ указаній о предѣльной вѣрности вѣсовъ и о возможномъ колебаніи вѣса угля въ пути, невозможно двинуться въ практическомъ рѣшеніи этого вопроса. Ни одна дорога не приметъ на себя отвѣтственности за то, что неизвѣстно и никѣмъ не определено.

А л ч е в с к і й. Какіе бы результаты не получились вслѣдствіе этихъ опытовъ и наблюденій, а все таки мы выйти изъ того положенія, на которомъ теперь настаиваемъ, не можемъ. Мы отправляемъ съ извѣстной станціи уголь и платимъ за то, чтобы его на вѣрныхъ вѣсахъ и вѣрно взвѣшивали. Опять вамъ говорю, что это вина дороги отправляющей, Донецкой или Азовской—это все равно. Я нагружаю на своемъ складѣ уголь, у меня тамъ существуетъ агентъ, при немъ взвѣшиваютъ уголь; затѣмъ уголь пробѣгаетъ 150 вер. и на передаточной станціи взвѣшиваютъ опять. Неужели я долженъ тамъ имѣть еще одного агента, чтобы слѣдить за этимъ?

И в а н о в ъ. Нѣтъ, это излишне.

А л ч е в с к і й. Я не допускаю дурнаго намѣренія со стороны дороги или агентовъ ея; но только, если на одной станціи вѣсы вѣрны, а на другой невѣрны, то я незнаю, которые изъ нихъ з

невѣрны, и думаю, что вѣсы, которые находятся на станціи отправленія, непременно должны быть вѣрны.

Ивановъ. Въ виду послѣдняго заявленія, я долженъ вамъ сказать, что мой проектъ нисколько не противорѣчитъ вашему взгляду на отвѣтственность дороги. Всякая дорога, которая сдѣлала по причинѣ излишняго вѣса, или по другой какой либо причинѣ, отгрузъ, отвѣтственна за этотъ отгрузъ; но я полагаю, что степень этой отвѣтственности можетъ быть опредѣлена и приведена къ практическому результату только тогда, когда будутъ добыты данныя о естественномъ колебаніи вѣса угля въ пути и указана степень чувствительности вѣсовъ. Такъ какъ я достаточно говорилъ по этому вопросу, то я предлагаю вамъ внести поправку, какую вамъ будетъ угодно.

Алчевскій. Поправка та, что мы не можемъ допустить никакихъ отгрузовъ.

Предсѣдатель. Угодно съѣзду согласиться съ тѣмъ постановленіемъ, которое изложено въ докладѣ, или съ тѣмъ измѣненіемъ, которое сдѣлано А. К. Алчевскимъ?

Авдаковъ. Съ поправкой А. К. Алчевскаго невозможно согласиться, потому что отгрузки дѣлаются въ виду того, что вагонъ не выдержитъ извѣстнаго вѣса. Техническія условія не позволяютъ грузить больше.

Алчевскій. Да вѣдь его взвѣшиваютъ на станціи отправленія. Если бы взвѣшиваніе производилось на передаточной станціи только тѣхъ вагоновъ, которые идутъ со станцій, не имѣющихъ вѣсовъ, тогда еще можно было бы согласиться. Но вѣдь перевѣшиваютъ вагоны, идущіе со всѣхъ станцій.

Авдаковъ. Для тѣхъ станцій, гдѣ есть вѣсы, я съ вами совершенно согласенъ.

Скарятинъ. Нельзя не согласиться съ мнѣніемъ А. К. Алчевскаго, что разъ дорога взвѣсила грузъ, она должна быть отвѣтственна за количество взвѣшеннаго груза.

Ивановъ В. А. Изъ настоящаго доклада видно, что наибольшее количество отгрузокъ приходится на тѣ грузы, которые идутъ со станцій, гдѣ вѣсовъ нѣтъ. Я не говорю объ Азовской до-

рогѣ, потому что на Азовской дорогѣ не было случаевъ отгрузки. Въ большинствѣ случаевъ отгрузки происходятъ отъ неимѣнія вѣсовъ; отъ невѣрности отгрузки бываютъ гораздо рѣже; теперь же это будетъ повторяться еще рѣже, такъ какъ уже почти на всѣхъ станціяхъ есть вѣсы. Но предѣльная возможность невѣрности вѣсовъ всетаки должна быть опредѣлена. Что можетъ произойти отъ введенія на практикѣ вашего предложенія? Дорога не имѣетъ права грузить больше 600 п. Приходить вагонъ, нагруженный 660 п. Почему въ немъ оказался перегрузъ, я не буду разбирать. Но при передачѣ, ссѣдняя дорога откажется принять его, такъ какъ онъ опасенъ для движенія. Вагонъ задерживается и всетаки для того, чтобы онъ былъ отправленъ дальше, необходимо извѣстное количество угля отгрузить, иначе онъ будетъ стоять годъ не отправленнымъ въ опредѣленное время. Что же лучше, чтобы вагонъ съ углемъ остался на мѣстѣ, или чтобы было отгружено какихъ нибудь 10—20 п., о чемъ будетъ записано въ книгу и вы будете извѣщены объ этомъ? Вы тогда будете знать, изъ какого вагона, когда отгруженъ вашъ уголь и вы съ нимъ можете поступить, какъ вамъ угодно.

А л ч е в с к і й. Если будетъ существовать такое снисходительное правило по отношенію дороги отправительницы, то можетъ выйти то, что между многими вагонами вѣрно взвѣшанными окажется два вагона, въ которыхъ будетъ по 50 п. лишнихъ, и вдругъ я получаю извѣстіе: пожалуйста принять эти 100 пудовъ. Что я буду дѣлать; посылать кого нибудь? Я только о чемъ говорю: какія бы конвенціонныя условія между дорогами не существовали, всѣ они клонятся къ тому, чтобы упорядочить извѣстныя отношенія, существующія между дорогами для исполненія правилъ, по которымъ всѣ грузы движутся. Въ настоящемъ случаѣ мы чего добиваемся? Чтобы были вѣрные вѣсы на станціяхъ отправления и чтобы правильно производилось взвѣшивание. Разъ это будетъ исполнено, разъ дорага будетъ отвѣтственна—дорога отправительница должна этого достигнуть и не будетъ никакихъ недоразумѣній.

Ивановъ В. А. Развѣ можетъ кто нибудь возразить противъ правильности вашего возрѣнія.

Алчевскій. Вы указываете на неточную вѣрность вѣсовъ, что они колеблются въ ту или другую сторону. Затѣмъ говорите, что уголь, отправленный въ открытыхъ вагонахъ въ сырую погоду можетъ увеличиться въ своемъ вѣсѣ. Я все это признаю, но возвести это въ правило, принять за основаніе не могу. Тогда вовсе незачѣмъ взвѣшивать грузъ на станціи отправленія.

Ивановъ В. А. Я прошу васъ еще разъ прослушать докладъ по этому предмету. Въ докладѣ это вовсе не устанавливается какъ правило, но вашимъ предложеніемъ мы не устранимъ отгрузовъ. Коммиссія съ перваго раза, можетъ быть, и остановилась бы на вашемъ предложеніи, но въ виду фактической невозможности не могла принять его. Она изыскивала такой путь, при которомъ можно было бы достигнуть практической цѣли, и если вамъ угодно сдѣлать поправку, т. е. указать такой практической путь, то я соглашусь съ вами. Другаго способа рѣшить этотъ вопросъ—нѣтъ.

Авдаковъ. Я предложилъ бы такую поправку. Такъ какъ до сихъ поръ отгрузки производятся съ тѣхъ станцій, гдѣ нѣтъ вѣсовъ и съ тѣхъ, гдѣ вѣсы есть, то слѣдуетъ постановить, чтобы на будущее время отгрузки допускались только съ тѣхъ станцій, гдѣ вѣсовъ нѣтъ.

Барповъ. Все наше желаніе состоитъ въ томъ, чтобы дороги были отвѣтственны. Въ настоящее время устанавливать эту отвѣтственность было бы несвоевременно, пока опыты не выяснятъ, насколько можетъ измѣниться вѣсъ груза въ пути вслѣдствіе климатическихъ условій и на сколько допускается колебаніе въ самихъ вѣсахъ. Слѣдовательно, я не отвергаю, что дороги должны отвѣчать, но только говорю, что до тѣхъ поръ пока эти свѣдѣнія не будутъ доставлены—это не можетъ быть установлено. Все это ясно изложено въ докладѣ и намъ остается только ждать результатовъ производимыхъ опытовъ.

Предсѣдатель. Милостивые Государи! В. А. Ивановъ сознаетъ то неудобство, которое теперь существуетъ, но говоритъ,

что устранить его со стороны управленія дорогъ невозможно, потому что они не могутъ иначе подвигать своихъ грузовъ, какъ отгрузивъ лишній уголь; потомъ онъ сознаетъ, что вѣсы невѣрны; но такъ какъ предѣлъ возможной невѣрности вѣсовъ не установленъ и также не опредѣлено возможное измѣненіе вѣса угля въ пути, то онъ считаетъ несвоевременнымъ сдѣлать такое постановленіе, какое требуетъ А. К. Алчевскій. Поэтому я предлагаю вопросъ: угодно-ли согласиться съ тѣмъ предложеніемъ, на которомъ остановился г. докладчикъ?

Шейерманъ. Разъ мы согласимся съ этимъ предложеніемъ, мы, значить, должны вѣрить взвѣшиванію на передаточной станціи. Тогда, зачѣмъ-же взвѣшивать на станціи отправления и зачѣмъ платить за это? По моему, это не имѣетъ никакого значенія. Я не знаю, почему вѣсы на передаточной станціи должны признаваться вѣрнѣе, и мы должны непременно подвергаться отгрузамъ.

Ивановъ В. А. Вѣсы считаются вездѣ вѣрными. На невѣрные вѣсы никто не привезетъ взвѣшивать. Но мы знаемъ, что при взвѣшиваніи на передаточной станціи присутствуютъ оба агента сосѣднихъ дорогъ. Вѣсы считаются вѣрными уже потому, что объ этомъ свидѣтельствуютъ два лица, а не одно; такъ какъ одно лицо можетъ скорѣе ошибиться и такъ какъ въ виду того, что принимающая дорога отвѣтственна, то агентъ ея относится внимательно. Поэтому я опять повторяю, если вы напишите, что во всякомъ случаѣ отгрузъ не допускается, то это будетъ мертвой буквой, потому что дорога не можетъ возить больше указаннаго количества. Но если вы скажете, что вы допускаете отгрузъ, но за отгруженное количество налагаете извѣстную отвѣтственность, то я съ вами соглашусь и въ этомъ смыслѣ предлагаю внести поправку.

Авдаковъ. Что дорога должна платить за отгруженный уголь—это, дѣйствительно, будетъ служить указаніемъ на то, что за извѣстный отгрузъ дорога уплачиваетъ, и вамъ тогда нѣтъ дѣла, зачѣмъ отгрузили.

Яшевскій. Высказано было, что отправляютъ уголь и со станцій, гдѣ нѣтъ вѣсовъ; но тогда уголь перевѣшивается на ближайшей станціи съ вѣсами. Слѣдовательно, такой случай невозможенъ, чтобы на передаточную станцію Кроматоровку пришелъ вагонъ, не перевѣшанный на какой-нибудь изъ промежуточныхъ станцій. Если будетъ постановлено, что дорога отвѣчаетъ за количество груза, указанное въ квитанціи, то дорога разъ—другой отвѣтитъ и постарается, чтобы взвѣшиваніе производилось вѣрно.

Кромаревъ. Если будетъ сдѣлано такое постановленіе, то отгрузовъ никогда не будетъ; за это можно ручаться.

Предсѣдатель. Представители дорогъ принимаютъ-ли такую отвѣтственность на себя?

Ивановъ В. А. Совершенно, потому что по Азовской дорогѣ никогда не было отгрузовъ.

Балкашинъ. Въ чью пользу поступаетъ уголь?

Яшевскій. Конечно, въ пользу дороги.

Балкашинъ. По какой цѣнѣ?

Яшевскій. По цѣнѣ, существующей на станціи отправления.

Алчевскій. Чтобы дорога, дѣйствительно отвѣтила— надо предъявлять къ ней искъ. Въ какой степени это удобно, я предоставляю вамъ судить.

Ивановъ. Претензіи къ дорогамъ удовлетворяются при помощи судебныхъ разбирательствъ въ такихъ случаяхъ, если постановленіе, которымъ руководствуется дорога, разнится съ цифрой, предъявленной къ ней. Но если эта цифра согласуется съ тѣмъ основаніемъ, которое приняла дорога, то иска никакого не можетъ быть, такъ какъ дорога при помощи простыхъ административныхъ мѣръ, принуждается къ уплатѣ по той претензіи, которая къ ней предъявляется. Если проектируемое постановленіе съѣзда будетъ утверждено Министерствомъ, то ни въ какихъ искахъ надобности не представляется. Затѣмъ, если будетъ засвидѣтельствованный актъ, что отгружено такое то количество угля, то это будетъ то количество, за которое дорога должна будетъ уплатить по стоимости угля.

А л ч е в с к і й. Всетаки нѣтъ надобности превѣшивать на станціи отправленія.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Мы никогда не выйдемъ изъ круга, въ которомъ вращаемся, если будемъ настаивать на тѣхъ требованіяхъ, которыя предъявляетъ А. К. Алчевскій. Они хотя и справедливы, но въ настоящую минуту, при существующихъ порядкахъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ, неисполнимы. Поэтому не остановится ли собраніе на той поправкѣ, которая сдѣлана г. Яшевскимъ въ отношеніи отвѣтственности со стороны желѣзныхъ дорогъ, и на которую изъявили сейчасъ свое согласіе два представителя дорогъ?

А л ч е в с к і й. Считаю это шагомъ улучшенія дѣла и присоединяюсь.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Согласны ли вы подтвердить всѣ тѣ постановленія, которыя изложены въ докладѣ В. А. Иванова.

Г о л о с а. Утверждаемъ! Согласны!...

П р е д с ѣ д а т е л ь. Позвольте мнѣ обратиться къ В. А. Иванову съ благодарностью за обязательно принятый имъ на себя трудъ, и за составленіе столь обстоятельнаго доклада.

Г о л о с а. Благодаримъ!...

П р е д с ѣ д а т е л ь. Милостивые Государи! Я желалъ бы ознакомить васъ съ ходомъ предстоящихъ занятій. Завтра, если вамъ угодно, собраніе будетъ назначено въ 11 часовъ, потому что у насъ осталось много недоложенныхъ докладовъ. На первой очереди будетъ докладъ А. Ф. Мевіуса по рабочему вопросу; послѣ этого А. В. Шейрманъ доложитъ свой трудъ по ревизіи отчетности комиссіи выборныхъ, а затѣмъ уже можно будетъ приступить къ выслушанію тѣхъ правилъ, которыя выработаны П. А. Карповымъ для преподаванія основаній, на которыхъ должны будутъ дѣйствовать уполномоченные, чтобы войти въ соглашеніе съ земствомъ на предстоящемъ 28 числа въ Бахмутѣ экстренномъ Земскомъ Собраніи.

М е в і у с ь. Я позволилъ бы себѣ предложить съѣзду поддержать ходатайство здѣшной городской думы относительно откры

тіа въ Харьковѣ Технологическаго Института. Можно надѣяться, что гг. члены съѣзда отнесутся къ этому сочувственно, какъ и всѣ жители г. Харькова, и поддержать ходатайство нашего городского управленія, въ виду того, что дѣло это въ настоящее время, какъ бы колеблется и есть основаніе думать, что еслибы ходатайство это съ разныхъ сторонъ было поддерѣпляемо, то явилось бы больше надеждъ на открытіе здѣсь Технологическаго Института.

Г о л о с а. Ходатайствовать! Непремѣнно!

А л ч е в с к і й. Если голосъ съѣзда можетъ быть услышанъ и принятъ при разрѣшеніи этого дѣла, то мы считали бы себя счастливыми.

Ш е й е р м а н ъ. Ходатайство это вполне въ интересахъ съѣзда, такъ какъ онъ преслѣдуетъ интересы горнопромышленности, а открытіе Технологическаго Института удовлетворяетъ отчасти нашимъ стремленіямъ.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Намъ не могутъ быть извѣстны тѣ причины, по которымъ до сихъ поръ правительство не считало возможнымъ открытіе Технологическаго Института въ Харьковѣ. Но такъ какъ горнопромышленный съѣздъ представляетъ одну изъ сторонъ промышленности, которую можетъ удовлетворить открытіе подобнаго учебнаго заведенія, то ходатайство съѣзда конечно можетъ имѣть вѣсь при рѣшеніи этого вопроса. Сегодняшнее засѣданіе объявляю закрытымъ.

Журналъ 13 засѣданія (25 Ноября, утромъ).

Засѣданіе открыто въ 12 часовъ дня. Присутствовало 35 членовъ съѣзда.

Прочтена телеграмма Директора Горнаго Департамента, сообщающая о разрѣшеніи экстреннымъ земскимъ собраніямъ Бахмутскаго и Славяносербскаго уѣздовъ разсмотрѣть вопросъ о грунтовыхъ дорогахъ. При этомъ, съѣздомъ выражена благодарность Горному Департаменту и Министерству государственныхъ имуществъ за столь сочувственное вниманіе къ нуждамъ нашей горной промышленности. А. Ф. Мевіусъ, какъ предсѣдатель, читаетъ докладъ комиссіи по вопросу о горнорабочихъ. Собраніе докладъ утвердило. А. В. Шейрманъ предлагаетъ пока еще не просить утвержденія устава кассы пособія, а довольствоваться лишь разрѣшеніемъ. Е. С. Гордѣнко находитъ, что для рабочихъ нужна не столько благотворительность, сколько предупрежденіе несчастныхъ случаевъ, при вполнѣ безупречной обстановкѣ. Е. Н. Таскинъ указываетъ на постановленія о предосторожностяхъ при производствѣ горныхъ работъ. А. К. Алчевскій находитъ необходимымъ, чтобы уставъ былъ утвержденъ непременно, — хотя бы временно. Н. С. Авдаковъ находитъ нужнымъ избрать членовъ совѣта кассы пособія. А. К. Алчевскій полагаетъ, что членовъ совѣта до утвержденія устава избирать не слѣдуетъ; остатокъ же суммъ отчислить и пусть хранятся до времени утвержденія устава, а пока дѣйствія кассы не отрыватъ. П. А. Карповъ читаетъ докладъ комиссіи по вопросу о земскомъ обложеніи. Докладъ этотъ съѣздомъ принятъ. А. К. Алчевскій высказывается противъ законности обложенія угля земскимъ сборомъ; находитъ нужнымъ ходатайствовать о выясненіи этого права и объ установленіи предѣла величины этого налога. — На запросъ предсѣдателя, считаетъ ли съѣздъ указанія или инструкцію делегатамъ въ земскія собранія соответственнойю — съѣздъ высказался въ утвердительномъ смыслѣ. Е. С. Гордѣнко защищаетъ права зем-

ства по обложенію угольной промышленности земскимъ сборомъ и указываетъ соотвѣтственныя узаконенія; а также поясняетъ, какъ земство оцѣниваетъ имущества для ихъ обложенія. А. К. Алчевскій не во всѣхъ пунктахъ согласенъ съ высказаннымъ Е. С. Гордѣнко. Этотъ послѣдній предлагаетъ ходатайствовать объ установленіи высшаго предѣла земскаго обложенія каменноугольной промышленности. Объявленъ перерывъ засѣданія, по возобновленіи коего собраніе отмѣнило избраніе членовъ совѣта кассы пособія по запискамъ, и завѣдываніе кассою первоначально поручено комиссіи выборныхъ. А. В. Шейрманъ читаетъ докладъ комиссіи, ревизовавшей кассу и дѣйствія комиссіи выборныхъ. Докладъ этотъ съѣздомъ утвержденъ по каждому пункту въ частности. Затѣмъ А. В. Шейрманъ предложилъ къ смѣтѣ добавить еще 800 руб. на расходы по веденію статистики отправокъ угля, станцій отправленія и станцій назначенія. Предложеніе это съѣздомъ принято. М. А. Золотаревъ предлагаетъ, чтобы начальники станцій отправленія присылали въ комиссію выборныхъ ежемѣсячно вѣдомости станцій назначенія отправленнаго угля. В. А. Бабинъ соглашается на это, но полагаетъ, что группировка этихъ свѣдѣній должна сосредоточиваться въ комиссіи выборныхъ; высказываетъ благодарность комиссіи вообще и выборному по Азовской дорогѣ А. Ф. Мевіусу въ частности. М. А. Золотаревъ заявляетъ объ удовлетворительности дѣйствій выборныхъ. Ш. Н. Горловъ требуетъ отъ выборныхъ объясненія почему не составлены вѣдомости отправокъ угля по копиямъ, какъ это обязалъ съѣздъ, и спрашиваетъ выборныхъ, на сколько они находятъ удовлетворительными существующіе порядки; предлагаетъ выразить благодарность за дѣятельность также выборному по Константиновской вѣтви Донецкой дороги, и выразить порицаніе выборному по главной линіи Донецкой дороги; послѣднія предложенія съѣздомъ приняты. А. В. Шейрманъ объясняетъ, почему въ комиссіи выборныхъ не имѣется свѣдѣній о станціяхъ назначенія и отправокъ по копиямъ. А. Ф. Мевіусъ подтверждаетъ и пополняетъ это разъясненіе. К. К. Гейнцельманъ требуетъ статистики о состояніи рынковъ потребленія. Съѣздъ отвергъ это тре-

бованіе. А. В. Шейрманъ присоединяется къ П. Н. Горлову высказать благодарность двумъ выборнымъ, а третьему порицаніе. Съѣздомъ принято. К. К. Гейнцельманъ требуетъ, чтобы комиссія выборныхъ взыскивала переборы съ желѣзныхъ дорогъ въ пользу углеотправителей. Съѣздъ отвергъ это требованіе. В. А. Бабинъ требуетъ, чтобы основаніемъ статистики отправокъ угля по станціямъ назначенія были желѣзнодорожные документы. М. М. Крамаревъ не допускаетъ обязательнаго требованія при заявленіяхъ на вагоны указывать станцію назначенія. А. Ф. Мевіусъ поясняетъ, въ какой формѣ поступаютъ эти заявленія. П. А. Карповъ не допускаетъ обязательнаго указанія въ заявленіяхъ станцій назначенія. В. А. Бабинъ требуетъ своевременнаго веденія статистики за каждый мѣсяць. П. Н. Горловъ проситъ уполномоченныхъ VI съѣзда отвѣтить на его вопросы, что они сдѣлали по каждому пункту постановленій VI съѣзда. Н. С. Авдаковъ отвѣчаетъ по каждому вопросу особо. А. В. Шейрманъ указываетъ, что съѣздъ уже благодарилъ уполномоченныхъ VI съѣзда. М. А. Золотаревъ заявляетъ, что на VI съѣздѣ онъ былъ порицателемъ дѣйствій уполномоченныхъ V съѣзда, и поясняетъ, что уполномоченные сами сдѣлать ничего не могутъ, но только могутъ двинуть вопросы далѣе. А. К. Алчевскій дѣлаетъ поправку, что въ прошломъ году онъ не порицалъ дѣйствій уполномоченныхъ, но возражалъ только противъ преимущества приданнаго Екатерининской желѣзной дорогѣ передъ Миллеровскою; и добавляетъ, что уполномоченные сами не могутъ исполнить всѣхъ постановленій съѣзда, а могутъ только ходатайствовать. П. А. Карповъ предлагаетъ благодарить уполномоченныхъ VI съѣзда. А. В. Шейрманъ высказываетъ благодарность уполномоченнымъ всѣхъ предшествовавшихъ съѣздовъ. П. Н. Горловъ указываетъ, что благодарность не во время—не есть благодарность. Редакторъ-издатель Южно-Русскаго Горнаго Листка заявляетъ благодарность съѣзду за матеріальное пособіе, оказанное изданію. Засѣданіе закрыто въ 3½ часа дня. Слѣдующее назначено вечеромъ въ 7 часовъ, въ зданіи биржи.

Стенографическій отчетъ 13-го засѣданія.

(У т р о м ъ)

Предсѣдатель. Мм Гг! 16-го ноября, согласно желанію вашему, я по телеграфу отнесся къ директору Горнаго Департамента съ ходатайствомъ вашимъ о дозволеніи включить въ программу экстренныхъ земскихъ собраній Бахмутскаго и Славяно-сербскаго уѣздовъ, независимо отъ вопроса объ обложеніи каменно-угольныхъ и соляныхъ копей земскимъ сборомъ, и вопросъ о проведеніи грунтовыхъ дорогъ. На это я 18 ноября получилъ увѣдомленіе отъ директора Горнаго Департамента, что г. Министръ государственныхъ имуществъ сообщилъ объ этомъ ходатайствѣ г. Министру внутреннихъ дѣлъ. Какъ сочувственно относится ко всѣмъ ходатайствамъ съѣзда правительство, можно видѣть изъ полученнаго мною нынѣ увѣдомленія (читаетъ):

Харьковъ. Тайному Советнику Иславину.

Вопросъ о проектахъ подъѣздныхъ путей переданъ Министромъ внутреннихъ дѣлъ чрезъ губернатора на обсужденіе Бахмутскаго и Славяносербскаго экстренныхъ собраній.

Кулибинъ.

Ваше ходатайство, какъ видите, вполне удовлетворено. Теперь вамъ представляютъ докладъ комиссіи подъ предсѣдательствомъ А. Ф. Мевіуса о мѣрахъ привлеченія горнорабочихъ къ копамъ и заводамъ.

Мевіусъ (Прочитавъ докладъ. См. въ концѣ: Доклады) Вотъ весь проектъ, который комиссія разсмотрѣла и нашла возможнымъ предложить съѣзду на разсмотрѣніе и утвержденіе. Если съѣзду угодно будетъ его одобрить, то конечно его нужно будетъ представить на утвержденіе въ Министерство.

Авдаковъ. Нельзя ли выразиться такъ, чтобы свѣдѣнія, о которыхъ упоминаетъ комиссія, собирались и группировались гг.

выборными, чтобы съезд могъ видѣть, въ какомъ положеніи находится этотъ вопросъ. Въ докладѣ сказано неопредѣленно, чтобы готовить исподволь. Тогда свѣдѣнія могутъ затеряться и не достигнуть съезда.

Председатель. Угодно ли утвердить докладъ, какъ онъ былъ прочитанъ? Если угодно, то онъ будетъ представленъ на утверженіе Министерства.

Шейерманъ. Я бы предложилъ съезду уставъ этотъ принять, но не представлять его на утверженіе высшей власти. Можетъ быть первый опытъ дѣйствій Совѣта укажетъ необходимость въ чемъ нибудь сдѣлать измѣненіе. Такъ какъ это Общество благотворительное, то я не думаю, чтобы сейчасъ, какъ будетъ избранъ Совѣтъ, необходимо понадобилось утверженіе устава.

Шевіустъ. Можетъ ли быть этотъ уставъ приведенъ въ дѣйствіе безъ чьего либо разрѣшенія, хотя бы г. губернатора? Есть законъ, запрещающій всякіе сборы въ пользу кассъ, учреждений и т. д. безъ разрѣшенія. Если губернаторъ имѣетъ право разрѣшить, то дѣйствительно на первый разъ этого разрѣшенія будетъ достаточно, такъ какъ уставъ этотъ выработанъ однимъ лицомъ и рассмотрѣнъ въ одномъ только засѣданіи, такъ что легко могли вкратъ-ся ошибки.

Золотаревъ. Уставъ этотъ можетъ быть утвержденъ г. Министромъ внутреннихъ дѣлъ въ видѣ временной мѣры.

Гордѣенко. Мнѣ кажется правы тѣ, которые желаютъ сдѣлать съ представленіемъ этого устава на утверженіе высшаго начальства; дѣйствительно, есть нѣкоторыя стороны въ этомъ уставѣ, которыя заслуживаютъ болѣе строгаго вниманія и обсужденія. Цѣль настоящаго устава та, чтобы привлечь рабочихъ на шахты.

Авдаковъ. Въ докладѣ отвергнуто привлеченіе рабочихъ.

Гордѣенко. Значитъ, это цѣль благотворительная. Я знаю, что прежде этотъ вопросъ значился подъ рубрикою: привлеченіе рабочихъ на шахты. Какъ бы то ни было, этотъ уставъ имѣетъ въ виду сбереженіе здоровья и жизни рабочихъ. Углепромышленники нуждаются въ рабочихъ и говорятъ имъ: приходите къ

намъ работать, у насъ работы довольно, хотя правда, что работа наша не легка, не безопасна, не совсѣмъ здорова, но мы будемъ платить вамъ хорошую цѣну; если ваше здоровье потеритъ, если вы будете увѣчены, если будете убиты, мы вознаградимъ васъ. Это дѣйствительно человѣколюбиво. Но мнѣ кажется, что такого рода несчастіе едва ли вознаградимо и тутъ не столько требуется вознагражденіе, сколько нужны мѣры предупрежденія этого несчастія. Поэтому, мнѣ кажется, лучше было бы сказать опасливымъ рабочимъ такъ: приходите къ намъ работать, работы у насъ довольно, мы дадимъ вамъ хорошее, удобное, здоровое помѣщеніе, мы сдѣлаемъ прочныя лѣстницы, хорошіе ходы, устроимъ шахты совершенно безопасно; мы будемъ наблюдать, чтобы воздухъ въ шахтахъ былъ чистый, устроимъ хорошую вентиляцію, позаботимся, чтобы на шахтахъ ходилъ только народъ трезвый, пьяныхъ будемъ удалять; итакъ вы будете тамъ работать безопасно; если же вы потерпите, то мы отвѣтствуемъ, коли съ нашей стороны не будутъ приняты всѣ мѣры предосторожности. На эти мѣры я особенно указываю; надобно, чтобы онѣ были строго соблюдаемы и чтобы отвѣтствовало то лицо, которое не будетъ соблюдать ихъ, но не цѣлое общество огульно, за круговой порукой; иначе никто не станетъ тратить лишнихъ денегъ для того, чтобы строить хорошія лѣстницы, подпирать хорошо шахты и т. д., потому что онъ заплатилъ уже извѣстный налогъ съ вагона и для него совершенно все равно, погибнетъ ли одинъ человѣкъ или 40. Итакъ, думаю, настоящій проектъ долженъ быть приспособленъ именно вотъ къ этому предмету, къ мѣрамъ предосторожности. Надобно думать, что эти несчастія на каменноугольныхъ копяхъ довольно часты; какъ будто не подъ силу единичной личности удовлетворить каждой въ своемъ участкѣ, что тутъ нужно составить Общество, которое общими силами помогло бы этимъ потерпѣвшимъ. Я бы еще считалъ благотвореніемъ, если бы сказано было такъ: что каждый углепромышленникъ отвѣтствуетъ за непринятіе извѣстныхъ мѣръ и что углепромышленники вознаграждаютъ даже и тѣхъ рабочихъ, которые по своей винѣ, по неосторожности потерпятъ; а если воз-

награждать только вообще потерпѣвшихъ то это далеко неблаго-твореніе—это обязанность и почти дѣло суда. Подобнаго Общества мы нигдѣ не встрѣчаемъ; я даже не знаю, къ какому разряду его отнести. Мы знаемъ, что многіе терпятъ на желѣзныхъ дорогахъ, однако же дороги своихъ погибшихъ сами и хоронятъ, сами и вознаграждаютъ. Мы знаемъ, что и отъ фабрикъ, гдѣ также стекается много рабочихъ, также требуются полицейскія мѣры и они должны сами вознаграждать потерпѣвшихъ лицъ. Вотъ тѣ обстоятельства, на которыя я желалъ обратить вниманіе съѣзда и можетъ быть согласно имъ вамъ угодно будетъ сдѣлать какія нибудь измѣненія въ докладѣ.

Т а с к и н ъ. Е. С. Гордѣнко говоритъ, что этотъ уставъ составленъ нѣсколько невѣрно въ томъ отношеніи, что не указано на принятіе мѣръ безопасности. Считаю нужнымъ отвѣтить на это, что это уже предусмотрено правительствомъ и изданы очень недавно правила, и теперь только они вступаютъ въ силу, правила очень строгія для того, чтобы не допускать производства работъ съ явной или даже какой бы то ни было опасностью. Несомнѣнно, какія бы мѣры приняты ни были, какъ бы ни слѣдила администрація, и даже сами хозяева и распорядители дѣла, но разъ дѣло само по себѣ представляетъ извѣстную опасность, нельзя быть увѣреннымъ, чтобы несчастья не произошло; малѣйшая неосторожность можетъ повести къ несчастью, излишняя осторожность мѣшаетъ производству дѣла. Это все равно, если бы потребовать, чтобы кузнецъ работая въ кузницѣ, никогда не обжегся. Опасность является на каждомъ шагу и несчастные случаи могутъ быть. Конечно при горныхъ работахъ есть категория несчастныхъ случаевъ, которыя происходятъ по винѣ администраціи. Но въ счастію у насъ эти случаи крайне рѣдки; большинство случаевъ происходитъ по собственной неосторожности рабочихъ, и вотъ, какъ я полагаю, касса эта разработана съ тою цѣлью, чтобы придти на помощь тѣмъ лицамъ, которые, будучи производителями опасныхъ работъ, пострададутъ вслѣдствіе малѣйшей неосторожности или личнаго недостатка. Не знаю, какъ посмотрѣло бы общество на такое обстоятельство, ког-

да несчастный случай произошел по явному недостатку или явной винѣ со стороны администраціи рудника, но въ этомъ смыслѣ мѣры уже приняты и есть лица, которыя должны за этимъ слѣдить. Наконецъ, я съ удовольствіемъ могу сказать, что большинство гг. углепромышленниковъ принимаетъ эти мѣры безропотно, сознавая вполне цѣлесообразность ихъ.

Председатель. Теперь намъ нужно разрѣшить нѣкоторые подробности, для того чтобы организовать эту кассу, напримеръ: какую сумму съѣздъ ассигнуетъ на канцелярскіе расходы; потомъ, сколько съѣздъ отчислить въ пользу кассы изъ имѣющихся остатковъ сорока-копѣечнаго сбора, и наконецъ, избрать какуюнибудь администрацію для кассы. Неудобно ли будетъ съѣзду все это опредѣлить.

Золотаревъ. Изъ остатковъ настоящаго года можно отнести 10,000 рублей.

Шейерманъ. Когда будетъ опредѣляться вся смѣта, тогда и это будетъ опредѣлено.

Ачевскій. Мнѣ кажется, что проектъ устава кассы достаточно разработанъ комиссіею; быть увѣреннымъ въ томъ, что онъ совершененъ, не потерпитъ никакихъ измѣненій вслѣдствіе того, что онъ будетъ примененъ на практикѣ, этого я не думаю, но полагаю, что этотъ уставъ долженъ быть все таки представленъ на утвержденіе. Предполагается ввести уставъ въ дѣйствіе и потому для завѣдыванія этимъ дѣломъ обойтись безъ такого рода учрежденія коллегіальнаго, какъ Совѣтъ, немислимо. Слѣдовательно, если не представить на утвержденіе этихъ правилъ и не получить утвержденія, то я не знаю, какимъ образомъ можетъ касса начать свои дѣйствія. Очень можетъ быть, что правительство съ своей стороны сдѣлаетъ въ этомъ уставѣ какіянибудь дополненія. Но если мы его представимъ, то очень можетъ быть, что къ слѣдующему съѣзду мы получимъ уже утвержденный уставъ. Дѣйствія этой кассы, если мы даже немедленно представимъ уставъ на утвержденіе, могутъ начаться не ближе, какъ черезъ годъ, на томъ основаніи, что до тѣхъ поръ, пока правила не будутъ утверждены

никакой Совѣтъ не можетъ существовать, никакихъ подготовительныхъ, такъ сказать, аргументовъ для разрѣшенія этихъ всѣхъ несчастныхъ случаевъ мы въ своемъ распоряженіи не можемъ имѣть. Безъ этихъ подготовительныхъ актовъ никакая коммиссія не можетъ произнести на каждый случай своего рѣшенія. Если мы не узаконимъ этого, если касса не будетъ утверждена, мы не будемъ имѣть въ своемъ распоряженіи этихъ весьма цѣнныхъ документовъ, безъ которыхъ касса не можетъ открыть своихъ дѣйствій. А потому я полагалъ бы, что непременно надо представить на утвержденіе выработанныя правила и сейчасъ же постановить, что всѣ остатки отъ сорока-копѣчнаго сбора, которые есть, отчислить въ принадлежность этой будущей кассы.

Авдаковъ. Но все таки на сѣздѣ слѣдуетъ избрать членовъ Совѣта. Можетъ быть утвержденіе получится очень скоро.

Алчевскій. Это неудобно, пока уставъ не утвержденъ.

Авдаковъ. Но представьте, что утвержденіе послѣдуетъ черезъ 2 недѣли; зачѣмъ же ждать до будущаго сѣзда, когда Совѣтъ могъ бы быть избранъ теперь и могъ бы начать свои дѣйствія тотчасъ по утвержденіи устава.

Предсѣдатель. Вѣдь неудобства никакого не можетъ произойти, если будетъ избранъ Совѣтъ. Онъ не будетъ дѣйствовать, пока уставъ не будетъ утвержденъ, но будетъ избранъ на всякій случай, чтобы, послѣ утвержденія устава, не ждать будущей сессіи и начать дѣйствія кассы.

Алчевскій. Н. С. Авдаковъ слишкомъ поспѣшно считаетъ утвержденіе устава въ двѣ недѣли. Дай Богъ, чтобы онъ былъ утвержденъ черезъ полгода. Существованіе хотя благотворительной кассы, безъ утвержденія, незаконно. Существуютъ законы, которые налагаютъ извѣстныя карательныя мѣры въ тѣхъ случаяхъ, если существуетъ какое нибудь учрежденіе и о немъ не объявлено. Самый выборъ членовъ Совѣта не будетъ имѣть той серьезности, какую онъ долженъ имѣть. Можетъ быть найдутся люди, которые въ виду такого положенія дѣла откажутся отъ баллотировки въ члены Совѣта и выборъ будетъ имѣть видъ совершенной слу-

чайности. Какъ извѣстно, никакой уставъ не утверждается правительствомъ цѣликомъ; правительство никакъ не можетъ отказаться отъ того, чтобы провѣрить представляемый уставъ, на сколько онъ дѣйствительно достигаетъ своей цѣли, на сколько онъ не задѣваетъ интересовъ третьихъ лицъ и не существуетъ ли какихъ либо противорѣчій съ основными узаконеніями. Слѣдовательно, лица, которыя согласились бы принять на себя обязанность членовъ Совѣта, приняли бы на себя обязанность такого учрежденія, основанія котораго имъ въ настоящее время не извѣстны.

А в д а к о в ъ. Я возвращаюсь къ докладу комиссіи, гдѣ прямо сказано, чтобы приступить къ выполненію этой кассы по утвержденіи устава, если утвержденіе будетъ необходимо. Если уставъ будетъ утвержденъ даже черезъ полгода, какъ вы говорите, зачѣмъ же ждать до будущаго съѣзда?

Председатель. Очень возможно, что уставъ нѣсколько видоизмѣнится, какъ говоритъ А. К. Алчевскій, но времени утвержденія мы опредѣлить не можемъ; между тѣмъ, если бы утвержденіе послѣдовало до открытія будущаго съѣзда, то ничто не мѣшаетъ самому ходу дѣла, если теперь будутъ избраны члены Совѣта. Если угодно съѣзду избрать членовъ Совѣта теперь, то можно сдѣлать это во время перерыва, послѣ доклада, который прочтетъ собранію П. А. Карповъ.

Выслушавъ докладъ: объ основаніяхъ для обложенія копей и заводовъ земскимъ сборомъ. (Смотр. въ концѣ: Доклады).

А л ч е в с к і й. Выслушавъ докладъ, въ которомъ изложено мнѣніе комиссіи, я конечно не могу не признать, что всѣ эти мѣры есть какъ бы временное средство для того, чтобы какимъ нибудь образомъ на время уладиться съ земствомъ въ распредѣленіи падающихъ на рудники налоговъ. Но, какъ я уже имѣлъ честь высказать въ одномъ изъ засѣданій, этотъ налогъ, если бы онъ былъ распредѣленъ даже однимъ изъ тѣхъ способовъ, которые указаны въ докладѣ, все таки не отвѣчаетъ основному положенію о земскихъ учрежденіяхъ. Во временныхъ правилахъ сказано, что для взысканія налога оцѣнивается зданіе, а не доходность его. Теперь

во всемъ томъ, что мы здѣсь проектируемъ, я вижу налогъ на доходность, на промышленность и даже на самое производство продукта. Слѣдуетъ ли земству облагать уголь какимъ нибудь сборомъ? Я этотъ вопросъ разрѣшаю для себя лично такимъ образомъ: если на уголь, т. е. на топливо назначается въ пользу земства налогъ, то почему же земство не дѣлаетъ налога и на дрова? И вотъ я остаюсь при томъ мнѣнїи, что налогъ и способъ налога, къ которому стремится земство, незаконны, и рано или поздно намъ необходимо хлопотать объ изданїи положительнаго на этотъ счетъ закона; даже еслибы правительство и признало этотъ налогъ необходимымъ, то чтобы были указаны границы этого налога, потому что по многимъ и многимъ примѣрамъ въ земской жизни видно, что безъ этого ограниченїя, промышленности, какой угодно, всегда будетъ наноситься величайшїй вредъ.

Карповъ. Противъ мнѣнїя, высказаннаго г. Алчевскимъ, нечего возражать. Комmissiя сама понимала неудобство примѣненїя нынѣшнихъ правилъ и потому раздѣлила этотъ вопросъ на двѣ части. Намъ, прежде всего, нужно придти къ какому нибудь заключенїю, чтобы упорядочить налогъ, протестовать противъ котораго мы теперь не можемъ; второе—когда уже выяснятся отношенїя, выработаются привила и мы будемъ имѣть данныя, какъ облагать промышленность на будущее время, тогда можетъ быть составлено ходатайство. Въ данное время комmissiя не могла имѣть этихъ данныхъ и потому не могла формулировать правилъ, не подтвержденныхъ фактами. Вотъ, этой второй части комmissiя и не докладываетъ, въ виду отсутствїя такихъ данныхъ.

Алчевскій. Я не могу не преклониться и не быть признательнымъ П. А. Карпову за тотъ компромиссъ, который предлагается.

Карповъ. Необходимо по крайней мѣрѣ уравновѣрить налогъ, чтобы углепромышленность не платила больше того, что платятъ другїе. Вотъ цѣль тѣхъ полномочїй, которыя мы желаемъ предоставить нашимъ выборнымъ для участїя въ земскомъ собранїи.

Предсѣдатель. Дѣйствительно, весь докладъ носить на себѣ характеръ инструкцїи для преподанїя тѣмъ уполномочен-

нымъ, которые будутъ представлять ваши интересы на предстоящихъ собраніяхъ. И потому я спрашиваю съѣздъ, признаетъ ли онъ тѣ основанія, которыя выработаны и указаны комиссіей, достаточными и цѣлесообразными на тотъ предметъ, который подлежитъ обсужденію предстоящихъ земскихъ собраній.

Гордѣнко. Служа земству, я обязанъ защищать его интересы, хотя здѣсь дѣло касается не земства Харьковской губерніи, а земства Екатеринославской губерніи, и исключительно двухъ уѣздовъ ея: Вахмутскаго и Славяносербскаго. Я много могъ бы сказать по поводу земскаго обложенія, по поводу отношеній углепромышленниковъ къ самому земству; но здоровье мое и силы не позволяютъ мнѣ высказать того, что я желалъ бы разъяснить настоящему съѣзду. Если что заставило меня отозваться въ настоящее время, такъ это то миѣніе, что будто бы углепромышленники не обязаны платить земству, или по крайней мѣрѣ, они сомнѣваются въ правильности и законности обложенія каменнаго угля въ пользу земскихъ повинностей. Но такое миѣніе говорило бы о неблагодарности углепромышленниковъ, о несправедливой ихъ претензіи. Прежде здѣсь еще высказывалось такое миѣніе: что земству не надо платить, потому что оно ничего для углепромышленности не дѣлаетъ. Повидимому это справедливо, но только повидимому. Обратите вниманіе на то, что по ходатайству же земства построены желѣзныя дороги; они построены на счетъ налоговъ земства. Правительство изъ земскаго же кармана уплачиваетъ гарантію этимъ самымъ желѣзнымъ дорогамъ. Далѣе, на счетъ того же земства построена цѣлая сѣть Донецкихъ желѣзныхъ дорогъ; потомъ, для развитія горнаго дѣла и другихъ промысловъ, интересы которыхъ тѣсно связаны съ интересами углепромышленности и горнаго дѣла, земство и городъ ходатайствовали о постройкѣ технологическаго института и городъ сдѣлалъ на это пожертвованіе въ 50,000 и отвелъ большое пространство земли. Это все для вашей же пользы. Въ этихъ же видахъ земство издержало очень много на постройку реальныхъ училищъ, чтобы подготовить молодыхъ людей къ поступленію въ институтъ и чтобы потомъ эти молодые люди,

приобрѣтя техническія знанія, могли служить вамъ. Слѣдовательно упрекъ земству совершенно несправедливъ. Разумѣется, если ограничиться единичнымъ какимъ нибудь рудникомъ, то владѣлецъ одной шахты можетъ сказать: ко мнѣ не прокладываютъ дорогъ, мнѣ земство ничего не дѣлаетъ. Но надобно сказать, что въ этомъ отношеніи мы смѣшиваемъ понятіе о земской повинности съ понятіемъ о повинности общественной и частной. Есть повинность государственная, повинность земская и наконецъ повинность общественная и частная. Повинность государственная относится къ пользамъ и нуждамъ всего населенія въ государствѣ; повинность земская—мѣстная; хотя надобно сказать, что многія государственныя повинности, которыя должны быть исполняемы на средства всего государства исполняются земствомъ, но есть много и собственно земскихъ повинностей. Наконецъ есть повинность частная и повинность общественная. Такъ, если какіе нибудь углепромышленники будутъ жаловаться, что вотъ мы платимъ повинности земскія на тотъ предметъ, на другой и третій, а между тѣмъ нѣтъ у насъ проселочныхъ дорогъ, нѣтъ мостиковъ, нѣтъ у насъ училищъ, а мы платимъ на всѣ земскія нужды, въ томъ числѣ и на училища; нѣтъ у насъ доктора, а мы платимъ и на медицинскую часть. Это все мѣстная повинность: постройка мостиковъ у себя, постройка проселочныхъ дорогъ и т. п. Земство строитъ только транспортныя дороги и не можетъ заботиться о всѣхъ проселочныхъ дорогахъ. Если нѣтъ у нихъ учителя, то земство не въ состояніи въ каждомъ хуторѣ заводить школы, не можетъ имѣть въ каждомъ селеніи медика. Несправедливы тѣ углепромышленники, которые говорятъ: „земство должно построить дороги къ нашимъ шахтамъ, земство должно построить мостики“. Они пожалуй скажутъ: мы платимъ земскія повинности, давайте же намъ и медиковъ, стройте больницы и т. д. Слишкомъ требовательны гг. углепромышленники! Они требуютъ проложенія дорогъ, но даже не хотятъ сказать, какія именно дороги нужны, въ какомъ направленіи ихъ провести. Они хотятъ, чтобы само земство и объ этомъ позаботилось. Далѣе, въ ряду всѣхъ промысловъ, углепромышленность наименьше

обременена. Она не знаетъ государственной повинности, она не платитъ ни акциза, ни гильдейскихъ пошлинъ.

Г о л о с а. Платить гильдейскій сборъ.

Г о р д ѣ е н к о. То ли вы платите, господа, что сахарные заводчики. И вотъ вы хотите похерить еще земскій налогъ и даже свои частные налоги. Въ виду этихъ притязаній углепромышленники не справедливы. Я не восхваляю земства, не говорю, чтобы оно совершенно правильно употребляло собранныя деньги; даже не говорю, чтобы оно равномерно облагало предметы, подлежащія обложенію земскимъ налогомъ; но говорю, какъ законъ говорить, какъ говорить совѣсть. Дальше, при опредѣленіи налога тутъ ссылались на временныя правила объ опредѣленіи налога на промышленныя заведенія. Это заключается не во временныхъ правилахъ, а есть для этого Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта 21 ноября 1866 г. (Алчевскому) Я васъ покорнѣйше прошу прочитывать эти статьи.

А л ч е в с к і й. (читаетъ): 1) Высочайше утвержденнымъ 21 ноября 1866 г мнѣніемъ Государственнаго Совѣта дозволено назначать земскіе сборы въ числѣ другихъ предметовъ съ фабричныхъ заводскихъ и торговыхъ помѣщеній и вообще всякаго рода зданій и сооружений. На этомъ основаніи земское собраніе Харьковскаго уѣзда 2 октября 1866 г. подвергло налогу изъ торговыхъ и промышленныхъ заведеній—винокуренные заводы, пряничные и конфектные, воскобойные, химическіе, шерстомойные, писчебумажные, колокольные, водяные мельницы, шинки, склады водочные, заводы и постоялые двory съ правомъ продажи водки, и тогда же выразило убѣжденіе въ справедливости подвергнуть обложенію всѣ, кромѣ крестьянскихъ вѣтряныхъ мельницъ, фабрики и заводы Харьковскаго уѣзда.

2) Высочайше утвержденнымъ 3 іюля 1867 года (сборн. прав. росп. т. 2 стр. 98) мнѣніемъ Государственнаго Совѣта: „законъ 21 ноября 1866 года, что при обложеніи фабричныхъ, заводскихъ и торговыхъ помѣщеній надлежитъ принимать въ расчетъ цѣнность и доходность только самыхъ помѣщеній, имѣль въ виду выразить, что помѣщенія сіи должны быть оцѣниваемы вмѣстѣ съ машинами

и другими необходимыми принадлежностями фабричнаго заводскаго и промысловаго устройства, не вводя однакоже въ оцѣнку ни находящихся въ сихъ помѣщеніяхъ матеріаловъ, припасовъ и издѣлій завода или промысла, ни торговыхъ и промышленныхъ оборотовъ. Но, одобряя такое толкованіе закона, Государственный Совѣтъ не счелъ нужнымъ измѣнить самый текстъ онаго, а полагають достаточнымъ предоставить Министру внутреннихъ дѣлъ разъяснить упомянутый законъ въ потребныхъ случаяхъ, въ указанномъ смыслѣ“.

3) Предоставить гг. гласнымъ при собраніи свѣдѣній о фабрикахъ и заводахъ, торговыхъ и промышленныхъ заведеніяхъ, въ случаѣ не соглашеній съ владѣльцами о цѣнности и доходности ихъ заведеній, примѣнять въ дѣлу 89 статью правилъ о порядкѣ приведенія въ дѣйствіе положенія о земскихъ учрежденіяхъ.

Е. С. Гордѣнко. Позвольте мнѣ объяснить порядокъ, какимъ образомъ взимается налогъ съ промышленныхъ и фабричныхъ заведеній. Земство, согласно мнѣнію Государственнаго Совѣта, утвержденному Высочайшей волею, дѣлаетъ оцѣнку недвижимаго имущества, торговыхъ и промышленныхъ заведеній; оно оцѣниваетъ устройство, зданіе, всѣ машины и всѣ принадлежности этого заведенія. Оцѣнка эта производится въ присутствіи самаго владѣльца. Если же онъ не согласенъ, то по ст. 89 Земск. Полож. можно приглашать другихъ лицъ присутствовать при оцѣнѣ. Земская коммисія оцѣниваетъ все устройство, но здѣсь не берется во вниманіе товаръ и самое производство, потому что это капиталъ оборотный; онъ не составляетъ недвижимости. Самое производство также не облагается земствомъ, но оно облагается, въ видѣ акциза, государственнымъ сборомъ. Земству предоставляется оцѣнивать промышленное заведеніе по его стоимости и доходности. Доходность опредѣляется земствомъ и городомъ такимъ образомъ: напримѣръ, оцѣнивается домъ; въ этомъ домѣ живетъ самъ хозяинъ; онъ никому не отдаетъ его въ наемъ и никакого дохода не получаетъ; какъ же опредѣлить его доходность? Домъ этотъ сравниваютъ съ другимъ домомъ, который отдается въ наемъ и представляетъ извѣстные

доходы. Касательно фабричныхъ и коммерческихъ заведеній конечно не берется въ расчетъ ихъ оборотъ, который можетъ быть миллионный, но берется во вниманіе помещеніе и принадлежащее къ нему устройство. Такимъ образомъ земство у насъ оцѣнивало винокуренные заводы, посудные и т. д., а что касается доходности, то берутъ во вниманіе аренду съ этого завода. Мнѣ кажется этимъ самымъ путемъ можно оцѣнить и шахты. Именно, можно опредѣлить стоимость сооружений и доходность въ видѣ арендной платы. Можно даже больше сдѣлать, какъ наша городская управа. Она оцѣниваетъ все городскія имущества и опредѣляетъ огульную цифру доходности. Цѣнность же самихъ городскихъ имуществъ по ихъ доходности опредѣляется, смотря по части города, отъ 5 до 6%. Законъ требуетъ, чтобы налогъ на городскія надобности платился или въ размѣрѣ 1% стоимости или 10% доходности. Къ сожалѣнію земство не ограничено въ опредѣленіи размѣра налога, оно можетъ устанавливать налогъ и свыше 10%. Правительство сознаетъ эту несправедливость и городъ отъ этого терпитъ; такъ что городъ на себя, на свои нужды не можетъ брать больше 1% стоимости и 10% доходности; но земство можетъ налагать и 20% и 30%. Правительство сознаетъ этотъ недостатокъ и даже злоупотребленія и обѣщаетъ это исправить. При изданіи городского положенія, которое совершеннѣе земскаго, это ограниченіе оговорено. Необходимость такого ограниченія частныхъ интересовъ вытекаетъ изъ самыхъ началъ гражданскаго права. При опредѣленіи сбора въ пользу города законъ всегда опредѣлялъ высшую норму этого сбора. Нынѣ правительство имѣетъ въ виду установить подобный высшій предѣлъ и для всѣхъ предметовъ земскаго обложенія, но до сихъ поръ это не приведено въ исполненіе. Вотъ объ этомъ слѣдовало бы ходатайствовать.

А л ч е в с к і й. Не могу не согласиться съ Е. С. Гордѣенко во многомъ, не могу не относиться съ должнымъ уваженіемъ къ земскимъ учрежденіямъ, но также не могу не констатировать такого рода явленій земской жизни, которыя составляютъ уклоненіе отъ самой идеи земскихъ учрежденій, правилъ и законовъ, существ-

вующихъ для нихъ. Не могу я относиться иначе потому, что мы, будучи также земскими людьми и плательщиками налоговъ, видимъ, какъ со стороны нѣкоторыхъ земскихъ учрежденій совершаются несправедливости. Собственно я съ Е. С. Гордѣенко не въ разногласіи относительно земскихъ учрежденій, но и онъ допускаетъ возможность не совсѣмъ земскихъ явленій въ земскихъ учрежденіяхъ. Я сошлюсь на слѣдующій фактъ: какимъ образомъ локомобиль въ 10 силъ, стоящій въ дѣйствительности 3,000, оцѣнивается земствомъ въ 75,000, исходя изъ того, что паровая сила въ 1 лошадь должна быть оцѣнена въ 7,500 руб., а локомобиль въ 10 силъ по постановленію земскаго собранія оцѣнивается въ 10 разъ болѣе. Какимъ образомъ можно такъ цѣнить? Неужели такія дѣйствія земства могутъ заслуживать уваженія со стороны лицъ заинтересованныхъ?! Налоги мы должны платить, потому что земскія учрежденія во многомъ и многомъ приносятъ свою долю пользы для всего населенія и для насъ въ томъ числѣ. На обязанность земства возложена забота о народномъ здоровіи, о врачеваніи, о народномъ образованіи. Но тѣмъ не менѣе мы находимъ болѣе цѣлесообразнымъ не скупиться и давать добровольно налоги и пожертвованія въ пользу тѣхъ же учрежденій, которыя и лѣчатъ и учатъ, но подъ условіемъ, чтобы все, даваемое нами, болѣе достигало цѣли. Если мы будемъ въ характерѣ земскихъ учрежденій усматривать такого рода дѣйствія, что налоги не уменьшаются, налоги тяжелы, расходы на содержаніе управленія увеличиваются, а между тѣмъ дѣйствительно нѣтъ никакихъ заботъ о томъ, чтобы были проложены грунтовыя дороги, то какъ же къ этому относиться съ уваженіемъ. Позвольте мнѣ опять сослаться на примѣръ: къ ст. Изюмъ, которая отправляетъ теперь 6 мил. пуд. угля, къ станціи, которая имѣетъ значеніе, какъ часть какаго нибудь сооруженія, государственнаго-общественнаго, къ этой станціи нѣтъ грунтовой дороги, по которой можно было бы проѣхать не только съ возомъ угля, но даже въ легкомъ экипажѣ. Затѣмъ, если и есть дорога отъ Горловки на Чумацкое, то кто проложилъ ее? Это мы проложили, углепромышленники, заплатили свои кровныя деньги. Вотъ

это мы видимъ съ одной стороны, а съ другой—видимъ желаніе земства взять съ насъ какъ можно больше.

Гордѣнко. Я не хочу вступать въ дальнѣйшее преніе, такъ какъ это отвлекло бы насъ отъ настоящаго вопроса. Скажу только нѣсколько словъ. По отношенію проселочныхъ дорогъ я сказалъ, что это повинность не земская, а повинность общественная; впрочемъ и земство могло бы принять на себя эту обязанность; но вѣдь проселочныхъ дорогъ много и протяженіе ихъ составитъ милліоны верстъ. Если дадутъ земству милліоны, тогда и эти дороги будутъ построены. Оставивши этотъ взглядъ, я хотѣлъ сказать съѣзду, что ему слѣдовало бы ходатайствовать объ опредѣленіи высшей нормы земскихъ налоговъ, выше которой земство не имѣло бы права облагать. Это непремѣнно нужно. Потомъ скажу вамъ еще. Имущество наше несетъ не одну тяготу; оно обладается и правительствомъ, и земствомъ, и обществомъ. Каждое изъ нихъ обладается въ размѣрѣ своихъ нуждъ. Правительство говоритъ: мнѣ нужны милліоны, для моихъ государственныхъ надобностей, и это слѣдуетъ заплатить, собравъ съ такихъ то и такихъ то предметовъ. Земство говоритъ: мнѣ на мои нужды надобны сотни тысячъ, обществу нужны десятки тысячъ и т. д. и для всѣхъ этихъ нуждъ большею частью облагается недвижимая собственность. Напримѣръ, съ какого нибудь дома правительство назначаетъ взять 10% доходности, но оно можетъ назначить и 20 и 30%, соразмѣрно своимъ нуждамъ. Земство, не обращая вниманія на то, что правительство уже обложило, съ своей стороны обладается соразмѣрно своимъ нуждамъ; общество—тоже самое. Итакъ, если всѣ эти три стороны, безъ всякаго отношенія къ общему количеству налога, будутъ устанавливать свои налоги, каждый по своему усмотрѣнію, то до такой степени возрастутъ эти налоги, что наше имущество сдѣлается не нашей собственностью, мы не будемъ имъ пользоваться. Такъ вотъ, надо намъ ходатайствовать о томъ, чтобы была опредѣлена норма налога на всякіе предметы обложенія и въ томъ числѣ на каменный уголь. Тогда мы будемъ обезпечены въ томъ, что мы имѣемъ имущество; теперь же оно намъ почти не принадлежитъ.

Г о л о с а. Совершенно вѣрно.

Председатель. Милостивые Государи! Основанія, указанная въ докладѣ, которыя должны служить руководствомъ для нашихъ уполномоченныхъ, еще болѣе разъяснены выслушанными нами преніями, поэтому я предлагаю вамъ преній по этому вопросу не продолжать, а сдѣлать небольшой перерывъ, которымъ я прошу васъ воспользоваться, чтобы избрать по запискамъ членовъ Совѣта.

Гордѣнко. Я еще хотѣлъ просить васъ ходатайствовать объ открытіи въ г. Харьковѣ Технологическаго Института.

Председатель. Объ этомъ уже постановлено вчера.

Авдаковъ. Не найдете ли полезнымъ, чтобы въ нашемъ ходатайствѣ присоединить голосъ г. представителя земства.

Г о л о с а. Непремѣнно! Просимъ!

(Засѣданіе прервано на 10 минутъ)

Председатель. Милостивые Государи! По общему желанію было постановлено указать на запискахъ лицъ, которыя должны быть избраны въ члены Совѣта, для завѣдыванія горнорабочей кассой. Но во время перерыва одинъ изъ гг. членовъ съѣзда подалъ такую мысль, чтобы впредь до утвержденія проекта устава возложить эту обязанность на комиссію выборныхъ. Угодно ли будетъ съѣзду согласиться съ мнѣніемъ отдѣльнаго лица?

Г о л о с а. Самое удобное! Совершенно вѣрно! Это самое лучшее!

Председатель. Теперь не угодно ли выслушать докладъ А. В. Шейермана по ревизіи отчетности выборныхъ?

Выслушанъ и утвержденъ докладъ ревизіонной комиссіи. (Смотр. въ концѣ: Доклады).

Шейерманъ. Въ заключеніе, комиссія предлагаетъ вамъ утвердить смѣту на будущій годъ. По прежней смѣтѣ представлялось такъ: что выборные получаютъ по 6,000 въ годъ, а председатель 7,000. Въ дѣйствительности же они получали гораздо меньше, такъ какъ они расходуютъ больше 6,000 р. на содержаніе канцелярію. Поэтому комиссіи казалось лучше указать дѣйстви-

тельное содержаніе гг. выборныхъ и назначить особенную сумму для канцеляріи. (Читаетъ смѣту. Смотр. въ концѣ: Докладъ ревизіонной комиссіи). Такимъ образомъ смѣта расходовъ составитъ въ 25,800 рублей, а приходная смѣта не менѣе 40,000, предполагая, что отправленій въ 1883 году будетъ не меньше какъ въ настоящемъ году. (Смѣта принята). Затѣмъ, господа, за утвержденіемъ этой смѣты, я еще полагаю, что выборные должны получать свое жалованье, во время совѣщательныхъ собраній за каждый прошедшій мѣсяць, а гг. уполномоченные должны получать по полугодіямъ; расходъ же на содержаніе канцеляріи производится по мѣрѣ надобности, причемъ всѣ сборы въ $\frac{1}{15}$ съ пуда всегда должны находиться на текущемъ счету, и такъ какъ остатокъ суммъ получаетъ благотворительное назначеніе, то слѣдуетъ вести учетъ каждой копѣйкѣ, почему и жалованье не должно выдаваться впередъ. (Принято). Весь остатокъ относится въ фондъ кассы горнорабочихъ, всего 10,260 руб.

А в д а к о в ъ. Какъ рѣшилъ съѣздъ относительно пріобрѣтенія карты?

Я ш е в с к і й. Окончательное рѣшеніе не постановлено, потому что, по утвержденіи этого расхода, были возобновлены пренія и до сихъ поръ вопросъ открытъ.

Н о с о в ъ. Я хотѣлъ сказать о необходимости и полезности составленія статистическихъ свѣдѣній по рудникамъ. Мнѣ приходилось видѣть такія изданія, въ видѣ брошюръ и картъ, за границей. Конечно, это не можетъ быть поставлено въ обязанность, но еслибы гг. выборные пожелали составить такую карту, то не найдеть ли съѣздъ удобнымъ предложить всѣмъ гг. углепромышленникамъ сообщать подробныя свѣдѣнія въ видѣ брошюръ, какъ это дѣлается за границей; хотя свѣдѣнія сообщаются очень краткія, но они очень полезны, и если бы кто нибудь изъ гг. выборныхъ или углепромышленниковъ пожелалъ составить подобныя свѣдѣнія, то я просилъ бы съѣздъ изъявить свое сочувствіе.

Б а р п о в ъ. Вы предлагаете собирать статистическія свѣдѣнія объ условіяхъ, въ которыхъ находятся рудники и о количествѣ отправляемаго товара?

Шейерманъ. Я позволилъ бы себѣ просить съѣздъ прибавить къ смѣтѣ на содержаніе канцеляріи выборныхъ еще нѣкоторую сумму, въ виду той статистики по станціямъ назначенія, которая требуетъ большаго труда и спеціальнаго человѣка. Статистика по станціямъ отправленія не такъ сложна, но къ каждой станціи отправленія можетъ приурочиваться очень много станцій назначенія; слѣдовательно трудъ значительно увеличится.

Мевіусъ. Статистика разросется если не втрое, то навѣрное вдвое, потому что каждый отправитель имѣетъ нѣсколько станцій назначенія.

Шейерманъ. Не угодно ли прибавить на этотъ предметъ 800 руб.

Голоса. 1,000 руб., 800 мало! Совершенно вѣрно.

Бабинъ. Позволяю себѣ сказать, что прочитаннымъ отчетомъ ревизіонной комиссіи утверждается, такъ сказать, дѣятельность гг. выборныхъ за прошлый годъ. Я, какъ представитель Азовской дороги, не могу не выразить съ своей стороны признательности гг. выборнымъ за то содѣйствіе, которое я всегда встрѣчалъ съ ихъ стороны и особенно считаю своимъ пріятнымъ долгомъ обратиться съ этимъ заявленіемъ къ г. выборному по Азовской дорогѣ.

Голоса. Благодаримъ!

Золотаревъ. Польза этого учрежденія дѣйствительно такъ громаднa, что нельзя не быть признательнымъ; нужно только стараться статистическій отдѣлъ оформить болѣе положительными цифрами и потому я совершенно согласенъ на прибавку, о которой проситъ А. В. Шейерманъ.

Предсѣдатель. Вѣроятно все собраніе подтвердитъ предложеніе В. А. Бабина о выраженіи признательности гг. выборнымъ.

Голоса. Благодаримъ! Благодаримъ!

Предсѣдатель. Я долженъ напомнить относительно приобрѣтенія карты, что въ журналѣ засѣданія выражено такъ: приобрѣсти одноверстную карту и для этого назначить деньги. Послѣ этого были возбуждены пренія, которыми однако не отмѣня-

лось это постановление. Потому я прошу назначить необходимую сумму.

Предложение принято.

Горловъ. Я желалъ бы выслушать отъ выборныхъ отвѣтъ на слѣдующій вопросъ: отчего они игнорировали постановление прошлаго съѣзда и не указали прямо тѣхъ владѣльцевъ копей, отъ которыхъ отправлялся уголь, а указали только отправителей. Какъ предсѣдатель комиссіи по подѣзднымъ путямъ, я наткнулся на серьезные вопросы, которыхъ не могъ рѣшить и врядъ ли кто можетъ отвѣтить на вопросы, возникшіе вслѣдствіе такого смѣшенія. Я не понимаю, почему такая простая вещь не была исполнена. Затѣмъ, я хотѣлъ бы еще спросить гг. выборныхъ, довольны ли они сами тѣми распорядками, которые существовали до сихъ поръ. Мнѣ кажется, благодарность, которая выражена В. А. Бабинымъ, всецѣло относится къ г. выборному отъ Азовской дороги. Такъ какъ я человѣкъ нейтральный, то я прошу выразить благодарность и г. выборному Константиновской дороги; но, вмѣстѣ съ тѣмъ, не могу не высказать порицанія выборному Донецкой дороги, который слишкомъ небрежно относился къ своему дѣлу.

Шейерманъ. Относительно замѣчанія, что выборные распредѣляли вагоны не по копямъ, а по отправителямъ, они представили то объясненіе, что не имѣли въ рукахъ своихъ никакихъ документовъ. Отправитель просилъ назначить вагоны, не указывая съ какой коши и не имѣя постановленія съѣзда, чтобы такихъ заявленій не исполнять, они исполняли ихъ. Въ настоящее время имѣется постановление съѣзда, чтобы такихъ заявленій не исполнять, и потому выборные будутъ чувствовать подъ собою твердую почву и требованій такихъ не будутъ принимать.

Мевіусъ. Я это и хотѣлъ сказать: что требуютъ вагоны и не указываютъ копей. Что же мы должны были сдѣлать, если мы не имѣли постановленія съѣзда, чтобы такія требованія не исполнялись? Намъ ничего не оставалось, какъ исполнять ихъ, и ожидать положительнаго постановленія съѣзда, чтобы такимъ лицамъ прямо отказывать.

Золотаревъ. Я подтверждаю эти слова г. председателя комиссіи выборныхъ, потому что у меня всегда оффициально спрашивали, съ какой копи идетъ уголь, такъ какъ у меня идетъ уголь не только съ моихъ копей.

Гейнцельманъ. Позвольте еще упомянуть объ одномъ отдѣлѣ стастики, которая весьма хромаетъ. Это—статистика о состояніи рынковъ потребленія. Такъ, при рассмотрѣніи вопроса о возможности сбыта угля на Москву и юго-западный край, никакихъ статистическихъ данныхъ мы не нашли, такъ что у насъ нѣтъ той опоры, которая необходима для выясненія возможности или невозможности доставлять свой уголь на извѣстные пункты. Поэтому не находите ли вы возможнымъ поручить той же комиссіи выборныхъ подготовить эти свѣдѣнія, напримѣръ, касательно Москвы: сколько идетъ англійскаго угля по направленію изъ Петербурга въ Москву, кто главные отправители и получатели. Тоже самое и относительно другихъ рынковъ, которые представляются намъ въ будущемъ.

Шейерманъ. Свою собственную статистику вести, и то достаточно. Но, затѣмъ, я присоединяюсь къ мнѣнію П. Н. Горлова, чтобы выразить благодарность только двумъ выборнымъ.

Предсѣдатель. Такъ понимало и большинство съѣзда. П. Н. Горловъ еще болѣе рельефно высказалъ то, что каждый думалъ.

Гейнцельманъ. Я имѣю еще другое предложеніе; оно относится къ переборамъ, которые понинѣ продолжаютъ существовать и вѣдаться въ формѣ не переборовъ, а поборовъ. Не находите ли вы возможнымъ поручить той же комиссіи выборныхъ, чтобы войти въ соглашеніе съ разными желѣзными дорогами о полученіи обратно этихъ переборовъ, такъ какъ для насъ, какъ отдѣльныхъ единицъ, это чрезвычайно неудобно и усложняетъ дѣло; между тѣмъ, еслибы было одно учрежденіе, которое являлось бы представителемъ насъ всѣхъ, то дѣло упростилось бы значительно.

Мевіусъ. Это явилось бы особое агентство о переборахъ. Для этого нужно имѣть присяжнаго повѣреннаго; едвали выборнымъ это можетъ быть доступно.

Гейнцельманъ. Позвольте напомнить, что было одно лицо, нѣкто М. . . . , которое взяло на себя веденіе этихъ дѣлъ; но онъ собралъ 10 или 20 тысячъ рублей и затѣмъ удралъ. Въ комиссіи намъ нечего этого опасаться.

Шейерманъ. Это не дѣло комиссіи.

Бабинъ. Я по статистикѣ хотѣлъ сказать слѣдующее. Здѣсь было говорено, что не будутъ принимать заявленій безъ указанія станцій назначенія. Мнѣ кажется, эти данныя удобнѣе собирать по квитанціямъ желѣзныхъ дорогъ, потому что углепромышленникъ можетъ заявить станцію назначенія и не отправить туда, а въ квитанціи это будетъ вѣрнѣе.

Брамаревъ. Для углепромышленниковъ обозначать станціи назначенія будетъ чрезвычайно затруднительно и явится много неточностей. Конечно было бы лучше заявлять, по возможности, о станціяхъ назначенія, но чтобы это не было непремѣннымъ условіемъ для требованія вагоновъ. Теперь обыкновенно пишется на табую то дорогу столько то и т. д. Установленіе же предлагаемой графы никакой пользы не принесетъ, такъ какъ назначеніе послѣ требованія можетъ измѣниться. Гораздо удобнѣе было бы вести отчетъ по истеченіи мѣсяца; тогда это свершившійся фактъ и свѣдѣнія будутъ вполнѣ вѣрны.

Мевіусъ. Въ настоящее время заявленія поступають такимъ образомъ: на разныя станціи Азовской дороги, на разныя станціи Харьковско-Николаевской дороги. Не признаетъ ли съѣздъ справедливымъ поставить въ обязанность отправителямъ отмѣчать станцію назначенія, и допускать погрузку вагоновъ только въ томъ случаѣ, если будетъ указано, куда грузъ отправляется; если же не укажутъ, то начальникъ станціи долженъ отказать.

Карповъ. Это невозможно къ выполненію, именно потому, что мы незнаемъ, куда покупатель нашъ отправить, на какую станцію. Онъ отъ насъ требуетъ положимъ на Лозово-Севастополь-

скую дорогу и, продавая уголь на разныхъ станціяхъ, не можетъ опредѣлить, на какую стнцію именно назначить. Слѣдовательно, если отъ насъ будутъ этого требовать обязательно, то мы не будемъ имѣть возможности отправлять нашъ уголь.

Шейерманъ. Вы будете указывать только общее направленіе груза, а начальникъ станціи въ суточномъ соемъ увѣдомленіи долженъ указать, сколько вагоновъ и куда пошло.

Грамаревъ. Обозначать при требованіи, куда я отправляю вагоны, рѣшительно затруднить и кромѣ того начальники станцій будутъ имѣть предлогъ не давать вовсе вагоновъ.

Шейерманъ. Начальникъ станціи никогда не можетъ отказать вамъ въ вагонахъ, потому что вы ему заявите станцію назначенія; иначе онъ не можетъ отправить груза, не обозначивъ въ квитанціи, на каую станцію идетъ грузъ.

Бабинъ. Позвольте мнѣ сказать еще одно слово: всякія свѣдѣнія, особенно статистическія, хороши, когда онѣ не запоздали. Этого не будетъ, если свѣдѣнія будутъ вестись такъ, чтобы онѣ были обработаны не позже слѣдующаго мѣсяца за отчетомъ, а то мы встрѣтимся съ грудю неразобранныхъ вѣдомостей, которыя придется еще обрабатывать.

Предсѣдатель. Мм. гг! Мы уже начинаемъ видѣть предъ собой берегъ, но намъ еще предстоитъ одолѣть два жгучихъ вопроса: о подъѣздныхъ путяхъ и о тарифѣ. Вопросы эти требуютъ еще нѣкоторой разработки. Такъ какъ у насъ вечеръ будетъ занятъ выборами въ биржевомъ залѣ, то не угодно ли сейчасъ послѣ окончанія этого засѣданія, заняться съ Н. С. Авдаковымъ, по вопросу о тарифѣ, а завтра въ 10 ч., передъ засѣданіемъ общаго собранія, съ П. Н. Горловымъ, по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ.

Горловъ. Прежде закрытія засѣданія позвольте мнѣ сказать нѣсколько словъ. Такъ какъ предстоятъ выборы и такъ какъ на первомъ засѣданіи докладъ гг. уполномоченныхъ былъ выслушанъ не вполне внимательно, то я желалъ бы предложить гг. уполномоченнымъ рядъ вопросовъ. Мы поручили имъ ходатайствовать о проведеніи двухъ магистральныхъ линій—на Миллерово и на Вол-

гу; мы поручили имъ ходатайствовать объ устройствѣ складовъ въ г. Харьковѣ и другихъ городахъ; мы поручили имъ ходатайствовать объ уменьшеніи земскихъ сборовъ и ихъ урегулированіи; мы поручили имъ ходатайствовать объ уменьшеніи тарифовъ на перевозку минеральнаго топлива, объ устройствѣ паровыхъ рельсовыхъ подъѣздныхъ путей, объ устройствѣ пристаней и Мариупольскаго порта, объ улучшеніи пароходства, о введеніи пошлины на ввозимый въ Россію иностранный уголь, о проведеніи грунтовыхъ и шоссеинныхъ дорогъ отъ горныхъ разработокъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, объ обязательномъ отчужденіи земель подъ частныя дороги отъ рудниковъ и копей къ мѣстамъ сбыта или путямъ сообщенія, о производствѣ развѣдокъ въ Донецкомъ бассейнѣ. Я спрашиваю гг. уполномоченныхъ, какія магистральныя линіи проведены или начаты въ 1882 г.?

А в д а к о в ъ. Ни одной.

Г о р л о в ъ. Какіе склады устроены? Какіе земскіе сборы уменьшены? Какіе тарифы уменьшены? Какія работы подъяты по устройству пристаней и улучшенію пароходства? Что сдѣлано хорошаго въ регламентаціи учрежденія выборныхъ?

А в д а к о в ъ. Потрудитесь начать вопросы сначала, а я вамъ буду отвѣчать по порядку.

Г о р л о в ъ. Какая магистральная линія начата или проведена въ 1882 г.?

А в д а к о в ъ. Ни одной.

Г о р л о в ъ. Въ прошломъ году это было вмѣнено въ обязанность уполномоченнымъ.

В а с и л ь е в ъ. Этотъ вопросъ совершенно не идетъ къ дѣлу; уполномоченные не могутъ проводить линій.

А в д а к о в ъ. На это есть отвѣтъ въ докладѣ уполномоченныхъ. Относительно желѣзныхъ дорогъ, уполномоченными достигнуто то, что желѣзнодорожныя вѣтви, о которыхъ ходатайствовали съѣздъ, утверждены Комитетомъ Министровъ и назначены на первую очередь. Когда онѣ будутъ построены, отъ съѣзда и уполномоченныхъ не зависитъ. Относительно правилъ о складахъ, ходатай-

ство VI-го съѣзда представлено г. Министромъ путей сообщенія на разсмотрѣнїе гг. Министровъ финансовъ и государственныхъ имуществъ. По полученїи отъ нихъ справокъ, правила о складахъ были разсмотрѣны при совѣщанїяхъ въ Техническо-Инспекторскомъ комитетѣ и затѣмъ г. директоръ департамента желѣзныхъ дорогъ сдѣлалъ слѣдующую резолюцію: что по разсмотрѣнїи проекта правилъ о складахъ, для внесенїя этого вопроса въ Государственный Совѣтъ, препятствїй не имѣется. Мнѣ извѣстно, что въ іюлѣ мѣсяцѣ настоящаго года это дѣло находилось въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ и только въ концѣ октября мѣсяца поступило на разсмотрѣнїе г. Министра путей сообщенія.

Горловъ. Какіе земскіе сборы уменьшены?

Авдаковъ. Вамъ извѣстно.....

Горловъ. Мнѣ все извѣстно, но никакихъ результатовъ нѣтъ. Какія пристани устроены?

Авдаковъ. Пристани устраиваются въ Каменкѣ и въ Екатеринославѣ. Что касается другихъ вашихъ вопросовъ, то отвѣчая на нихъ, мнѣ пришлось бы повторить весь отчетъ уполномоченныхъ.

Шейерманъ. Съѣздъ уже благодарилъ гг. уполномоченныхъ за ихъ весьма усердную дѣятельность. Послѣ вашего заявленїя, съѣзду остается только вторично благодарить ихъ.

Золотаревъ. Вопросы Н. П. Горлова мнѣ совершенно понятны. Въ прошломъ году вышло нѣкоторое неблагоприятное столкновеніе по поводу выборовъ. Это маленькое столкновеніе произошло потому, что было выражено неудовольствїе по поводу дѣйствїй уполномоченныхъ V съѣзда. Однимъ изъ главныхъ порицателей дѣйствїй уполномоченныхъ былъ я; теперь я имѣю честь состоять уполномоченнымъ VI съѣзда. Я указывалъ, что гг. уполномоченные недостаточно энергично и недостаточно ясно выставили требованія, предложенныя V съѣздомъ. Господа! кто изъ насъ знакомъ съ канцелярской процедурой, тотъ знаетъ, что никакой уполномоченный въ мірѣ не можетъ добиться тотчасъ окончательнаго рѣшенїя; онъ можетъ только направить дѣло. Я увораля гг. уполномоченныхъ V съѣзда въ томъ, что они не долж-

ны были согласиться на установленіе спеціальнаго сбора въ $\frac{1}{4}$ к. съ пуда отправляемаго угля. Въ то время, когда я былъ приглашенъ въ совѣщаніе Техвическо-Инспекторскаго комитета, я утверждалъ, что и $\frac{1}{8}$ составляетъ слишкомъ тяжелый налогъ. За $\frac{1}{4}$ к. стояли оба уполномоченные; я не могъ съ этимъ согласиться и вотъ эта причина заставила меня уѣхать изъ Петербурга, не дождавшись окончанія совѣщаній. За симъ я указывалъ, что ходатайство уполномоченныхъ V-го съѣзда о Миллеровской и Звѣревской вѣтви не было достаточно ясно обозначено. Сегодня я повторяю тоже самое обвиненіе. Въ настоящую минуту эти обѣ линіи выдвинуты впередъ; я не знаю, можетъ быть мы этимъ обязаны счастливой случайности, но все таки мы добились результата. Какъ членъ вашего собранія, я дѣлалъ упрекъ уполномоченнымъ. Я можетъ быть былъ не совсѣмъ не правъ, но въ настоящую минуту насъ упрекать нельзя. Далѣе, вопросъ о земскомъ налогѣ. Земскій налогъ не былъ опровергнутъ представителями прежнихъ съѣздовъ. Мы достигли того результата, что постановленіе земства опротестовано и намъ, какъ равноправнымъ земскимъ дѣателямъ, предоставлено разбирать этотъ вопросъ, поставить его на правильную почву, чего представители V съѣзда не добились. Насъ нельзя обвинять въ томъ, что мы не могли отстоять отмѣны земскаго обложения: мы протестовали, мы обратились къ прямому пути, по которому въ этомъ отношеніи слѣдуетъ идти. Мы исполнили свою обязанность по отношенію къ вамъ, но признаюсь вамъ, господа, мы ничего не могли сдѣлать для того, чтобы добиться отмѣны этого налога и вы не въ правѣ отъ насъ требовать, чтобы мы добились того, что совершенно отъ насъ не зависитъ. Мы можемъ только просить, ходатайствовать, и наша обязанность—не забывать ни одной іоты въ тѣхъ ходатайствахъ, которыя постановлены съѣздомъ.

Горловъ. Тоже самое я вамъ говорилъ въ прошломъ году, а вы меня все таки распекали.

Алчевскій. Я очень сожалѣю, что П. Н. Горловъ изъ прошлогодняго нашего собранія вынесъ такое убѣжденіе, что будто

бы я порицалъ дѣйствіе уполномоченныхъ V съѣзда. Считаю нужнымъ исправить его. Я относился и отношусь съ полнымъ уваженіемъ къ дѣйствіямъ гг. уполномоченныхъ прошедшаго съѣзда. Но я находилъ нѣкоторыя разногласія въ одномъ пунктѣ. Я говорилъ, что къ постройкѣ Криворожской линіи приступлено; она длинна и будетъ стоить дорого; между тѣмъ, Миллеровская вѣтвь сравнительно короткая, для насъ болѣе необходимая, оставлена безъ исполненія, а о ней то мы и постановили болѣе ходатайствовать. Что же касается того, что уполномоченные VI съѣзда не могли ни построить Миллеровской и Звѣревской дорогъ, ни расчистить и улучшить порты, ни заставить земство, чтобы оно со всѣмъ отказалось отъ взиманія налога съ каменноугольной промышленности, я предоставляю судить вамъ. Я понимаю такъ, что уполномоченные могутъ представить извѣстнаго рода ходатайство, на основаніи состоявшагося постановленія съѣзда, а затѣмъ исполнить все это, сомнѣваюсь, чтобы были въ силахъ какіе бы то ни было уполномоченные. Это—дѣла очень большія; они требуютъ много времени, весьма сложныхъ условій и предъявлять такого рода требованія къ прошлымъ уполномоченнымъ или будущимъ я не знаю, какъ назвать.

К а р и о в ъ. Въ виду этихъ пререканій я просилъ бы предложить съѣзду вопросъ. Подтверждаетъ ли съѣздъ вновь свое постановленіе: благодарить своихъ уполномоченныхъ за ихъ усердную и цѣлесообразную дѣятельность?

Г о л о с а. Благодаримъ! Подтверждаемъ!

Ш е й е р м а н ъ. Я скажу еще болѣе. Общественное мнѣніе придаетъ большое значеніе нашимъ съѣздамъ. Всѣ знаютъ, что углепромышленность и наши съѣзды пользуются такимъ сочувствіемъ въ высшихъ сферахъ, что мы не можемъ не быть признательны за это не только уполномоченнымъ VI съѣзда, но и уполномоченнымъ всѣхъ прошедшихъ съѣздовъ, и кромѣ благодарности нашимъ уполномоченнымъ всѣхъ съѣздовъ, мы ничего не имѣемъ выразить.

Горловъ. Благодарность, которая не была сдѣлана своевременно, въ настоящее время опоздала.

Предсѣдатель. За сдѣланнымъ отзывомъ собранія, что дѣйствія уполномоченныхъ совершенно согласны съ ожиданіями членовъ собранія, я нахожу, что на этой почвѣ намъ продолжать разговоръ совершенно безцѣльно. Объявляю засѣданіе закрытымъ.

Журналъ 14 засѣданія (25 Ноября, вечеромъ).

Засѣданіе открыто въ 7^{1/2} часовъ вечера. Присутствовало 37 членовъ съѣзда.

Составленъ и прочтенъ для провѣрки права голоса списокъ лицъ, имѣющихъ право избирательнаго голоса. Списокъ этотъ съѣздомъ утвержденъ безъ возраженій. Намѣчено по запискамъ лицъ, предлагаемыхъ къ избранію въ выборные отъ углепромышленниковъ. Произведена закрытая баллотировка. Затѣмъ намѣчены по запискамъ лица, предлагаемыя къ избранію въ кандидаты выборныхъ и произведена баллотировка ихъ. Намѣчены по запискамъ лица, предлагаемыя къ избранію въ уполномоченные отъ VII съѣзда и произведена баллотировка ихъ. Присутствовавшими, принимавшими участіе въ баллотировкѣ, лицами подписанъ избирательный листъ. Генералъ М. А. Золотаревъ предлагаетъ, чтобы уполномоченные ходатайствовали о узаконеніи съѣздовъ и самихъ уполномоченныхъ, какъ постоянныхъ представителей промышленности.—Засѣданіе закрыто въ 10^{1/2} часовъ вечера. Слѣдующее назначено на 26 число въ 12 часовъ дня.

Стенографическій отчетъ 14-го засѣданія

(вечеромъ).

Предсѣдатель. Милостивые Государи! Какъ вамъ извѣстно, сегодняшнее засѣданіе посвящается выборамъ 3-хъ членовъ въ комиссію выборныхъ отъ углепромышленниковъ, 3-хъ къ нимъ кандидатовъ и 3-хъ уполномоченныхъ для ходатайствованія по постановленіямъ сѣзда предъ правительствомъ. Г. секретарь прочтетъ вамъ списокъ лицъ, которыя имѣютъ право избирательнаго голоса. (Секретарь читаетъ):

Списокъ лицъ, имѣющихъ право избирательнаго голоса.

- | | | |
|---|---|---------|
| 1. Г. Авдаковъ, отъ горнаго и промышленнаго Общества | 1 | голосъ. |
| 2. „ Алчевскій, представитель отъ Алексѣевского горнопромышленнаго Общества | 1 | голосъ, |
| 3. „ Баеръ, отъ г. Уразовой | 1 | „ |
| 4. „ Горловъ, за себя | 1 | „ |
| 5. „ Гейнцельманъ, отъ г. Малкина | 1 | „ |
| 6. „ фонъ Гелеръ, за себя и отъ г. Шаховой | 2 | „ |
| 7. „ Даниловъ, за себя и отъ Южно русскаго Общества. | 2 | „ |
| 8. „ Древицкій, за себя и отъ г. Синоревскихъ | 2 | „ |
| 9. „ Депперадовичъ, за себя | 1 | „ |
| 10. „ Заславскій, за себя | 1 | „ |
| 11. „ Зеленцовъ, отъ г. Фелькнера | 1 | „ |
| 12. Генераль Золотаревъ, за себя и отъ г. Губонина
(Давыдова) | 2 | голоса. |
| 13. Г. Кеберъ, за себя | 1 | „ |
| 14. „ Крамаревъ, отъ г. Голуба | 1 | „ |
| 15. „ Крамаревъ, за себя и отъ братьевъ Аптекманъ | 2 | „ |
| 16. „ Кузнецовъ, за себя и отъ г. Пшеничнаго | 2 | „ |
| 17. „ Ленардъ, отъ г. Наслѣдышева | 1 | „ |

18. Г. Мевіусъ, отъ графа Орлова	1	голосъ.
19. „ Пестеревъ, отъ г. Казьмина	1	„
20. „ Рутченко, за себя и отъ г. Мандрькиной	2	„
21. „ Скарятинъ, отъ Русскаго Общества пароходства и торговли	1	„
22. Г. Уманскій, за себя и отъ г. Хлытчіева	2	голоса.
23. „ Успѣнскій, за себя и отъ гг. Рыковскихъ	2	„
24. „ Шейрманъ, за себя и отъ г. А. Аптекмана	2	„
25. „ Кореневъ, за себя (Ташковскій рудникъ) и отъ г. Фрекена	2	голоса.
26. Г. Шипиловъ, отъ Товарищества Кореневъ и Шипиловъ	1	„
27. Г. Хенкенъ, отъ г. Майданскаго (Верлинскаго)	1	„
28. „ Поповъ Н. Ф., за себя	1	„
29. „ Кошкинъ, за себя	1	„
30. „ Карповъ, за себя и отъ г. Попова Я. К.	2	„
31. „ Родаковъ, за себя	1	„
32. „ Фенинъ, за себя и отъ г. Прохорова	2	„
33. „ Пушкаревичъ, отъ г-жи Фронцевичъ	1	„
34. „ Сомовъ, за себя	1	„

34 лица а всего 47 голосовъ.

Председатель. Никто не протестуетъ противъ избирательныхъ правъ названныхъ здѣсь лицъ? (Молчаніе). Я долженъ напомнить собранію заявленіе, сдѣланное генераломъ Поповымъ, что со стороны Области Войска Донскаго будетъ избранъ особый уполномоченный независимо отъ тѣхъ 3-хъ лицъ, которыя будутъ избраны для западной части Донецкаго бассейна; между тѣмъ, генераль Поповъ передалъ право своего голоса г. Карпову. Признаетъ ли собраніе эту передачу законной и можетъ ли генераль Поповъ передать свой голосъ?

Авдаковъ. Почему же нѣтъ: онъ—углепромышленникъ.

Кошкинъ. Если онъ не имѣеть права голоса, то и я также не имѣю.

Председатель. Не угодно ли вамъ теперь написать на запискахъ имена тѣхъ лицъ, которыхъ вамъ угодно будетъ избрать въ выборные отъ углепромышленниковъ, для того, чтобы потомъ баллотировать ихъ шарами. (Подаютъ записки). Число записокъ совершенно соотвѣтствуетъ тому числу лицъ, которое имѣется въ списокѣ. По запискамъ получили голоса слѣдующія лица: Мевіусъ—40 голосовъ, Яшевскій—39, Депрерадовичъ—36, Пестеревъ—5, Шишиловъ—2, Сомовъ—2, Горловъ—2. Преобладающее большинство голосовъ получили гг. Мевіусъ, Яшевскій и Депрерадовичъ. Слѣдовательно эти 3 лица прежде всего будутъ баллотироваться.

Золотаревъ. Зачѣмъ намъ терять время на баллотировку шарами, когда получилось такое подавляющее большинство.

Горловъ. Баллотировать всегда необходимо.

Закрытой баллотировкой получили: гг.: Мевіусъ—избирательныхъ голосовъ 40, неизбирательныхъ 4; Яшевскій—40 и 4; Депрерадовичъ—34 и 10. Остальные лица отказались отъ баллотировки.

Председатель. Теперь я прошу васъ тѣмъ же порядкомъ намѣтить на запискахъ 3-хъ кандидатовъ къ выборнымъ. Я долженъ вамъ при этомъ заявить, что прибыло еще 3 голоса; слѣдовательно будетъ 47 голосовъ. (Подаютъ записки). По запискамъ получили голоса слѣдующія лица: г. Сомовъ—38, Пестеревъ—28, Тиръ—25, Миненковъ—22, Ленардъ—8, Уманскій—4, Гейнцельманъ—3, Древицкій—2, Прохоровъ—2 и нѣсколько лицъ по одному голосу.

По баллотировкѣ шарами получили: гг. Сомовъ—41 избирательныхъ и 6 неизбирательныхъ; Пестеревъ—34 и 13, Тиръ—35 и 12, Миненковъ—27 и 20, Ленардъ—15 и 32; остальные отказались отъ баллотировки.

Председатель. Слѣдовательно въ кандидаты, по большинству голосовъ, избраны: гг. Сомовъ, Тиръ и Пестеревъ. Теперь я попрошу васъ тѣмъ же порядкомъ написать на запискахъ уполномоченныхъ. (Подаютъ записки). По запискамъ получили: гг. Авдаковъ—41, Горловъ—39, Шейерманъ—32, Алчевскій—14, Исла-

винь—7, Золотаревъ—6, Даниловъ—3, Карповъ—3, Кеберъ—2, Заславскій—1. Слѣдовательно, по большинству голосовъ, первымъ будетъ баллотироваться Н. С. Авдаковъ, получившій 41 записку. (Баллотируютъ). Г. Авдаковъ получилъ избирательныхъ голосовъ 35, неизбирательныхъ 12. Баллотируется П. Н. Горловъ.

Горловъ. Я благодарю за честь, но не могу принять на себя обязанности уполномоченнаго. Вотъ, придется ѣхать въ Бахмутъ на земское собраніе. а я не могу отлучиться.

Голоса. Просимъ! Въ Бахмутъ безъ васъ могутъ поѣхать.

Горловъ. Я ѣду за границу съ женой и не знаю, когда вернусь.

Голоса. Просимъ! Это еще лѣтомъ вы поѣдете.

Предсѣдатель. Позвольте васъ баллотировать.

Горловъ. Я прошу не баллотировать. (Общій говоръ) Я понимаю, что разъ принявъ полномочія, надо ихъ исполнять, а я не могу принять на себя этихъ обязанностей.

Голоса. Просимъ! Баллотировать!

По баллотировкѣ г. Горловъ получилъ избирательныхъ голосовъ 39, неизбирательныхъ 8. Слѣдующимъ баллотировался г. Шейерманъ и получилъ избирательныхъ голосовъ 24, неизбирательныхъ 23.

Предсѣдатель. Баллотируется А. К. Алчевскій.

Алчевскій. Баллотироваться я не могу и не желаю, потому что, во 1-хъ, признаю избранныхъ лицъ самымъ удачнымъ выборомъ и во 2-хъ, я лично не могу исполнять обязанности уполномоченнаго, такъ какъ я очень занятъ своими частными дѣлами. Поэтому я очень благодаренъ, но отъ баллотировки отказываюсь.

Горловъ. Я просилъ бы непременно баллотировать А. К. Алчевскаго, во всякомъ случаѣ, чтобы былъ четвертый человекъ, который могъ бы замѣстить въ случаѣ надобности.

Алчевскій. Я и въ прошломъ году согласился вслѣдствіе крайней необходимости, такъ какъ не было избрано 3 лица.

Голоса. Просимъ! Баллотировать!

Алчевскій. Я и въ прошломъ году не принялъ бы на себя обязанности и скажу вамъ откровенно, что я очень плохо исполнялъ эти обязанности.

Председатель. Слѣдующій по запискамъ—генераль Золотаревъ.

Золотаревъ. Я почти всѣмъ громогласно говорилъ еще раньше, что не могу на себя принять обязанности уполномоченнаго, потому что я совершенно расхожусь во многомъ, о чемъ прійдется ходатайствовать.

Голоса. Просимъ! (Председателю) Ваше Превосходительство! Васъ просимъ! Непремѣнно! Еще разъ просимъ!

Председатель. Я положительно не могу, такъ какъ прямыя обязанности мои отнимаютъ у меня слишкомъ много времени и я не рѣдко долженъ отлучаться изъ Петербурга.

Мевіусъ. Вѣдь придется быть только въ февралѣ въ Техническо-Инспекторскомъ комитетѣ.

Председатель. Вотъ тутъ то мнѣ и придется ѣздить на Екатерининскую дорогу и такъ какъ она въ теченіи 1883 года еще будетъ строиться, то я рѣшительно не могу.

Слѣдующія лица отказались отъ баллотировки.

Председатель. Слѣдовательно мы остановимся на тѣхъ 3-хъ лицахъ, которыя избраны въ уполномоченные.

Горловъ. Я бы просилъ баллотировать еще одного кандидата.

Председатель. Кандидатовъ къ уполномоченнымъ у насъ не положено избирать.

Горловъ. Отчего же не положено?

Председатель. Такъ выработано практикой. Наконецъ, если всѣ 3 лица не могутъ поѣхать, то достаточно, если двое будутъ ходатайствовать, а въ Бахмутѣ придется всего на два дня—это не можетъ никого затруднить. Слѣдовательно, мы на этомъ остановимся; я только попрошу васъ подписать избирательный листъ (Подписываютъ).

Избирательный листъ.

По закрытой баллотировкѣ шарами, въ засѣданіи 25 ноября, вечеромъ, избраны:

Выборными отъ углепромышленниковъ:

	избирает.	неизбирает.	всего.
1. А. Ф. Мевіусъ	40	4	44 голоса.
2. М. И. Яшевскій	40	4	44 „
3. Г. В. Депрерадовичъ	34	10	44 „

Кандидатами выборныхъ:

1. П. В. Сомовъ	41	6	47 „
2. Э. О. Тиръ	35	12	47 „
3. П. В. Пестеревъ	34	13	47 „

Уполномоченными отъ VII съѣзда:

1. П. Н. Горловъ	39	8	47 „
2. Н. С. Авдаковъ	35	12	47 „
3. А. В. Шейрманъ	24	23	47 „

Подлинный подписали: М. М. Крамаревъ; П. Карповъ; М. Заславскій; И. Даниловъ; Ив. Фенинъ; М. Золотаревъ; Л. Успѣнскій; А. Алчевскій; Зеленцовъ; Депрерадовичъ; Пестеревъ; Ленардъ; К. Гейнцельманъ; М. И. Пущкаревичъ; Кореневъ; Поповъ; Скарятинъ; Ив. Кошкинъ; Н. А. Родаковъ; А. Е. Кузнецовъ; Хенкенъ; В. И. Рутченко; А. Мевіусъ; Шипиловъ; М. Крамаревъ; Александръ фонъ-Гелеръ; Александръ Шейрманъ; А. Кеберъ; Баэръ; Уманскій; П. Сомовъ; Авдаковъ; по просьбѣ г. Древицкаго—Родзиновскій; П. Горловъ.

Золотаревъ. Я прошу позволенія сказать собранію нѣсколько словъ. Желательно, чтобы наши съѣзды получили прочное основаніе на будущее время. Нѣтъ сомнѣнія, что эти съѣзды принесли уже пользу; но при той шаткости, на которой они стоятъ въ настоящую минуту, оставаться нельзя. Съ каждымъ днемъ нарождаются вопросы болѣе и болѣе серьезные и мы останавливаемся надъ ихъ рѣшеніемъ только вслѣдствіе шаткости нашего положенія. Поэтому, намъ необходимо просить учрежденія бюро, или, примѣняясь къ закону о мануфактуръ-совѣтахъ, просить учрежденія въ родѣ мануфактуръ-совѣта, въ которомъ засѣдали бы тѣ же самыя лица, которыхъ мы избираемъ, но съ тою разницею, чтобы ихъ избирать не на одинъ годъ, а на нѣсколько лѣтъ сряду, что-

бы они могли подготавливать вопросы къ сѣзду. Это облегчило бы наши работы на сѣздѣ и мы не теряли бы непроизводительно времени, которое теряемъ въ настоящую минуту. Подобное бюро имѣло бы въ тоже время юридическое значеніе, котораго въ настоящее время наши уполномоченные не имѣютъ. Полагаю, что многіе согласятся со мною, что теперь своевременно возбудить подобное ходатайство передъ правительствомъ.

Предсѣдатель. Мнѣ остается только поздравить тѣхъ, которые удостоились выбора, и этимъ закончить настоящее засѣданіе. Я васъ попрошу пожаловать завтра въ 12 часовъ дня для выслушанія доклада о тарифѣ. Сегодняшнее засѣданіе объявляю закрытымъ.

Журналъ 15 засѣданія (26 Ноябрь).

Засѣданіе открыто въ 1 часъ дня. Присутствовало 41 членовъ съѣзда.

Н. С. Авдаковъ прочелъ вторую часть доклада комиссіи по вопросу о тарифѣ. По его прочтеніи М. А. Золотаревъ настаиваетъ на дифференціальномъ тарифѣ, какъ средствѣ для уравненія цѣны угля на мѣстѣ и уничтоженія преимущества однихъ углепромышленниковъ передъ другими; не видитъ непогрѣшимости земства, и не соглашается съ мнѣніемъ, высказаннымъ въ 13 засѣданіи Е. С. Гердѣенко; для него (генерала Золотарева) лично дифференціальный тарифъ невыгоденъ, но онъ настаиваетъ на немъ въ принципѣ по долгу справедливости; требуетъ собиранія и составленія самыхъ точныхъ статистическихъ свѣдѣній; предвидитъ, что правительство само назначитъ дифференціальный тарифъ, для всей промышленности невыгодный. Н. С. Авдаковъ поясняетъ, что комиссія въ принципѣ согласилась на дифференціальный тарифъ, но не можетъ согласиться со ставками, предложенными В. А. Бабинымъ. М. А. Золотаревъ переходитъ къ частностямъ, и указываетъ, что нынѣ дѣйствующіе тарифы самые необходимые и выгодные для французскаго горнаго и промышленнаго общества; приводитъ нѣкоторыя ставки изъ проекта В. А. Бабина. Е. Н. Таскинъ удивляется, почему комиссія не назначила ставки въ $\frac{1}{80}$ коп., а только въ $\frac{1}{70}$, если она не руководствовалась доходностью дорогъ. Н. С. Авдаковъ объясняетъ это. В. А. Бабинъ проситъ рѣшить принципиальный вопросъ: согласны ли члены съѣзда понизить тарифъ на дальнія разстоянія на счетъ возвышенія его на ближнія? П. А. Шипиловъ спрашиваетъ: пониженіе тарифа на дальнія разстоянія, при оставленіи существующаго на ближнія—есть ли это слѣдствіе признанія въ принципѣ дифференціального тарифа. А. Е. Алчевскій согласенъ, что докладъ ясно изображаетъ всѣ четыре фазы та-

рифа, обозначившіяся во время работъ комиссіи; высказывается весьма пространно противъ тарифа по проекту В. А. Бабина. М. А. Золотаревъ высказываетъ свое мнѣніе, изложенное письменно. К. К. Гейнцельманъ высказывается противъ дифференціального тарифа при предложенныхъ ставкахъ. П. А. Шипиловъ не согласенъ со ставками, назначенными по таблицѣ, но на принципъ дифференціального тарифа согласенъ. Е. С. Гордѣенко въ пространной рѣчи высказывается за то, чтобы отвергнуть предлагаемый тарифъ. Предсѣдателемъ объявленъ перерывъ засѣданія на десять минутъ. По возобновленіи засѣданія послѣ перерыва — предсѣдатель предложилъ приступить къ выслушанію и утверженію положеній доклада комиссіи по пунктамъ: на рѣшеніе собранія были предложены четыре положенія, посредствомъ открытой подачи голосовъ. По первому положенію: согласно ли собраніе съ заключеніями комиссіи—подано 19 голосовъ утвердительныхъ и 12 голосовъ отрицательныхъ. По второму вопросу: согласно ли собраніе принять проектъ В. А. Бабина—подано 7 голосовъ утвердительныхъ безусловно и 2 голоса утвердительныхъ условно и 22 голоса отрицательныхъ. По третьему вопросу: согласно ли собраніе съ проектомъ генерала М. А. Золотарева—подано 7 голосовъ утвердительныхъ безусловно, 2 голоса утвердительныхъ условно и 19 голосовъ отрицательныхъ, и кромѣ того два лица отказались отъ подачи голоса. Наконецъ по четвертому вопросу: согласно ли собраніе съ предложеніемъ П. Н. Горлова—подано 6 голосовъ утвердительныхъ безусловно и 3 голоса утвердительныхъ условно и 18 голосовъ отрицательныхъ, и кромѣ того четыре лица отказались отъ подачи голоса. Генераль М. А. Золотаревъ подалъ письменно отдѣльное мнѣніе. Послѣ этого вырѣшенія предложенныхъ вопросовъ—засѣданіе закрыто въ 4½ часа дня. Слѣдующее назначено на 12 часовъ дня 27 ноября.

Стенографическій отчетъ 15-го засѣданія.

Предсѣдатель. Мм. Гг! Въ засѣданіи 15 ноября былъ поставленъ на очередь вопросъ о тарифѣ и вопросъ этотъ возбудилъ продолжительныя пренія, послѣ которыхъ собранію угодно было, чтобы онъ для болѣе тщательной разработки былъ переданъ въ особую комиссію, подъ предсѣдательствомъ Н. С. Авдакова. Докладъ этотъ не могъ быть до сихъ поръ вамъ представленъ, потому что во 1) другіе вопросы разрабатывались въ комиссіяхъ; во 2) потому что этотъ вопросъ требовалъ особой разработки другихъ вопросовъ, весьма существенныхъ для каменноугольнаго дѣла; въ 3) потому, что въ занятіяхъ этой комиссіи пожелали принять участіе представители правленій тѣхъ дорогъ, которые особенно заинтересованы въ перевозкѣ угля. Теперь вопросъ этотъ разработанъ со всѣхъ сторонъ, и докладъ будетъ вамъ сдѣланъ Н. С. Авдаковымъ.

Авдаковъ. Настоящій докладъ составляетъ собственно вторую часть доклада по вопросу о расширеніи сбыта минеральнаго топлива. Докладъ объ установленіи благопріятныхъ для расширенія сбыта минеральнаго топлива тарифовъ. (Читаетъ докладъ комиссіи и заявленія: генерала Золотарева, гг. Иловайскаго, Горлова и представителя Тамбово-Саратовской дороги. Смотр. въ концѣ: Доклады. Вотъ все, что комиссіа имѣетъ доложить по вопросу о тарифѣ.

Золотаревъ. Здѣсь замѣчается странное явленіе. Мы стараемся цифрами, не совершенно вѣрными, доказывать данныя, которыя служатъ въ пользу только нѣсколькихъ лицъ. Если-бы собраніе хорошенько вникло въ вопросъ о тарифѣ, то оно увидѣло бы, что удержаніе настоящихъ ставокъ, съ пониженіемъ тарифа на дальнее разстояніе, есть ничто иное, какъ желаніе нѣсколькихъ, весьма не многочисленныхъ, лицъ удержать то господствующее положеніе на ближайшихъ рынкахъ, которымъ они пользуются въ настоящее время. Въ подтвержденіе этого имѣются цифры не га-

дательныя, но вѣрныя. Очень естественно: кто же согласится отказаться отъ господства на рынкѣ? Что ближніе рынки находятся въ рукахъ нѣсколькихъ человѣкъ—на это слѣдуютъ цифры. Вотъ здѣсь намъ было разослано распределѣніе грузовъ по станціямъ. Возьмите Харьковъ. Уголь, считая въ средней цѣнѣ 7 к. на мѣстѣ, придетъ въ Харьковъ со ст. Щербиновка по $11^{85}/100$ коп., между тѣмъ съ Рудничной по $12^{94}/100$, съ Лоскутовки по 13 к., съ Варварополя по $13^2/100$ к., съ Марьевки $13^{13}/100$, съ Изюма $13^{12}/100$, съ Лисичанска $13^{33}/100$. Руководствуясь настоящими выводами, я вижу, что для всѣхъ этихъ станцій являются почти равныя ставки. Кто же захочетъ упустить рынокъ, которымъ онъ командуетъ? Оставляя эти ставки въ прежнемъ видѣ, вы заставляете тѣхъ, которые находятся въ болѣе неблагопріятныхъ условіяхъ, подчиниться имъ. Я сижу впереди, плачу провозную плату 5 к., а другой платитъ 6 к.; слѣдовательно, при одной и той же цѣнѣ угля, я на 1 к. впереди и заставляю другихъ принять свою цѣну. Разсматривая вопросъ, мы видимъ, что въ настоящее время копи по Азовской дорогѣ находятся въ такомъ положеніи, какъ относительно юга, такъ и относительно сѣвера, и, съ проведеніемъ Екатерининской дороги, будутъ въ такомъ же положеніи относительно всего запада. Чѣмъ же уравнить такое неравенство? Единственная возможность—это дифференціальныи тарифъ, который несомнѣнно не позволитъ мнѣ, только потому, что я впереди на нѣсколько верстъ, брать большую цѣну противъ того, кто у меня назади. Такимъ образомъ изъ за интереса нѣсколькихъ лицъ, представляющихъ въ своей дѣятельности, согласно отчету выборныхъ, не больше $1/3$ всего производства, всѣ остальные подчиняются и соглашаются. Причина здѣсь понятна. Многіе надѣются на осуществленіе Богодуховской вѣтви и на то, что они тогда также будутъ впереди, и въ отношеніи нѣкоторыхъ рынковъ будутъ въ лучшемъ положеніи противъ другихъ; и на этомъ все основано. Но спрашивается, можемъ-ли мы съ увѣренностью сказать, что намъ будутъ даны подъѣздные пути и что намъ это будетъ выгодно. При тѣхъ условіяхъ, при которыхъ становится у насъ дѣло на съѣздѣ, это

слишкомъ сомнительно. Слѣдовательно, изъ за того, чтобы доставить господство на нѣкоторыхъ рынкахъ нѣкоторымъ лицамъ, мы отрицаемъ то, что было бы полезно для всѣхъ. Вчера или третьяго дня г. Гордѣенко говорилъ въ пользу налоговъ земства. Онъ доказывалъ намъ, что мы обязаны платить земству налоги; что мы должны относиться къ его дѣятельности съ глубокимъ уваженіемъ и чуть не признательностью, какъ къ непогрѣшному папѣ. Можетъ быть, я не дожилъ до тѣхъ лѣтъ, какъ г. Гордѣенко, но прожилъ я довольно, и вижу, что имѣніе мое обложено въ 10 разъ больше, нежели оно было обложено административнымъ управленіемъ, земскими сборами. Между тѣмъ, относительно удобствъ жизни земской, я никакой разницы не ощущаю, потому что наше земство обратилось въ какую то самопомощь, въ какое то перечисленіе общественныхъ капиталовъ въ частные. Не угодно ли вамъ проѣхать по нашимъ дорогамъ, взглянуть на земскія школы, на нашу медицинскую помощь, и вы совершенно согласитесь со мной. Въ настоящую минуту мы видимъ явленія весьма странныя. Мы знаемъ, что наши государственные финансы не блестящи—это извѣстно всѣмъ и каждому; мы знаемъ, что громадная доля нашихъ общихъ государственныхъ доходовъ идетъ на желѣзныя дороги; на нихъ были сдѣланы громадныя затраты, и отъ нихъ падаетъ громадная тягость на государство, а слѣдовательно, и на насъ всѣхъ. Многіе раздѣляютъ со мною мнѣніе, что казна не есть дойная корова, которую можетъ доить всякій и каждый. Изъ того отношенія, которое намъ было читано, видно, что Министерство путей сообщ. затрудняется относительно пониженія тарифа, въ виду бездоходности желѣзныхъ дорогъ. Всѣ наши теоретическіе выводы опровергнуть этотъ доводъ—не служатъ ни къ чему. Мы говоримъ, что хозяйство ведется плохо. Правительство намъ составило особую комиссію для провѣрки, но тѣмъ не менѣе хозяйство это въ такомъ видѣ, что оно убыточно для государства. И при такихъ задаткахъ, мы хотимъ, чтобы правительство усилило эту убыточность, понизивъ тарифъ. Не мыслимо, чтобы кто нибудь согласился на рѣшеніе въ нашу пользу, тѣмъ болѣе, что наше развитіе доказываетъ лучше

всего, что даже при настоящихъ невыгодныхъ условіяхъ, гдѣ нѣсколько лицъ господствуетъ надъ извѣстнымъ рынкомъ съ установленнымъ сбытомъ—все таки наше дѣло развивается, а слѣдовательно оно выгодно, потому что развитіе дѣла немислимо безъ личной выгоды для занимающихся имъ. Для меня лично дифференціальныи тарифъ не будетъ выгоденъ, но никогда, я уже говорилъ это, моя личная выгода меня не увлекала. Я всегда глядѣлъ на обобщеніе вопроса, какъ на единственную мѣру достиженія успѣха и справедливости. Я говорю, что не согласенъ на ставки, предложенныя г. представителемъ Азовской дороги и другими, но объ этихъ ставкахъ можетъ быть разговоръ и нужно видоизмѣнить ихъ. Не признать же въ принципѣ пользы отъ увеличенія до нѣкоторой степени провозной платы на ближнее разстояніе, съ значительнымъ уменьшеніемъ на дальное разстояніе—нельзя. За симъ намъ необходимо выработать болѣе правильныя, вѣрныя статистическія данныя относительно нашихъ движеній. Безъ этихъ правильныхъ статистическихъ данныхъ весьма трудно бороться и я полагаю, что при тѣхъ громадныхъ средствахъ, какія мы ассигновали на канцелярскіе доходы комиссіи выборныхъ, можно добиться этихъ цифръ. Но впередъ говорю,—не желаю быть пророкомъ, мы дождемся минуты, когда правительство выработаетъ намъ свой проектъ дифференціального тарифа и проектъ этотъ будетъ для всѣхъ насъ невыгоденъ. Между тѣмъ, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ сряду, правительство предоставляло намъ разрѣшеніе этого вопроса. Мы отъ него отказывались, представляя цифры далеко не положительныя, и преслѣдуя постоянно выгоды нѣсколькихъ, не многочисленныхъ членовъ нашего общества.

А в д а к о в ъ. То, что сказано генераломъ Золотаревымъ относительно полезности дифференціального тарифа нисколько не противорѣчитъ докладу комиссіи, ибо она признала въ принципѣ примѣненіе дифференціального тарифа вполне рациональнымъ; она не соглашается только съ предложенными ставками. Но ставки дифференціального тарифа могутъ быть различны. Можетъ быть такой дифференціальныи тарифъ, что на ближайшихъ разстояніяхъ

ставки останутся прежнія, а на дальнѣйшихъ онѣ будутъ понижены; можетъ быть и такой дифференціальный тарифъ, что на ближайшихъ разстояніяхъ ставки будутъ повышены, а на дальнѣйшихъ понижены; такъ что въ принципѣ комиссія ничего не имѣетъ противъ дифференціального тарифа, но она противъ ставокъ, предложенныхъ представителемъ Азовской дороги.

Золотаревъ. Я теперь не могу ставить вопросъ на почву личностей, но здѣсь, къ сожалѣнію, я принужденъ это сдѣлать. Дѣло естественное, что „Французскому Обществу“ болѣе всѣхъ невыгоденъ тарифъ съ новышеніемъ ставокъ, хотя бы на одну іоту, такъ какъ оно впереди къ Мариуполю, впереди къ западу, и недалеко то будущее, когда оно приметъ господство на всѣхъ нашихъ ближайшихъ рынкахъ; слѣдовательно, если мы будемъ послѣдовательны, то будемъ возставать противъ предложеннаго принципа для выгодъ одного Общества.

Авдаковъ. Копи Французскаго Общества относительно сѣвера и запада находятся въ самой далекой мѣстности. Именно, для насъ дифференціальный тарифъ является самымъ выгоднымъ; но я думаю, что становясь на почву частныхъ личныхъ возрѣній, мы положительно отойдемъ отъ нашей цѣли.

Золотаревъ. Я привожу цифры. (Приводитъ цифры—до Кременчуга, Харькова и Курска, отъ станцій: Рудничной, Юрьевки, Ясиноватой, Марьевки, Лоскутовки, Варварополья и Изюма) За симъ позвольте замѣтить, что Французское Общество имѣетъ свою вѣтвь, и когда мы коснемся этого вопроса, то окажется, что провозъ до главной линіи ему обходится въ какихъ нибудь $25/100$ к., противъ 1 коп., въ которую обходится провозъ каждому изъ насъ, находящемуся въ самыхъ лучшихъ условіяхъ. Слѣдовательно, вотъ преимущества Французскаго Общества.

Бабинъ. Я хотѣлъ замѣтить, что Н. С. Авдаковъ, вмѣсто разъясненія того обстоятельства, что предложеніе генерала Золотарева совершенно сходно съ предложеніемъ комиссії, нѣсколько затемнилъ дѣло; между тѣмъ, предложенія эти совершенно несходны. Комиссія желаетъ дифференціального тарифа съ тѣмъ, чтобы все-

таки ставки на короткія разстоянія не были повышены. Генераль Золотаревъ не согласенъ въ частности съ предложенными мною ставками, но говоритъ, что на короткихъ разстояніяхъ ставки непремѣнно должны быть повышены. Я настаиваю именно на тѣхъ ставкахъ, которыя я предлагаю, но все таки говорю, что ставки должны быть выработаны такимъ образомъ, чтобы, повышая тарифъ на небольшія разстоянія и понижая его на дальнѣйшія, средняя выручка оставалась бы прежняя. Въ этомъ смыслѣ генераль Золотаревъ совершенно сходится со мною.

А в д а к о в ъ. Коммиссія не раздѣляетъ вашего взгляда на ставки, но въ принципѣ она согласна.

Б а б и н ъ. А коммиссія соглашается на то, чтобы на короткихъ разстояніяхъ ставки могли быть повышены?

А в д а к о в ъ. Это не принципъ, а только ставки.

Б а б и н ъ. Принципъ въ томъ и заключается, чтобы посредствомъ передвиженія ставокъ достигнуть пониженія тарифа на дальнія разстоянія, сохранивъ при этомъ среднюю выручку; и въ такомъ случаѣ необходимо повысить тарифъ на близкія разстоянія, иначе дорога въ среднемъ выводѣ должна будетъ потерять.

А в д а к о в ъ. Дѣло въ томъ, что можно говорить о дифференціальномъ тарифѣ въ интересахъ дорогъ и тогда, конечно, будетъ разговоръ, выгодно ли это для дорогъ или нѣтъ. Но если говорить объ интересахъ углепромышленниковъ, тогда дѣло другое. Принципъ можетъ быть одинъ и тотъ же—полезность дифференціального тарифа; но будутъ ли ставки понижены или повышены—это ужъ будутъ детали. Поэтому я прошу собраніе раздѣлять принципъ дифференціального тарифа отъ самихъ ставокъ; это именно и желала выразить коммиссія въ своемъ докладѣ.

Б а б и н ъ. Послѣ выслушаннаго разъясненія, оказывается, что весь принципъ заключается въ томъ, чтобы для дальнихъ разстояній тарифъ былъ дешевле; противъ этого никто не будетъ спорить. У насъ всѣ споры, всѣ наши пререканія въ томъ именно и заключаются, что мы держались того принципа, что на дальнихъ разстояніяхъ нужно понизить тарифъ, а на ближнихъ повысить; иначе не о чемъ было спорить.

А в д а к о в ъ. Я именно хотѣлъ сказать, что комиссія, разсуждая о тарифѣ, разсуждала съ точки зрѣнія интересовъ углепромышленности, но не могла разсуждать съ точки зрѣнія интересовъ дорогъ, выгодно ли это для нихъ или нѣтъ, ибо комиссія не считаетъ себя компетентной разсуждать съ этой точки зрѣнія.

Т а с к и н ъ. Я не могу съ этимъ согласиться. Если комиссія не принимала въ расчетъ интересовъ дорогъ, то почему же она не предложила понизить тарифъ до $\frac{1}{80}$.

А в д а к о в ъ. Я уже имѣлъ честь объяснить, почему въ интересахъ промышленности комиссія приняла $\frac{1}{70}$. Эта ставка отвѣчаетъ тѣмъ цѣнамъ, по которымъ нашъ уголь можетъ дойти до Москвы. Уголь стоитъ на мѣстѣ 7 в.; провозная плата обойдется въ 15 в.; слѣдовательно, въ Москвѣ нашъ уголь будетъ стоить 22 в. Вотъ почему назначена $\frac{1}{70}$.

Т а с к и н ъ. Но въ то же время комиссія говоритъ, что по этой цѣнѣ нашъ уголь не въ состояніи будетъ конкурировать съ иностраннымъ углемъ, безъ наложенія пошлины.

А в д а к о в ъ. Мы имѣли въ виду ходатайство съѣзда о наложеніи пошлины.

Б а б и н ъ. Мнѣ казалось, прежде всего слѣдуетъ поставить вопросъ, раздѣляетъ ли съѣздъ то мнѣніе, что при пониженіи ставокъ на дальнія разстоянія должно быть сдѣлано нѣкоторое повышение на ближнія. Если съѣздъ выскажется въ этомъ смыслѣ, тогда еще можно говорить; но если съѣздъ выскажется, что онъ отрицаетъ какое бы то ни было повышение на короткія разстоянія, тогда мнѣ нечего говорить. Мое предложеніе составляетъ продолженіе тѣхъ преній, которыя были по этому вопросу въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ и которыя на послѣднемъ съѣздѣ Техническаго Общества въ Москвѣ выразились тѣмъ, что на короткія разстоянія ставки должны быть повышены; но если съѣздъ отрицаетъ это, тогда намъ нечего говорить.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Вы изволите предлагать, чтобы съѣздъ сдѣлалъ постановленіе въ томъ или въ другомъ смыслѣ; этотъ моментъ еще не пришелъ, потому что всѣхъ преній мы еще не слушали.

Б а б и н ъ. Если мы будемъ говорить о дифференціальномъ тарифѣ въ томъ смыслѣ, какъ объясняетъ Н. С. Авдаковъ, то я никакого соглашенія не предвижу.

Ш и п и л о в ъ. Я бы желалъ знать: проектированное комиссіей ходатайство о пониженіи тарифа на дальнія разстоянія, съ оставленіемъ тарифа на ближнія разстоянія, есть ли слѣдствіе признанія комиссіей дифференціального тарифа въ принципѣ или нѣтъ?

А в д а к о в ъ. Нѣтъ, это не слѣдствіе.

Ш и п и л о в ъ. Вы прямо сказали, что дифференціальный тарифъ признается комиссіей въ принципѣ и потомъ переходите къ предложенному комиссіей ходатайству.

А в д а к о в ъ. Комиссія признаетъ въ принципѣ рациональность дифференціального тарифа, не указывая на ставки. Что касается предложеннаго комиссіей тарифа въ $1/70$, то это спеціальный, а не дифференціальный тарифъ.

Б а б и н ъ. Вотъ то, что теперь объяснилъ Н. С. Авдаковъ, совершенно ясно представляетъ разницу во взглядахъ комиссіи и генерала Золотарева.

А в д а к о в ъ. Комиссія не выработала ставокъ дифференціального тарифа въ томъ смыслѣ, какъ она считаетъ его полезнымъ, но прямо остановилось на ставкахъ спеціальныхъ, потому что выработать ставки дифференціального тарифа—для этого нужно заняться статистическими данными, болѣе точными нежели тѣ, какія у насъ имѣются.

Б а б и н ъ. Значить, комиссія раздѣляетъ не принципъ дифференціального тарифа, а просто установленіе спеціального тарифа.

А л ч е в с к і й. Мнѣ кажется, что докладъ вполне ясно представляетъ то, что произошло въ комиссіи. Въ комиссіи высказано четыре различныхъ мнѣнія. Одно мнѣніе высказалъ представитель Азовской дороги, В. А. Бабинъ; другое мнѣніе высказалъ генералъ Золотаревъ; третье—П. Н. Горловъ, и къ четвертому мнѣнію пришли другія лица, которыя, можетъ быть и составляли относительное большинство. Это послѣднее мнѣніе выра-

зилось въ тѣхъ ставкахъ, которыя были предложены г. докладчикомъ въ концѣ доклада. Говорить о томъ, признаетъ ли кто изъ насъ въ принципѣ дифференціальный тарифъ или нѣтъ, я считаю излишнимъ; въ принципѣ его нельзя не признать; но дѣло въ томъ, можетъ ли этотъ тарифъ безусловно быть примѣненъ при настоящемъ положеніи угольнаго дѣла. Будучи въ принципѣ сторонникомъ дифференціального тарифа, я утверждаю, что этотъ тарифъ не можетъ быть въ настоящее время примѣненъ, потому что онъ грозитъ разстроить все наше угольное дѣло. Примѣнить дифференціальный тарифъ и искать въ немъ какое то исцѣляющее и урегулирующее средство на все и на всякій случай, есть преувеличеніе; можно признать за нимъ извѣстную долю основательности и рациональности, но сказать, что только онъ одинъ можетъ помочь и урегулировать все дѣло—это есть заблужденіе. На дифференціальный тарифъ я готовъ смотрѣть какъ на одно изъ средствъ урегулированія дѣла; но нельзя никакимъ образомъ направить дѣло, если оно находится въ такомъ видѣ, что одни рудники находятся въ болѣе выгодныхъ условіяхъ, по своему географическому положенію, нежели другіе. Стараться уравнить всѣхъ посредствомъ тарифа, какъ желаетъ этого генераль Золотаревъ—это дѣло крайне убыточное. Если допустить это, то никакъ не должно было протестовать противъ того дифференціального тарифа, который проектируется В. А. Бабиннымъ. Въ чемъ же это дифференціальный тарифъ заключается? А вотъ въ чемъ. Установите на тѣ рынки, которые теперь потребляютъ достаточное количество каменнаго угля, повышенный тарифъ, т. е. наложите контрибуцію въ 2—3 коп. съ пуда. Если Харьковъ потребляетъ 3—4 милліона пудовъ, наложите на него контрибуцію въ 50,000 руб.; если сахарные заводы Сумскаго района потребляютъ около четырехъ милліоновъ пудовъ угля, наложите и на нихъ. Во имя чего же это сдѣлать? Во имя того, что съ наложеніемъ этой контрибуціи мы приобретемъ покупателей въ Москвѣ. Какъ углепромышленникъ, я не могу не интересоваться распространеніемъ и развитіемъ сбыта угля; не могу не интересоваться, чтобы сбывать уголь въ Москву, но не

могу не подумать о томъ, что, принявъ такого рода мѣру, я долженъ разстроить тѣ отношенія съ покупателями, которыя установились въ настоящее время съ тѣми покупателями, которые недавно только перешли на минеральное топливо, именно—примѣнить возвышенный тарифъ въ той мѣстности, гдѣ еще недавно только водворилось потребленіе минеральнаго топлива. Я хочу сказать еще больше. Намъ говорятъ: наложите контрибуцію на естественныхъ потребителей, на районъ, тяготеющій къ вамъ; наложите эту контрибуцію изъ за погони за какими то другими покупателями. Господа! я увѣренъ, что проектирующимъ измѣненіемъ тарифа не могутъ быть приобрѣтены новые рынки. Намъ говорятъ, что къ этому средству должно быть еще присоединено наложеніе пошлины на иностранный уголь, а будетъ ли эта пошлина наложена или нѣтъ—неизвѣстно. Между тѣмъ, примѣненіемъ того тарифа, который теперь предлагается, мы будемъ поставлены въ такое положеніе, что, увеличивая цѣну угля на ближайшихъ рынкахъ сбыта его, мы вредили бы сами себѣ и не достигли бы сбыта въ Москву. Прибавлю еще, что осуществленіемъ дифференціального тарифа достигается и вотъ что: устанавливается $\frac{1}{70}$ на дальнія разстоянія для тѣхъ грузовъ, которые находятся на Донецкой дорогѣ и которые движутся по Азовско-Курской и Курско-Московской дорогамъ; но тотъ же самый тарифъ для Воронежской дороги вовсе не устанавливается, т. е., дѣлается искусственное привлеченіе грузовъ на Азовскую дорогу, чтобы направить ихъ съ Донецкой дороги противоестественнымъ путемъ и приводится для этого то доказательство, что въ настоящую минуту Воронежская дорога бѣдна подвижнымъ составомъ—все равно вамъ зепертъ естественный выходъ туда. Но позвольте спросить, кто хозяева этихъ дорогъ: Воронежско-Ростовской и Курско-Харьково-Азовской? Вамъ очень хорошо извѣстно, кто главные хозяева этихъ дорогъ, и во всемъ этомъ я не могу не видѣть какой то скрытой, неизвѣстной для насъ мысли, но, вѣроятно, влонящейся къ тому, чтобы приобрѣсть извѣстныя выгоды на одной и другой дорогѣ. Теперь, что еще обозначаетъ этотъ тарифъ? Въ немъ можно видѣть намѣреніе повысить тарифъ

и для тѣхъ рудниковъ, которые устроились съ своимъ сбытомъ на югъ Россіи—въ портахъ. По этому тарифу неизвѣстно, что будутъ платить рудники. Я прямо скажу, въ виду полученнаго заявленія г. Иловайскаго, и на него, вѣроятно, будетъ наложена 1 коп. съ пуда лишняя. На это г. представитель Азовской дороги отвѣтитъ, что 1 коп. не будетъ наложена, что онъ теперь не можетъ еще опредѣлить точной цифры. Этимъ я хочу сказать, что при установленіи такого тарифа Азовская дорога открываетъ себѣ полнѣйшій произволь для установленія тарифовъ на грузы, идущіе на югъ Россіи. Теперь, что еще означаетъ то обстоятельство, что по Донецкой дорогѣ, для движенія грузовъ на югъ Россіи, дифференціальный тарифъ не устанавливается. Это обозначаетъ вотъ что: что тарифъ по Донецкой дорогѣ будетъ въ $\frac{1}{55}$: слѣдовательно, рудники будутъ возить на югъ по $\frac{1}{55}$, а на Харцызскую по $\frac{1}{40}$. Гдѣ же тутъ справедливость и достиженіе равенства, о которомъ мечтаетъ генераль Золотаревъ? Я полагаю, что дѣло не въ томъ, чтобы философски разсуждать, принимаемъ ли мы или нѣтъ въ принципѣ дифференціальный тарифъ, который мы желаемъ ввести къ той отрасли промышленности, которой мы занимаемся. Генераль Золотаревъ говоритъ, что дифференціальный тарифъ, предлагаемый представителемъ Азовской дороги, будетъ противъ его выгодъ; но это въ такомъ случаѣ, если онъ рассчитываетъ сбывать свой уголь въ Москву. Я нахожусь съ нимъ въ одной мѣстности и не нахожусь въ какихъ нибудь привилегированныхъ условіяхъ, не нахожусь въ какомъ нибудь ближайшемъ разстояніи къ мѣсту сбыта, но я нахожу, что дифференціальный тарифъ въ $\frac{1}{70}$ могъ бы мнѣ принести пользу, потому, что мы имѣемъ попытку сбыта до Москвы; но я полагаю, что такой дифференціальный тарифъ распатаетъ наши отношенія съ потребителями, которые существуютъ и порветъ эти отношенія въ пользу тѣхъ, которые, быть можетъ, еще и не установятся. Это дѣло грядомъ не расчетливое.

Золотаревъ. Я хотѣлъ предложить мнѣніе, которое я выразилъ. Съ этимъ можно согласиться или не согласиться, но предложить на разрѣшеніе можно. (Читаетъ).

Мнѣніе части угленепромышленниковъ относительно дифференціального тарифа.

Полагая невозможнымъ согласиться со ставками означеннаго тарифа, предложенными представителемъ Курско-Харьково-Азовской дороги и другими, мы, нижеподписавшіеся, имѣя въ виду невозможность просить правительство, при настоящемъ состояніи финансовъ государства, о новыхъ пожертвованіяхъ въ пользу нашей промышленности, находимъ полезнымъ:

1) Возвысить желѣзнодорожныя ставки, на разстояніа до 300 верстѣ, до $\frac{1}{50}$ коп.—на всѣхъ дорогахъ, безъ исключенія.

2) Уменьшить и установить слѣдующія ставки:

отъ 301 до 400 верстѣ . . .	$\frac{1}{55}$
отъ 401 до 500 „ . . .	$\frac{1}{60}$
отъ 501 до 600 „ . . .	$\frac{1}{65}$
отъ 601 до 700 „ . . .	$\frac{1}{70}$
отъ 701 до 800 „ . . .	$\frac{1}{75}$
отъ 801 до 900 „ . . .	$\frac{1}{80}$

3) Установить этотъ тарифъ, въ видѣ опыта, неизмѣнно на три года, съ тѣмъ, чтобы уже совершившіеся договоры между угленепромышленниками и ихъ покупателями, до дня начала настоящаго сѣзда, были бы выполнены по настоящимъ ставкамъ.

Мы убѣждены, что при условіи примѣненія подобнаго тарифа:

1) доходность дорогъ не пострадаетъ и 2) цѣна мѣстная на рудникахъ уравнивается.

При этомъ остается добавить, что безъ обложенія пошлиной иностраннаго угля, цѣль удешевленія и распространенія нашего продукта немислима.

М. Золотаревъ.

Ц. Фромичевичъ.

М. М. Крамаревъ.

Хенкенъ.

Поповъ.

Уманскій.

За И. П. Голуба, повѣренный его *М. Крамаревъ.*

Братья Антекманъ.

П. Ивановъ.

Гейнцельманъ. Такъ какъ я не имѣлъ возможности принять участіе въ комиссіи, то я позволю себѣ высказать свое мнѣніе. Мнѣ кажется, господа, что намъ грозитъ страшная опасность. Просматривая цифры, показанныя въ этой таблицѣ, я нахожу слѣдующее. Для насъ въ настоящее время вполне доступенъ районъ до 500 верстъ отъ мѣста добычи. По этой таблицѣ, въ районѣ до 500 верстъ, провозная плата увеличивается отъ $\frac{1}{50}$ до $\frac{1}{40}$; слѣдовательно, противъ $\frac{1}{60}$, которая существуетъ въ настоящее время тарифъ увеличивается чуть не на $\frac{1}{3}$. Количество угля, которое отправляется съ пробѣгомъ до 500 верстъ, составляетъ 21.000,000 пудовъ. Вы всё помните, какія страшныя затрудненія пришлось преодолѣть при введеніи минеральнаго топлива на ближайшихъ рынкахъ отъ мѣста производства. Вамъ также извѣстно, какъ въ настоящее время еще дрова конкурируютъ даже на этихъ рынкахъ. Таблица эта увеличиваетъ, напримѣръ, тарифъ на Сумской районъ въ среднемъ числѣ на $1\frac{3}{4}$ к., въ Полтаву—на $1\frac{1}{2}$ коп., въ Харьковъ—на $1\frac{1}{2}$ коп., въ Таганрогъ—на $1\frac{1}{4}$ коп.; это все мѣста наибольшаго нашего сбыта. Съ другой стороны эта таблица обѣщаетъ сбавку на далекіе рынки, куда мы не отправляемъ—въ $2\frac{1}{2}$ коп.. Между тѣмъ, разница цѣны нашего угля и англійскаго составляетъ еще 5 коп.; слѣдовательно, я васъ спрашиваю, какая же намъ польза будетъ, если намъ понизятъ цѣну на Москву на $2\frac{1}{2}$ коп., когда мы все-таки этимъ не достигнемъ возможности конкурировать тамъ съ англійскимъ углемъ. Я еще понимаю возможность говорить объ этомъ, когда будетъ разрѣшена пошлина на иностранный уголь, когда эти два фактора, вмѣстѣ взятые, дадутъ намъ возможность конкурировать съ англійскимъ углемъ въ Москвѣ; но теперь, принимая такую таблицу, мы подверглись бы опасности, что распшатали бы ту почву, которую мы приобрѣли съ такимъ большимъ трудомъ и погнались бы за какими-то фантастическими призраками расширенія сбыта. Теперь только для меня становится яснымъ предложеніе Министерства государственныхъ имуществъ: которое говорить. „вы разсуждайте о примѣненіи дифференціального тарифа, но только безъ увеличенія тарифа на бли-

жайшіе рынки“. Слѣдовательно, намъ предлагаютъ разсуждать только о скидкѣ провозной платы на дальнѣйшіе рынки. Въ виду этого я полагаю, что представленная намъ таблица не можетъ насъ удовлетворить.

Ш и п и л о в ъ. Искать выхода изъ того положенія, въ которомъ мы находимся въ настоящее время въ примѣненіи дифференціального тарифа, есть заблужденіе, сказалъ А. К. Алчевскій. Если согласиться съ этимъ, то мнѣ кажется, будетъ такимъ же заблужденіемъ—ожидать благоприятнаго исхода разрѣшеніемъ того ходатайства, которое въ настоящее время представила коммиссія, т. е., объ уменьшеніи тарифа на дальнія разстоянія съ оставленіемъ существующаго тарифа на ближнія. Я полагаю, что семилѣтній опытъ доказалъ намъ, что мы не должны быть увѣренными въ успѣхѣ нашего ходатайства, хотя это есть нѣкотораго рода уступка съ нашей стороны. Въ теченіи семи лѣтъ мы просимъ о пониженіи тарифа вообще; теперь мы просимъ о пониженіи тарифа на дальнѣйшія разстоянія. Конечно, явится защитникомъ дифференціального тарифа по той таблицѣ, которую предложилъ г. представитель Азовской дороги, значило бы остаться одинокимъ защитникомъ его, такъ какъ изъ среды насъ никто не примкнетъ ко мнѣ и не сдѣлается моимъ сторонникомъ. Но искать разрѣшеніе вопроса въ примѣненіи дифференціального тарифа я полагаю, что это не философское разсужденіе. Дѣло въ томъ, что ставки, какъ здѣсь было говорено, могутъ быть различныя, и если мы признаемъ въ принципѣ дифференціальныи тарифъ, то ставки могутъ быть выработаны подходящія.

А в д а к о в ъ. Этимъ ровно ничего не разъясняется. Вы говорите—въ принципѣ. Но вѣдь нужно войти въ обсужденіе не принципа, а самихъ ставокъ. Вотъ положимъ, мое предложеніе: до 100 верстъ— $\frac{1}{55}$, до 200 верстъ— $\frac{1}{60}$, до 300— $\frac{1}{65}$ и свыше 300 верстъ— $\frac{1}{70}$. Вотъ это и разсматривайте: находите-ли вы это полезнымъ и возможнымъ? Не принципъ разсматривается, а ставки, а разъ собраніе признаетъ полезнымъ въ принципѣ, оно все таки должно выработать ставки. Если же оно не можетъ вырабо-

тать ставокъ дифференціальнаго тарифа подходящихъ, то нужно установить спеціальнѣйшій тарифъ. Это, впрочемъ, мое личное мнѣніе.

Гордѣнко. Вопросъ о тарифѣ покрывается какимъ то туманамъ—и густымъ. Задача наша состоитъ въ томъ, чтобы выработать тарифъ рациональный, справедливый, безобидный и для потребителей, и для производителей, и для тѣхъ, которые перевозятъ уголь отъ производителей къ потребителямъ. Мнѣ бы хотѣлось уяснить то положеніе, въ которомъ мы находимся относительно тарифа, установить правильнѣйшій взглядъ на этотъ предметъ; а для этого слѣдуетъ коснуться многихъ сторонъ, и я прошу извиненія если иногда рѣчь моя будетъ отклоняться въ сторону; но прежде скажу, что я не производитель угля, я даже и не потребитель его: я отапливаюсь своими-же дровами; я нисколько не заинтересованъ въ этомъ дѣлѣ, хотя, какъ видите, принимаю въ немъ живое участіе. Это потому, что я уполномоченъ земствомъ, которое въ настоящее время страдаетъ отъ голода и холода; его надо согрѣть, надо доставить ему возможность имѣть дешевое топливо. Въ дѣлѣ этомъ заинтересованъ не одинъ угольный промыселъ; здѣсь заинтересованы въ такой же мѣрѣ и даже больше всѣ потребители угля, всѣ фабричныя и промышленныя заведенія. Безъ угля, безъ топлива они не могутъ двигаться и дышать. Въ немъ заинтересовано все земство; топливо для него также нужно, чтобы оно могло двигаться и дышать, двигаться по крайней мѣрѣ на столько, чтобы нести повинности, чтобы помогать самой желѣзной дорогѣ въ ея движеніи и платить гарантію, какъ указывалъ генераль Золотаревъ; но въ этомъ дѣлѣ заинтересовано, можетъ быть, ближайшимъ еще образомъ, правительство, которое заботится объ удовлетвореніи всѣхъ нуждъ государственныхъ и, конечно, отопленіе составляетъ одну изъ существеннѣйшихъ нуждъ. Углепромышленники изъ нѣдръ земли извлекаютъ уголь, расширяютъ свои операціи, распространяютъ уголь, готовы распространить возможно далѣе, даже до Москвы, до столицы разума. Конечно, можно пожелать имъ успѣха, и такъ какъ это дѣло общепольное, такъ какъ съ нимъ соединены интересы государства и интересы всего земства, то надобно облегчить трудъ углепромышлен-

никовъ и стремленіе ихъ—распространить уголь возможно далѣе. Но, господа! между углепромышленниками и между потребителями угля есть одно посредствующее учрежденіе—желѣзная дорога. Ключъ отъ рудниковъ находится у администраціи желѣзной дороги. Хозяинъ этой дороги можетъ поворотить ключъ направо—на Курско-Харьковско-Азовскую дорогу, и скажетъ: „заплатите мнѣ $\frac{1}{60}$ коп.“; поворотить онъ ключъ налево, и вы должны заплатить $\frac{1}{65}$ коп., Но теперь ему это кажется невыгоднымъ; вмѣсто одного ключа онъ предлагаетъ нѣсколько ключиковъ дифференціальныхъ: $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{45}$, $\frac{1}{50}$, $\frac{1}{60}$ и наконецъ $\frac{1}{70}$ и желаетъ увѣрить, что это для блага углепромышленниковъ, для блага потребителей и самаго государства. Но желательно знать, на какомъ основаніи создается подобный тарифъ. Если желаютъ быть рациональными, то должны указать справедливыя данныя, которыя доказывали бы, что это дѣйствительно выгодно для углепромышленниковъ и что желѣзная дорога не несетъ при этомъ убытковъ и не требуетъ лишнихъ сборовъ съ потребителей. Но такихъ данныхъ мы здѣсь не видимъ. Администрація желѣзной дороги составила настоящій проектъ, но не представила намъ самыхъ необходимыхъ основаній—во что обходится перевозка угля. Этихъ указаній нѣтъ; они избѣгаютъ ихъ и не хотятъ сказать. Намъ говорятъ голословно, что Азовская дорога разоряется, что ее разоряетъ въ особенности каменный уголь, перевозка котораго для нея убыточна; но ничѣмъ этого не подтверждаютъ. Хотя бы прислали намъ свои годовые отчеты; но ихъ прячутъ, не представляютъ. Какимъ образомъ намъ судить? Теряемся въ догадкахъ. Прослѣдивъ этотъ процессъ съ самаго начала, мы видимъ нѣкоторые мотивы для установленія тарифа, представленнаго желѣзной дорогой. Такъ, въ началѣ, еще при открытіи движенія, желѣзная дорога говорила что уголь портитъ паровики и это причиняетъ убытки; что тягостно его перевозить; онъ мѣшаетъ правильному движенію. Это я говорю не голословно. Но, господа! Когда строилась желѣзная дорога, она строилась съ той именно цѣлью, чтобы перевозить уголь и желѣзо, и даже правительство, давая концессию на эту дорогу, подарилъ строителю угольные ко-

пи и предоставило ему право устроить рельсовый заводъ. Не знаю, почему желѣзная дорога тяготилась углемъ и въ то время уже желала, чтобы былъ установленъ высокій тарифъ. Вотъ это одинъ мотивъ. Потомъ говорятъ, что эксплуатація не выгодна; что нѣтъ какой то равномерности въ движеніи грузовъ—прямыхъ и обратныхъ; что именно съ юга обратные вагоны приходятъ пустые и для этого нужно было увеличить тарифъ на уголь; потомъ, когда уголь началъ возиться въ большихъ количествахъ, тогда движеніе прямое и обратное поровнялось; но вскорѣ движеніе перешло на сѣверъ, и начали приходить оттуда пустые вагоны въ большомъ количествѣ. Тогда говорятъ, опять надо возвысить тарифъ, потому что на сѣверъ двигается больше, но теперь, кажется, съ постройкой Мариупольской и Екатерининской дорогъ, движеніе къ сѣверу уменьшится, и прямое и обратное движеніе опять придетъ въ равновѣсіе. Но несмотря на это, все-таки хотять увеличить тарифъ не прямымъ а косвеннымъ образомъ, установивъ дифференціальныи тарифъ. Итакъ, администрація желѣзной дороги не представила никакихъ аргументовъ, чтобы подтвердить и оправдать свои притязанія. Она представила только проектъ смѣты на слѣдующій годъ, проектъ ставокъ по новому дифференціальному тарифу, и наконецъ, была замѣтка относительно выручки по перевозкѣ угля. Конечно, намъ гораздо было бы пріятнѣе, если бы администрація желѣзной дороги, вмѣсто смѣты на будущій годъ, представила отчетъ за прежніе годы. По этой смѣтѣ на будущій годъ—радужной смѣтѣ—оказывается, что валоваго дохода будетъ около 10 мил. руб., расходовъ около 6 мил. руб. и чистаго дохода 4 мил. руб. Это небывалое явленіе. Мы знаемъ, что расходъ желѣзной дороги обыкновенно составлялъ 80—90% и выше, и никогда почти чистаго дохода не ставало для того, чтобы покрыть гарантію. Теперь намъ говорятъ: „вотъ въ слѣдующемъ году мы уже покроемъ наши расходы и не будемъ требовать гарантіи отъ правительства“. Но такія радужныя обѣщанія повторяются уже нѣсколько лѣтъ и все въ виду повышенія тарифа на каменный уголь. Да притомъ, какимъ образомъ мы можемъ основывать свои

сужденія на смѣтѣ. Мы знаемъ, что всѣ смѣты, въ томъ числѣ и желѣзнодорожныя, въ дѣйствительности оказываются иными: доходы уменьшаются, расходы увеличиваются. Да это и очень понятно. Трудно въ смѣтѣ все предвидѣть. Можно ли предвидѣть, напримеръ, что будетъ суровая зима и будутъ снѣжные заносы, а это потребуетъ 40,000 руб. на расчистку, да награду за усердную расчистку тысячъ 20; могутъ выпасть сильные дожди; попортятся сооруженія, и потребуются новый расходъ, который измѣнитъ балансъ. Да развѣ бываетъ когда нибудь одна смѣта? обыкновенно за ней слѣдуетъ: дополнительная, добавочная смѣта, экстренная и т. д. Такъ что первоначальная смѣта можетъ увеличиться на 50%. Слѣдовательно, документъ, который намъ представленъ, ни къ чему не служить. Потомъ представленъ другой документъ—это проектируемыя ставки: здѣсь представлены ставки въ $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{45}$ и $\frac{1}{50}$ и т. д. до $\frac{1}{70}$ коп. Говорятъ, что этимъ нисколько не измѣняется плата по желѣзной дорогѣ, но это позволить перевозить каменный уголь въ мѣста отдаленныя, какъ Москва. Но вникнувъ въ эту смѣту, можно убѣдиться, если даже сравнивать ариѳметически $\frac{1}{40}$ и $\frac{1}{70}$, что средняя величина не выйдетъ $\frac{1}{60}$, а $\frac{1}{55}$. Слѣдовательно, мы поддаемся вопреки указаніямъ г. Министра. Но если мы взглянемъ на распространенные районы потребленія угля, то легко можемъ убѣдиться, что ставки: въ $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{45}$, $\frac{1}{50}$ и $\frac{1}{55}$, именно распространяются на тотъ районъ, гдѣ больше потребляется каменный уголь, а гдѣ онъ не потребляется, тамъ назначена $\frac{1}{70}$. Да даже и по смѣтѣ $\frac{1}{70}$ проектируется для 10 мил. пуд. которые будто бы окажется необходимымъ перевезти. Я не понимаю этой смѣты и не понимаю, какимъ образомъ Курско-Харьково-Азовская дорога можетъ располагать тарифами другихъ окружающихъ дорогъ: представителей здѣсь нѣтъ. Потомъ Азовская дорога представляетъ свою выручку за прошлый 1881 годъ и говорить, что этого для нея мало. Конечно мало, если вести счетъ милліонами. Но другія дороги не признали бы этого малымъ. Азовская дорога находится въ самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ и въ числѣ прочихъ ей даетъ преимущество тотъ самый уголь, на который она жалуется. Изъ дорогъ, ко-

торыя находятся въ гораздо худшихъ условіяхъ, укажу на Курско-Кіевскую; она отлично дѣлаетъ свое дѣло; она постоянно имѣетъ чистый доходъ; ея акціи высоко цѣнятся, а акцій Азовской дороги и не видно. Можете деньги давать, чтобы только взглянуть на нихъ, но ихъ нельзя найти. Можетъ быть дѣла Курско-Кіевской дороги хороши, потому что она не получаетъ гарантіи, а наша получаетъ гарантію? Она обѣщаетъ, что уже больше не будетъ требовать гарантіи отъ правительства. Не думаю, чтобы это было такъ; гораздо лучше съ двухъ рукъ брать: и у правительства, и у углепромышленниковъ. Если бы даже сверхъ ожиданія въ самомъ дѣлѣ въ будущемъ году случилось, что Азовская дорога не нуждалась бы въ гарантіи, то на ней накопилось столько долгу: и по позаймствованіямъ и полученіямъ, въ видѣ вспомошествованія, и въ видѣ субсидіи и уплаты гарантій и т. п., что хотя я въ точности не могу опредѣлить цифры, но скажу, что въ ближайшемъ будущемъ долгъ ея будетъ равняться стоимости дороги и тогда нужно будетъ уплачивать вмѣсто гарантіи и проценты, на такую же сумму— 2.750,000 руб. Итакъ, я съ трудомъ объяснилъ то, какъ я смотрю на этотъ вопросъ. О чемъ же мы должны ходатайствовать? Полагаю, что мы, въ настоящее время, по недостатку данныхъ, не можемъ дѣлать никакихъ постановленій, а можемъ только выразить желаніе, чтобы Азовская дорога, какъ можно меньше брала за уголь; потомъ, надо просить, чтобы Азовская дорога, равно какъ и другія дороги, участвующія въ перевозкѣ угля, доставляла на сѣздѣ свои отчеты; кажется, это желаніе законное. Затѣмъ, надобно, чтобы отчеты были провѣрены, контролированы. Слѣдовательно, надо намъ просить о болѣе строгомъ контролѣ. Вопросъ о контролѣ теперь занимаетъ правительство: оно думаетъ его установить; но до сихъ поръ дѣло это ведется безконтрольно. Азовская дорога говоритъ, что она бѣдна, что она постоянно терпитъ убытки, и ссылается на свои отчеты. Земство говоритъ противное: что она много зарабатываетъ; да и имѣетъ право говорить такъ, потому что ему не сообщаются отчеты, а по вѣдомости оно хотя и видитъ, что желѣзныя дороги должають, но вмѣстѣ съ тѣмъ видитъ, что

акціонеры дѣлаются милліонерами. Если дорога эта бѣдствуетъ и дѣйствительно тяготится перевозкой угля; если она вообще находится въ такомъ положеніи, что требуетъ уплаты гарантіи, восполненій и т. д.,—то надо объяснить причины, отчего это все такъ дѣлается. Конечно, желѣзная дорога выставляетъ разныя причины; но настоящія причины раскрыты правительственной комиссіей подъ предсѣдательствомъ барона Шернвала. Тамъ видны всѣ заработки желѣзной дороги; видно, какъ она строилась, какъ она эксплуатируется и т. д., и т. д. Послѣ этой ревизіи составилъ отчетъ этой комиссіи, но отчетъ этотъ не имѣлъ движенія въ Министерствѣ путей сообщенія. Я долженъ вамъ сказать еще, что земство ходатайствовало передъ г. Министромъ путей сообщенія, чтобы дать дальнѣйшее движеніе этому дѣлу; ходатайство осталось безъ отвѣта. Тогда земство рѣшилось принести жалобу Правительствующему Сенату и въ настоящее время дѣло это находится на его разсмотрѣніи. Затѣмъ намъ, само собой разумѣется, слѣдуетъ отвергнуть дифференціальный тарифъ, и если возможно—ходатайствовать о повсемѣстномъ уменьшеніи тарифа на каменный уголь до $\frac{1}{80}$. Я не знаю, въ какой мѣрѣ мы правы, и на сколько наша просьба въ этомъ случаѣ можетъ быть уважена, но скажу только, что правительство, выдавая концессию на желѣзную дорогу, указало, что тарифъ на каменный уголь, на соль, и на всѣ предметы жизненной нужды, можетъ быть устанавливаемъ желѣзной дорогой, но не выше $\frac{1}{45}$, а большею частью, особливо въ послѣднее время, не выше $\frac{1}{65}$. Но эта мысль и такова, что выше этого нельзя назначать тарифа, а ниже можно. И правительство, отдавая концессию, не связывало себѣ рукъ, чтобы понижать тарифъ. Въ виду общественной, государственной пользы, оно имѣетъ право устанавливать тарифъ до $\frac{1}{80}$, и даже до $\frac{1}{90}$. Слѣдовательно, мы можемъ просить объ этомъ.

Мм. гг! Прошу извинить меня, если я сказалъ что нибудь неосторожно или затронулъ чьи нибудь частные интересы. Своихъ интересовъ я здѣсь не имѣю, но я уполномоченъ земствомъ и творю волю пославшаго. Но не могу не сказать нѣсколько словъ

по поводу заявленія генерала Золотарева, который готовъ обвинить земство во многомъ. Не знаю, чѣмъ виновато земство предъ углепромышленниками. Бивъ у него много; я ихъ хорошо знаю, и изложилъ бы ихъ вамъ, если бы дѣло на это указывало. Но генералу Золотареву неизвѣстны причины, почему земство не дѣлаетъ того, другаго, третьяго. Но дѣло въ томъ, что на земство сверху налагаютъ разныя тягости, подталкиваютъ снизу, толкаютъ сбоку, какъ и генераль Золотаревъ сказалъ. Такъ что лучшая часть людей теряетъ терпѣніе и уходитъ, а остаются не лучшіе, можетъ быть и паразиты, которыхъ, впрочемъ, у насъ на всѣхъ путяхъ много развивается. Скажу еще, что есть одинъ монашескій орденъ, который самъ себя бичуетъ. Земство имѣетъ право самообложенія, само себя обладываетъ разными налогами для исполненія разныхъ повинностей, которыхъ много и къ которымъ генераль Золотаревъ прибавляетъ еще новую повинность—желѣзнодорожную. Онъ заставляетъ, чтобы земство одѣло вериги и само себя бичевало. Господа! Мы ищемъ только правды, ни кого не обижая. Вотъ и углепромышленники, роясь въ землѣ, вмѣстѣ съ минеральными сокровищами ищутъ и правды; но правда есть дорогое сокровище; трудно его отыскать не только подъ землей, но и на землѣ, на какомъ бы пути мы его не искали; тѣмъ болѣе трудно, что оно часто выпачкано, часто заклеимено неблагонамѣренностью. Трудно отыскать правду: она отыщется за могилой. (Засѣданіе прервано на 10 минутъ).

Предсѣдатель. Мм. гг! Выслушанныя нами мнѣнія по предмету тарифа привели насъ къ возможности группировать эти мнѣнія на нѣсколько пунктовъ. Угодно ли вамъ будетъ выслушать ихъ, и если бы ктонибудь имѣлъ еще чтонибудь прибавить, то я прошу сдѣлать дополненіе, но преній по этому вопросу попрошу не продолжать, такъ какъ вопросъ достаточно разъясненъ. (Н. С. Авдаковъ прочелъ редактированное предложеніе).

Алевскій. Я хочу внести поправку къ третьему предложенію, которое выражаетъ желаніе оставить на ближайшія разстоянія существующій тарифъ, а на дальнія понизить до 1/70. Къ этому я считаю справедливымъ добавить, чтобы уголь, идущій по

Грязе-Царицынской, Тамбово-Саратовской и Рязской дорогамъ, перевозился также по $\frac{1}{70}$, если разстоянія будутъ отвѣчать вами приведенному.

Бабинъ. Я нахожу, что мое предложеніе формулировано не вѣрно. Я не стою абсолютно за предложенныя мною ставки. Мысль моя заключалась только въ томъ, чтобы предложить эти ставки для соглашенія; онѣ могутъ быть измѣнены, но съ тѣмъ, чтобы сохранилась средняя цифра выручки. Поэтому я просилъ бы мое предложеніе формулировать такимъ образомъ: признаетъ ли съѣздъ въ принципѣ полезнымъ установленіе для минеральнаго топлива дифференціального тарифа, понимая таковой тарифъ въ смыслѣ пониженія ставокъ на разстоянія дальнѣйшія и повышенія на разстоянія короткія, съ тѣмъ, чтобы средняя тарифная ставка осталась безъ измѣненія, противъ нынѣ существующей.

Золотаревъ. Я также просилъ бы формулировать мое предложеніе такимъ образомъ: принимаетъ ли съѣздъ пониженіе тарифа на дальнѣйшія разстоянія съ однажды опредѣленными ставками не выше $\frac{1}{50}$ на разстояніи до 300 верстъ и пониженіе такой ставки до $\frac{1}{55}$ на разстояніи до 400 верстъ, до $\frac{1}{60}$ на разстояніи 500 верстъ, до $\frac{1}{65}$ на разстояніи 600 верстъ, до $\frac{1}{70}$ на разстояніи 700 верстъ, до $\frac{1}{75}$ на разстояніи 800 верстъ и до $\frac{1}{80}$ 900 верстъ, и далѣе съ тѣмъ, чтобы этотъ тарифъ былъ неизмѣненъ въ теченіи трехъ лѣтъ.

Авдаковъ. Значить, первый вопросъ ставится по предложенію П. Н. Горлова, второй—по предложенію В. А. Бабина, затѣмъ предложеніе комиссіи, и наконецъ генерала Золотарева. (Читаетъ всѣ четыре предложенія).

Алчевскій. Между первымъ и третьимъ предложеніями есть нѣкоторая разнида. Разнида именно въ томъ, что въ третьемъ предложеніи прямо указывается, до какого пункта назначить $\frac{1}{70}$, и говорится о томъ, что на ближайшіе пункты долженъ остаться тотъ же тарифъ, какой существуетъ; въ первомъ же предложеніи говорится, что въ принципѣ признается дифференціальный тарифъ, но подъ условіемъ, чтобы на ближайшія разстоянія тарифъ

не былъ повышенъ. Разницы между тѣмъ и другимъ большой нѣтъ, хотя нѣкоторая разница есть. Но я бы думалъ, что для ясности дѣла слѣдовало бы первую постановку устранить и оставить одну третью; иначе выйдетъ раздѣленіе голосовъ. Я думаю, что люди, согласные съ этими двумя пунктами, но одни, отдающіе предпочтеніе одному, а другіе другому, разойдутся, и этимъ доставятъ торжество тѣмъ предложеніямъ, которыхъ не раздѣляетъ большинство. Наконецъ, въ пользу первой постановки, очень можетъ быть, что и я подалъ бы въ силу необходимости свой голосъ, но тамъ есть противорѣчіе слѣдующаго рода. Въ принципѣ признается дифференціальный тарифъ, а между тѣмъ на ближайшія разстоянія остаются прежнія ставки.

А в д а к о в ь. Это специальный, а не дифференціальный тарифъ. (Читаетъ первое предложеніе). Я бы къ этому добавилъ слѣдующее: Съѣздъ поручаетъ уполномоченнымъ выработать эти ставки. Позвольте мнѣ пояснить примѣромъ. Положимъ, мы выработаемъ ставки: до Славянска $\frac{1}{60}$, до Лозовой $\frac{1}{65}$, до Харькова $\frac{1}{70}$, до Курска $\frac{1}{75}$. Это будетъ дифференціальный тарифъ.

Г о л о с а. Нѣтъ, нѣтъ, не будетъ.

Б а б и н ь. Я нахожу, что постановкой всѣхъ этихъ вопросовъ мы ни къ чему не придемъ. За каждое предложеніе будетъ по 5 голосовъ и ничего не выйдетъ. Поэтому я предложилъ бы: такъ какъ являются діаметрально противоположныхъ два мнѣнія: углепромышленниковъ и представителей желѣзныхъ дорогъ, то слѣдовало бы баллотировать первымъ предложеніе комиссіи. Если оно не пройдетъ, то это доказываетъ что есть члены съѣзда, которые раздѣляютъ мнѣніе представителей дорогъ.

А в д а к о в ь. Въ такомъ случаѣ нужно спросить съѣздъ, находитъ ли онъ возможнымъ ограничиться двумя предложеніями.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Господа! Достаточно ли будетъ голосовать этотъ вопросъ вставаніемъ, или угодно подавать голоса на запискахъ.

Б а б и н ь. Я не могу не высказаться за баллотировку шарами.

М е в і у с ь. Здѣсь есть постороннія лица. Вставаніемъ и сидѣніемъ нельзя опредѣлить. Можно опросить поименно по списку.

Г о л о с а. Закрытой баллотировкой. Записками нельзя.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Здѣсь секретовъ нѣтъ; зачѣмъ же закрытой баллотировкой?

Г о р л о в ь. Какъ-же будетъ баллотироваться: первое—предложеніе, комиссія, второе—г. Бабина, а мое значить, останется?

В а с и л ь е в ь. Такого порядка не было, чтобы баллотировать мнѣніе одного лица. Ваше мнѣніе будетъ записано отдѣльно.

П р о д с ѣ д а т е л ь. Позвольте по списку спросить всѣхъ (Прочитано предложеніе комиссіи; за него высказалось 19 голосовъ, противъ него 12).

Б а б и н ь. Такъ какъ теперь будетъ баллотироваться мое предложеніе, то я считаю долгомъ повторить, что та таблица, которая предложена мною, можетъ быть измѣнена. Тамъ можно сдѣлать передвиженіе, сохраняя среднюю выручку. (Прочитано предложеніе г. Бабина).

З о л о т а р е в ь. Здѣсь только слѣдуетъ добавить: на всѣхъ дорогахъ и за симъ, что ставки будутъ выработаны съ участіемъ углепромышленниковъ.

Б а б и н ь. Что касается добавленія, „на всѣхъ дорогахъ“, то очевидно, при отсутствіи представителей другихъ дорогъ нельзя этого постановить.

Г о р л о в ь. Съѣздъ можетъ ходатайствовать объ этомъ.

С к а р я т и н ь. Большинствомъ съѣзда уже принято предложеніе комиссіи, чтобы на ближайшія разстоянія не повышать ставокъ. Слѣдовательно, этимъ съѣздъ уже отвѣтилъ, что онъ не желаетъ принять предложенія представителей дорогъ.

Г о р л о в ь. Совершенно вѣрно. Баллотировкой рѣшено, чтобы принять предложеніе комиссіи. Зачѣмъ же эта баллотировка?

Б а б и н ь. Я могу согласиться не баллотировать, если прежнее голосованіе будетъ объяснено такъ, что 19 голосовъ согласно съ предложеніемъ комиссіи, а 12 согласны съ моимъ предложеніемъ. Если съѣздъ не согласится на это, то я прошу баллотировать мое предложеніе.

Г о л о с а. Нѣтъ, такъ понимать нельзя. Можно не соглашаться ни съ тѣмъ, ни съ другимъ.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Я считаю справедливымъ произвести баллотировку. (Прочитано предложеніе г. Бабина. За него высказалось безусловно 7 голосовъ, условно 2, и противъ него 22). Теперь слѣдуютъ предложенія: П. Н. Горлова и генерала Золотарева.

В а с и л ь е в ь. Это можетъ быть предложено особымъ мнѣніемъ, а не баллотировано.

А в д а к о в ь. Мнѣ кажется, слѣдуетъ баллотировать.

Г о р л о в ь. Я просилъ бы баллотировать.

З о л о т а р е в ь. Я бы просилъ мое предложеніе прежде баллотировать.

За предложеніе генерала Золотарева высказалось 7 голосовъ безусловно, 2 условно, 19 высказалось противъ предложенія и 2 отказалось отъ баллотировки. За предложеніе г. Горлова высказалось: 6 безусловно, 3 условно, 18 противъ предложенія и 3 воздержались отъ подачи голоса.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Итакъ, по баллотировкѣ оказывается, что большинствомъ 19 голосовъ противъ 12 принимается мнѣніе, изложенное въ докладѣ комиссіи.

Б а б и н ь. Такъ какъ на баллотировку было поставлено нѣсколько вопросовъ, и такъ какъ за каждый изъ нихъ высказалось то или другое число голосовъ, то я просилъ бы, чтобы результатъ баллотировки былъ записанъ въ журналъ по каждому вопросу отдѣльно, потому что нельзя сказать, что постановленіе комиссіи принято съѣздомъ и что съѣздъ ходатайствуетъ именно въ этомъ смыслѣ.

С к а р я т и н ь. Большинство высказалось, что принимаетъ предложеніе комиссіи; значитъ, въ такомъ смыслѣ будутъ и ходатайствовать.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Желаніе ваше будетъ исполнено, такъ какъ все, что происходитъ въ собраніи, записывается; но постановленіе съѣзда все таки будетъ изложено въ пользу того мнѣнія, которое было выражено комиссіей.

Б а б и н ъ. Такъ какъ результатомъ постановленія сѣзда является ходатайство уполномоченныхъ, то могутъ ли теперь уполномоченные, явившись въ подлежащее Министерство, сказать, что сѣздъ углепромышленниковъ постановилъ ходатайствовать о томъ, чтобы тарифъ не повышался на небольшихъ разстоянiяхъ, а только бы понижался на дальнихъ разстоянiяхъ.

Г о л о с а. Непремѣнно такъ. Сѣздъ такъ постановилъ.

Б а б и н ъ. Я согласенъ, что постановило большинство, но не сѣздъ.

П р е с ѣ д а т е л ь. Большинство выражаетъ мнѣнiе сѣзда.

Б а б и н ъ. Нѣтъ такого правила, чтобы дѣла на сѣздѣ рѣшались большинствомъ.

П р е с ѣ д а т е л ь. Если бы существовалъ другаго рода порядокъ, то мы никогда не пришли бы ни къ какимъ результатамъ, такъ какъ большей частью рѣшаетъ большинство.

З о л о т а р е в ъ. Разъ рѣшило большинство, значитъ, рѣшилъ сѣздъ; но при разнорѣчii въ рѣшенiи вопросовъ прилагается особое мнѣнiе. Когда поступаетъ ходатайство сѣзда на разсмотрѣнiе высшаго правительства, тогда ясно видно, въ чемъ дѣло. Я говорю такъ, хотя постановленiе сѣзда противъ моего мнѣнiя.

А в д а к о в ъ. Позвольте просить сѣздъ разрѣшить уполномоченнымъ участвовать при разсмотрѣнii тарифнаго вопроса въ Министерствѣ. Въ такомъ случаѣ, если бы со стороны Министерства не было принято рѣшенiе сѣзда, то и вопросъ былъ бы поставленъ въ другомъ смыслѣ.

Г о л о с а. Это не возможно. Уполномоченные не имѣютъ такого права.

П р е с ѣ д а т е л ь. Уполномоченные представляютъ только мнѣнiе сѣзда и приложенныя особыя мнѣнiя, а правительство избираетъ то, что кажется ему убѣдительнѣе.

З о л о т а р е в ъ. Это очень важный вопросъ,—предоставить нашимъ уполномоченнымъ большую свободу дѣйствiй. При разнорѣчивыхъ мнѣнiяхъ сѣзда, это дало бы возможность уполномочен-

нымъ высказаться за одно изъ высказанныхъ здѣсь мнѣній, еслибы въ Министерствѣ не было принято постановленіе большинства.

А л ч е в с к і й. Этого никакъ допустить нельзя.

(Засѣданіе закрыто).

Журналъ 16 засѣданія (27 ноября, днемъ).

Засѣданіе открыто въ 3 часа дня. Присутствовало 27 членовъ съѣзда.

Засѣданіе открыто чтеніемъ доклада комиссіи о подъѣздныхъ путяхъ. И. А. Даниловъ проситъ оговорить въ докладѣ, что средства, на постройку Богодуховской вѣтви, есть, въ видѣ остатковъ отъ постройки Еватерининской дороги; а если бы таковыхъ не оказалось, то проситъ включить эту вѣтвь въ число питательныхъ вѣтвей и строить ее на средства правительства, отпущенныя Донецкой дорогѣ. М. А. Золотаревъ находитъ, что постройку подъѣздныхъ путей не слѣдовало бы отдавать всецѣло въ руки желѣзныхъ дорогъ; полагаетъ, что надо будетъ при этомъ наложить запрещеніе на рудники; что дороги не захотятъ взять на себя постройки рудничныхъ вѣтвей; предлагаетъ просить, чтобы правительство дало средства на отвѣтственность самихъ углепромышленниковъ, и вообще свой взглядъ излагаетъ въ особой запискѣ. А. К. Алчевскій находитъ болѣе удобнымъ, чтобы дороги эти строили сами углепромышленники; но полагаетъ, что планъ генерала М. А. Золотарева едва ли можетъ быть осуществимъ; пути эти нужны не только углепромышленникамъ, но и самимъ магистральнымъ линіямъ; плату въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда и версты за провозъ по нимъ угля считаетъ невозможною; проектъ генерала Золотарева находитъ невозможнымъ къ осуществленію. М. А. Золотаревъ подкрѣпляетъ предложенный имъ проектъ; желаетъ, чтобы его проектъ былъ указанъ въ докладѣ комиссіи. И. А. Даниловъ приводитъ цифры, доказывающія невыгодность погашенія капитала платою съ вагона. М. А. Золотаревъ выясняетъ И. А. Данилову сущность своего проекта, величину и способъ взиманія съ вагона; указываетъ, что пути эти будутъ не дороги и въ 36 лѣтъ стоимость ихъ погасится; согласенъ вполне съ докладомъ комиссіи. П. А. Васильевъ указываетъ, что согласно предписанія Министра государственныхъ имуществъ съѣздъ долженъ

показать лишь пути сегодня необходимые; путь же отъ Хрустальной—дѣло будущаго, и теперь его въ сѣть включать не слѣдуетъ. А. К. Алчевскій полагаетъ, что выработанная сѣть можетъ быть и измѣнена правительствомъ. Предсѣдатель указываетъ на различіе въ мнѣніяхъ на счетъ способа осуществленія путей и спрашиваетъ: угодно ли утвердить полностью сдѣланный докладъ? Съѣздъ докладъ утвердилъ и выразилъ благодарность докладчику П. Н. Горлову. Прочтено увѣдомленіе Министра путей сообщенія на имя уполномоченнаго Н. С. Авдакова; рассмотрѣніе его отложено до слѣдующаго засѣданія. Засѣданіе закрыто въ 5 часовъ вечера. Слѣдующее назначено въ тотъ же день въ 7 часовъ вечера.

Стенографическій отчетъ 16-го засѣданія.

(У Т Р О М Ъ)

Предсѣдатель. Мм. гг. Сегодня мы приступимъ къ выслушанію доклада по послѣднему вопросу программы, предложенной для обсуждения на сѣздѣ. Это вопросъ о составленіи сѣти подъѣздныхъ путей отъ копей и заводовъ къ магистральнымъ линиямъ. П. Н. Горловъ сдѣлаетъ докладъ по этому предмету. (Горловъ прочелъ докладъ. Смотр. въ концѣ: Доклады).

Золотаревъ. Я скажу нѣсколько словъ по поводу обсуждаемаго вопроса. Мнѣ кажется, что въ данномъ случаѣ мы немного неосторожно преувеличиваемъ власть желѣзныхъ дорогъ. Мое мнѣніе по этому вопросу заключается въ слѣдующемъ: я желалъ бы сказать, что, не трогая нисколько постановленія комиссіи, относительно способа осуществленія дорогъ, я бы желалъ только добавить, что въ случаѣ это будетъ невозможно, то просить намъ ссуды подъ общую гарантію и приискать акціонерное общество или другой, способъ, для осуществленія подобныхъ дорогъ.

Алчевскій. Мнѣніе, сейчасъ высказанное генераломъ Золотаревымъ, отчасти было высказано той комиссіей, которая представила докладъ. Нельзя не признавать того, что еслибы постройка питательныхъ вѣтвей и подъѣздныхъ рельсовыхъ путей могла быть сдѣлана самими углепромышленниками, то, по всей вѣроятности, она болѣе бы отвѣчала спеціальнымъ потребностямъ и можетъ быть достигла бы нѣкоторыхъ сбереженій. Имѣя спеціальную карту и приспособляясь къ спеціальной перевозкѣ угля, мы приложили бы все стараніе, чтобы сдѣлать, по возможности, дешево. Здѣсь повторяю, могли быть употреблены даже старые рельсы; но тотъ путь, который былъ предложенъ генераломъ Золотаревымъ, не осуществимъ, по многимъ и многимъ условіямъ, не только экономическимъ, но даже политическимъ. Комиссія пришла къ тому заклю-

ченію, что по свойству самого дѣла, по тому положенію, въ которомъ оно находится, ни подъѣздные рельсовые пути, ни тѣмъ болѣе питательныя вѣтви, никакимъ образомъ не могутъ быть сооружаемы на частныя средства, потому что эти вѣтви короткія, а на короткихъ вѣтвяхъ содержать свой особый подвижной составъ почти невозможно. Поэтому эксплуатація, разъ она признается необходимой, въ интересахъ дѣла должна быть поручена магистральной линіи, а также и веденіе всего хозяйства. Въ настоящемъ случаѣ мы поставлены въ такое положеніе, что мы говоримъ о путяхъ, для насъ только необходимыхъ и нужныхъ, о путяхъ, которые составляютъ, такъ сказать, нашъ личный интересъ; между тѣмъ, справедливо говоря, въ этомъ заключается интересъ величайшей важности для самой магистральной линіи. Эти подъѣздные пути составляютъ принадлежность магистральной линіи. Принимая на себя добровольно тѣ условія, которыя выражены въ докладѣ, я не могу не сказать, что мы подчиняемся условіямъ, въ данномъ случаѣ весьма тяжелымъ. Мы, для питательныхъ вѣтвей, которыя почти тоже, что магистральная линія, устанавливаемъ почти $\frac{1}{40}$ съ пуда и версты. Относительно платы за перевозку по подъѣзднымъ путямъ, я нахожу, что плата въ $\frac{1}{5}$, т. е. 1 коп. за 5 верстъ, невыносима для насъ. Я себѣ это объясняю такимъ образомъ, что 5—6 лѣтъ рудникъ всецѣло долженъ работать на магистральную линію, чтобы послѣ этого подарить эту вѣтку ей же. Но, находясь въ извѣстномъ положеніи, въ положеніи тяжелою безъ этихъ рельсовыхъ путей, мы рѣшились подчиниться всему тому, что представлено въ докладѣ. Позволяю себѣ заключить все, мною сказанное, тѣмъ, что какъ бы ни былъ желателенъ тотъ способъ осуществленія, на который указалъ генераль Золотаревъ, но для насъ онъ невозможенъ.

З о л о т а р е в ъ. Я могу отступить отъ того, что я сказалъ относительно общей гарантіи тѣхъ, которые можетъ быть не нуждаются въ такихъ путяхъ; но, тѣмъ не менѣе, общая гарантія только нуждающихся, составить такую серьезную и сильную цифру, что даже частный банкиръ, частное лицо, увидя это дѣло, согласится дать ссуду, не только правительство, которое заинтересо-

вано въ томъ, чтобы наше дѣло развивалось и въ виду того, что дѣйствительно, какъ выразился А. К. Алчевскій, магистральныя линіи несомнѣнно выиграютъ отъ этого. Далѣе я не продолжаю преній, потому что я пока не вижу препятствій признать трудъ П. Н. Горлова въ высшей степени заслуживающимъ уваженія, хотя я не вижу въ его докладѣ малѣйшаго намека на выраженную мною мысль. Затѣмъ, я имѣю еще одно маленькое замѣчаніе. Я просилъ бы сдѣлать дополненіе въ докладѣ въ томъ мѣстѣ, гдѣ вы говорите о выгодахъ углепромышленниковъ отъ проведенія вѣтвей; тамъ слѣдуетъ замѣтить, что мы избавимся отъ излишняго перегруза, разбивки и разтруски угля, что составляетъ въ настоящее время большую потерю.

В а с и л ь е в ъ. Я считаю долгомъ высказать свое мнѣніе съѣзду относительно одного изъ подъѣздныхъ путей, проектированныхъ комиссіей. Вопросъ объ устройствѣ подъѣздныхъ путей г. Министромъ государственныхъ имуществъ, черезъ Горный Департаментъ, поставленъ слѣдующимъ образомъ: „къ какимъ именно каменноугольнымъ косямъ и рудникамъ должны быть устроены подъѣздные пути? Слѣдовательно, мы должны брать только тѣ пути, которые необходимы въ настоящую минуту, тѣмъ болѣе, что мы дѣлаемъ заемъ у правительства для устройства этихъ путей. Изъ доклада видно, что проектируется подъѣздный путь отъ ст. Крестной до Хрустальной котловины; цифра производительности этого рудника—2¹/₂ мил. пуд., и требуется 15 верстъ подъѣзднаго пути, на что прійдется задолжать тысячъ 300 по крайней мѣрѣ. Такъ какъ это мѣсторожденіе находится въ предѣлахъ Области Войска Донскаго, то съ работами тѣхъ углепромышленниковъ я знакомъ. Тамъ только два углепромышленника и есть, которые могутъ когда либо развить добычу—это Бродскій и Кузьминъ; а остальные, если не продадутъ угля, никогда не увеличатъ разработки. Для чего же править тотъ подъѣздный путь, когда для остальныхъ углепромышленниковъ онъ не нуженъ, а Бродскій если разовьетъ свои работы, то самъ можетъ построить вѣтку. Высказывая эти данныя, считаю долгомъ заявить съѣзду,

что я не отвергаю, что Хрустальское мѣстороженіе прекрасное, что, со временемъ можетъ быть и нужно будетъ провести туда путь, но, принимая вниманіе, что мы должны указать необходимые въ настоящее время пути, я представляю данныя, что этого пути строить не слѣдуетъ.

А л ч е в с к і й. Въ настоящемъ докладѣ изложены желанія и нужды, по тѣмъ даннымъ, которыя мы въ такое короткое время успѣли собрать, на основаніи заявленій самихъ углепромышленниковъ. Очень можетъ быть, что въ числѣ этихъ данныхъ окажутся такія, которыя не выдерживаютъ строгой критики; но я убѣжденъ въ томъ, что еще много данныхъ не представлено такихъ, которыя будутъ доказывать и увеличивать шансы, относительно потребности и необходимости этихъ сооружений. Думаю, что и правительственная власть, которая будетъ разсматривать настоящее представленіе, отнесется къ нему, какъ и слѣдуетъ отнестись, конечно дополнить его съ своей стороны и можетъ быть произвести изысканія. Конечно, мы не можемъ претендовать, чтобы непременно все такъ было исполнено, какъ нами проектируется; но мы можемъ сохранить увѣренность въ томъ, что, въ большинствѣ, все это отвѣчаетъ дѣйствительности и будетъ признано подлежащей властью.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Мм. гг.! Въ тѣхъ отзывахъ, которые мы сейчасъ слышали по поводу прочитаннаго намъ доклада, самое вѣское мнѣніе, которое совершенно различествуетъ въ способѣ осуществленія проектируемыхъ дорогъ, это мнѣніе генерала Золотарева. Но такъ какъ генераль Золотаревъ не желаетъ, чтобы его мнѣніе мѣшало, собственно говоря, постановленію по этой статьѣ, а только желаетъ, чтобы его заявленіе было занесено въ протоколъ, какъ особое мнѣніе, то я обращаюсь къ собранію съ вопросомъ: угодно-ли вамъ будетъ утвердить полностью выслушанный нами докладъ, и считаете ли вы, что докладъ составленъ на столько полно и обстоятельно, что онъ отвѣчаетъ всѣмъ тѣмъ запроснымъ пунктамъ и предложеніямъ, которыя сдѣланы Министерствомъ государственныхъ имуществъ по соглашенію съ Министерствомъ путей сообщенія.

Г о л о с а. Утверждаемъ! Благодаримъ П. Н. Горлова!

П р е д с ѣ д а т е л ь. На имя уполномоченнаго Н. С. Авдакова получена сегодня изъ Министерства путей сообщенія слѣдующая бумага, которую онъ черезъ г. секретаря съѣзда просилъ меня довести до свѣдѣнія съѣзда.

С е к р е т а р ь. (Читаетъ отношеніе Министерства путей сообщенія):

МИНИСТЕРСТВО

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

ДЕПАРТАМЕНТЪ

ЖЕЛЕЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Отдѣленіе эксплуатаціи.

С.-Петербургъ.

20 Ноября 1882 года.

№ 11788

*Уполномоченному VI съѣздомъ угле-
промышленниковъ юга Россіи г. Авда-
кову.*

Въ отвѣтъ на записку, отъ 27 октября сего года, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ увѣдомляетъ васъ, что, какъ видно изъ собранныхъ свѣдѣній, управленіемъ Курско-Харьково-Азовской дороги, не сдѣлано распоряженія касательно остановки въ подвозкѣ угля на Харьковскую станцію, въ случаѣ неуборки получателями угля къ 1-му сего ноября, такъ какъ, вслѣдствіе помѣщеннаго въ Харьковскихъ вѣдомостяхъ объявленія о скорѣйшей уборкѣ угля, значительная часть такового была вывезена.

Для предупрежденія же, на будущее время, скопленія грузовъ каменнаго угля, господинъ Министръ разрѣшилъ Обществу Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги взимать на Харьковской товарной станціи, за храненіе прибывающаго малою скоростью угля, высшую норму дополнительныхъ за храненіе угля сборовъ, установленную Министерствомъ путей сообщенія по докладу отъ

2-го января сего года за № 13. Вмѣстѣ съ симъ, по возбужденному въ 1881 году Харьковскою городскою думою вопросу, объ устройствѣ частныхъ угольныхъ складовъ на городской землѣ, и о соединеніи Харьковскихъ станціонныхъ путей рельсовымъ сообщеніемъ съ предположенными думою угольными складами, Министерство путей сообщенія вошло въ сношеніе съ Министерствомъ внутреннихъ дѣлъ, прося объ его содѣйствіи относительно скорѣйшаго устройства въ г. Харьковѣ таковыхъ угольныхъ складовъ, во избѣжаніе могущаго повториться загроможденія грузами угля Харьковской товарной станціи.

При семъ прилагается, для свѣдѣнія, списокъ упомянутыхъ высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ.

За Директора *Ветрухиновъ*.

Секретарь. Здѣсь я позволю себѣ прочесть только тѣ дополнительные сборы, которые имѣютъ отношеніе къ каменноугольнымъ грузамъ. (Читаетъ):

СПИСОКЪ высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ.

№ № по порядку.	Наименованіе статей сбора.	Размѣръ сбора.
I	За бланки накладныхъ, продаваемые Обществами желѣзныхъ дорогъ: за экземпляръ	1 коп.
II	За бланки объявленій, продаваемые Обществами желѣзныхъ дорогъ: за экземпляръ	1 „
III	За нагрузку и выгрузку: б) товаровъ, перевозимыхъ въ павалку, дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ въ необходимомъ видѣ, когда нагрузка и выгрузка производится средствами дороги съ вагона отъ	Р. К. Р. К. 2 50 до 3 50

№ № по порядку.	Наименованіе статей сбора.	Размѣръ сбора.
	<p>Примѣчаніе 1. Для вагоновъ, поднимающихъ отъ 700 до 750 пудовъ, плата назначается для грузовъ, указанныхъ въ пунктѣ:</p> <p>б) отъ 3 руб. 12 коп. до 4 руб. 37 коп.</p> <p>Примѣчаніе 2. Опредѣленіе размѣровъ платы въ указанныхъ выше предѣлахъ подлежитъ утвержденію Министра путей сообщенія.</p>	
IV	<p>За перевѣшиваніе по желанію товароотправителей и получателей:</p> <p>.....</p> <p>б) всякаго рода грузовъ на вѣсовомъ помостѣ съ вагона по</p> <p>Плата за перевѣшиваніе не взыскивается, если при этомъ будетъ обнаружена ошибка въ ущербъ отправителю.</p>	50 к.
V	<p>За храненіе, до отправленія груза (если онъ задержанъ по желанію или винѣ отправителя) и послѣ прибытія его:</p> <p>.....</p> <p>2) Съ предметовъ, перевозимыхъ съ поѣздами малой скорости, за время большее при отправленіи 24 часовъ и 48 часовъ по прибытіи.</p> <p>Въ случаѣ же, если товароотправитель, по прибытіи на станцію, и по полученіи увѣдомленія о прибытіи товара, не можетъ приступить къ разгрузкѣ, вслѣдствіе не подачи вагоновъ къ мѣсту разгрузки или другихъ причинъ, устраненіе которыхъ зависитъ отъ Управленія дороги, то время прибытія считается съ момента устраненія этихъ препятствій.</p>	

№ по порядку.	Наименованіе статей сбора.	Размѣръ сбора.
		На открытомъ воздухѣ.
		копѣйки.
	а) товара съ пуда въ сутки:	
	за 2-е сутки (при отправленіи) . . .	0,2
	„ 3, 4 и 5 сутки при отправленіи или полученіи по	0,1
	„ 6, 7 и 8 сутки по	0,2
	„ 9, 10 и 11 сутки по	0,3
	„ 12, 13 и 14 сутки по	0,4
	„ остальную половину мѣсяца, съ пуда въ сутки	0,5
	и за дальнѣйшее время въ мѣсяцъ съ пуда, считая не полный мѣсяцъ за цѣлый по	5
	<p>Примѣчаніе 1. Плата за храненіе никогда не можетъ быть меньше 10 коп. съ каждой партіи груза, означенной въ одной накладной.</p>	
	<p>Примѣчаніе 2. На всѣхъ станціяхъ, въ предѣлахъ городской земли расположенныхъ, въ случаяхъ загроможденія этихъ станцій товарами, можетъ быть взимаема увеличенная, противъ указанныхъ въ расчетѣ, плата за храненіе грузовъ, но такое увеличеніе платы и размѣръ увеличенія допускается не иначе, какъ съ разрѣшенія на каждый случай Г. Министра путей сообщенія по представленію о необходимости таковой инспекторомъ дороги.</p>	

№№ по порядку.	Наименованіе статей сбора.	Размѣръ сбора.
	<p>.....</p> <p>д) минеральное топливо, руда, соль и удобрительные туки, по прибытіи ихъ на станціи, должны быть выгружены средствами получателей въ теченіе первыхъ 24 часовъ послѣ подачи ихъ къ выгрузкѣ. Не выгруженные въ этотъ срокъ вагоны, разгружаются со взысканіемъ въ пользу дороги по $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда, собственно за производство выгрузки средствами желѣзной дороги на складахъ общеоответственныхъ и охраняются тамъ до истеченія вторыхъ сутокъ бесплатно.</p> <p>За послѣдующее время взимается:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. На станціяхъ прибытія при городахъ: за первые три дня 75 коп. въ сутки за вагонъ, за послѣдующіе четыре дня—1 р. 50 коп. 2. На остальныхъ станціяхъ прибытія: по 5 коп. въ сутки съ квадр. саж. занятаго пространства въ теченіи 30 дн. <p>По прошествіи вышеозначенныхъ въ пунктѣ 1 и 2-мъ сроковъ, Общества желѣзныхъ дорогъ въ правѣ продать невывезенные грузы и возмѣстить изъ полученной суммы слѣдующіе имъ платежи.</p> <p>Примѣчаніе. Время прибытія считается съ момента отсылки заявленія со станціи назначенія получателю товара о прибытіи его товара на станцію, или съ момента вывѣшиванія, о такомомъ прибытіи товара, объявленія въ товарной конторѣ или же на тѣхъ станціяхъ на которыхъ, вмѣсто вывѣшиванія объявленій, заведены особыя для получателя книги на предметъ записи въ нихъ при-</p>	

№№ по порядку.	Наименованіе статей сбора.	Размѣръ сбора.
VI	<p>бывающихъ на станцію товаровъ, то со времени записи въ этихъ книгахъ прибытія товара на станцію.</p> <p>За простой поданныхъ желѣзною дорогою вагоновъ и платформъ:</p> <p>а) подъ нагрузкой и выгрузкой выше установленнаго для того срока за каждый вагонъ въ сутки по . . .</p> <p>Примѣчаніе 1. Срокъ нагрузки или выгрузки подвижнаго состава, поданнаго для производства сихъ работъ средствами товарохозяевъ, въ предѣлахъ станціонныхъ площадей опредѣляется отъ 12 до 18 часовъ, со времени подачи вагоновъ.</p> <p>Примѣчаніе 2. Опредѣленіе этого срока въ вышеобозначенныхъ предѣлахъ подлежитъ утвержденію Министра путей сообщенія.</p> <p>б) задержанныхъ отправителемъ послѣ окончанія нагрузки, за каждый вагонъ или платформу въ сутки по . . .</p>	<p>3 руб.</p> <p>3 руб.</p>
VII	<p>За отгрузку клады, нагруженной средствами отправителя, въ случаѣ оказавшагося перегруза, или по желанію отправителя за каждый пудъ по . . .</p>	<p>0,5</p>
VIII	<p>За взвѣшиваніе при нагрузкѣ и выгрузкѣ или одной нагрузкѣ средствами товарохозяевъ на вѣсовомъ помостѣ, съ каждаго вагона по</p>	<p>50 коп.</p>
IX	<p>Коммисіонная плата за переводъ наложенныхъ платежей:</p> <p>а) по внутреннему сообщенію съ каждаго рубля по</p>	<p>0,5 коп.</p>

№№ по порядку.	Наименованіе статей сбора.	Размѣръ сбора.
	<p>б) по прямому сообщенію съ каждаго рубля по</p>	0,1 коп.
	<p>Примѣчаніе. Плата эта распредѣляется между дорогами по ихъ взаимному соглашенію.</p>	
XI	<p>За увѣдомленіе получателя о времени прибытія товара взимается по дѣйствительной стоимости расходовъ.</p>	
XII	<p>За станціонные расходы на станціяхъ отправленія и назначенія груза, когда нагрузка и выгрузка производятся самими отправителями или получателями, съ пуда подъемной силы вагона по</p>	0,2 "
	<p>За передачу товара съ одной дороги на другую, какъ при попутныхъ, такъ и при повагонныхъ перевозкахъ, съ каждаго пуда по</p>	0,1 "
	<p>Сбору этому не подлежатъ: соль, руда, удобрительные туки, уголь и рельсы.</p>	

Директоръ *Журавскій*.

Дѣлопроизводитель *Петровскій*.

А л ч е в с к і й. Здѣсь очень много существенныхъ и важныхъ обстоятельствъ, о которыхъ высказаться сейчасъ, я по крайней мѣрѣ, не могу, потому что недостаточно вслушался въ нихъ. Ихъ надо разсмотрѣть подробно, чтобы отвѣтить.

З о л о т а р е в ъ. Намъ необходимо протестовать противъ этого и написать, что это въ высшей степени стѣснительный налогъ, что при такихъ условіяхъ ни одинъ изъ насъ не выдержитъ заключенныхъ договоровъ.

А л ч е в с к і й. Въ Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ мы протестовали противъ этого.

Яшевскій. Но, не смотря на этотъ протестъ, сборъ установленъ.

Алчевскій. Необходимо сдѣлать хотя маленькій перерывъ, чтобы подробно разсмотрѣть эти циффы.

Горловъ. Лучше вечеромъ сдѣлать особое засѣданіе: вѣдь у насъ, кромѣ этого, есть еще неразрѣшенные вопросы.

Предсѣдатель. Да, у насъ есть еще нѣсколько вопросовъ. Итакъ, позвольте васъ просить къ 7 час. на вечернее засѣданіе.

Засѣданіе закрыто.

Журналъ 17 засѣданія (27 Ноября, вечеромъ).

Засѣданіе открыто въ 8 часовъ вечера. Присутствовало 18 членовъ съѣзда.

П. Н. Горловъ объяснилъ собранію значеніе дополнительныхъ сборовъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ—по таблицѣ, присланной при бумагѣ Министерства путей сообщенія, на имя уполномоченнаго Н. С. Авдакова. М. А. Золотаревъ хочетъ сдѣлать исключенія для существующихъ контрактовъ, еслибы даже сборъ и не былъ отмѣненъ. А. К. Алчевскій желаетъ ходатайствовать въ смыслѣ изложеннаго П. Н. Горловымъ.—А. Ф. Мевіусъ читаетъ докладъ по перевозкамъ угля, проектируемымъ на 1883 годъ. А. К. Алчевскій приноситъ въ даръ тысячу рублей на горную библіотеку. П. Н. Горловъ приноситъ въ даръ всю свою библіотеку. Собраніе благодаритъ А. К. Алчевскаго и П. Н. Горлова. Одобрень собраніемъ проектъ телеграммы господину Министру государственныхъ имуществъ. П. Н. Горловъ, а за нимъ и все собраніе благодарятъ предсѣдателя за его труды. А. К. Алчевскій и съѣздъ благодарятъ всѣхъ предсѣдателей комиссій или докладчиковъ и секретаря съѣзда.—Предсѣдатель, въ 10 часовъ вечера, объявляетъ VII съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи закрытымъ.

Стенографическій отчетъ 17-го засѣданія.

(Вечеръ).

Предсѣдатель. Мм. Гг! Собранію угодно было, чтобы сегодняшнее утреннее засѣданіе было прервано для того, чтобы ближе разсмотрѣть тотъ списокъ станціонныхъ дополнительныхъ сборовъ, который присланъ Министерствомъ пут. сообщ. Теперь П. Н. Горловъ познакомитъ васъ съ тѣми замѣчаніями, которыя сдѣланы по этому поводу.

Горловъ, По внимательномъ разсмотрѣніи списка оказалось, что на 3 статьи нужно обратить особенное вниманіе съѣзда. 1-я статья касается нагрузки и выгрузки. Въ ней говорится: что съ товаровъ, перевозимыхъ въ навалку, дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ въ необдѣланномъ видѣ, когда нагрузка и выгрузка производится средствами дороги, взимается съ вагона отъ 2 р. 50 к. до 3 руб. 50 к. Такъ какъ здѣсь предоставляется назначать ту или другую плату, то съѣзду предлагается ходатайствовать о томъ, чтобы для угля была установлена меньшая норма. Дальше говорится, что: руда, соль, минеральное топливо и удобрительные туки, по прибытіи ихъ на станціи, должны быть выгружены средствами получателей въ теченіе первыхъ 24 часовъ, послѣ подачи ихъ къ выгрузкѣ. Не выгруженные въ этотъ срокъ вагоны, разгружаются со взысканіемъ въ пользу дороги по $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда, собственно за производство выгрузки средствами желѣзной дороги на складахъ общественныхъ и охраняются тамъ до истеченія вторыхъ сутокъ бесплатно, т. е. будетъ взыскиваться по два рубля съ вагона. Въ эти два рубля повидимому должно входить 1 руб. 20 коп. штрафа и 80 коп. за разгрузку. Азовская дорога и въ настоящее время беретъ за разгрузку 80 коп.; но тутъ является неясность, такъ какъ въ рубрикѣ, касающейся назначенія платы за храненіе, говорится, что за вторые сутки назначается 2 руб. 10 коп. съ вагона. Неизвѣстно,
*

входить ли сюда 1 р. 20 коп. или нѣтъ. Затѣмъ, такъ какъ предвидится возможность отправки съ нагрузкой и выгрузкой, обязательной для дороги и оплаченной сборомъ въ 2 руб. 50 коп., то опять является недоразумѣніе. Какая же тутъ можетъ быть обязательная выгрузка для получателя, когда дорога сама должна обязательно выгрузить. Это требуетъ разъясненія. Въ 12 ст. говорится: за станціонные расходы на станціяхъ отправленія и назначенія груза, когда нагрузка и выгрузка производятся самими отправителями или получателями, съ пуда подъемной силы вагона взимается по 0,2 к. т. е. если отправитель представляетъ грузъ съ тѣмъ, что онъ самъ его нагружаетъ, то все таки уплачивается станціонный сборъ въ 1 руб. 20 коп. съ вагона. Этотъ сборъ очень тяжелъ и предлагается ходатайствовать о его отмѣнѣ.

Скарятинъ. Что подразумѣвается подъ словами: „станціонные расходы“?

Горловъ. Въ комиссіи при Техническо-Инспекторскомъ комитетѣ намъ объяснили, въ чемъ состоятъ эти сборы: въ движеніи локомотива и тендера, въ маневрахъ, въ трудѣ, который несетъ станціонная служба. Рациональность этихъ сборовъ объясняется еще тѣмъ, что одни и тѣ же хлопоты представляются для дороги при отправленіи груза, какъ на короткое разстояніе, такъ и на большое. Поэтому справедливо, чтобы привозъ оплачивался тарифомъ поверстнымъ, а станціонные сборы оплачивались бы за каждый случай отдѣльно.

Скарятинъ. А если поѣздъ является на станцію совершенно готовымъ и его остается только прицѣпить; какую услугу оказываетъ тогда дорога для углепромышленника? за что будетъ взиматься этотъ налогъ? Вѣдь это еще не утверждено; для кого же это обязательно?

Горловъ. Я самъ возбуждалъ этотъ вопросъ передъ открытіемъ засѣданія. Здѣсь говорится совсѣмъ о другомъ, а въ концѣ говорится: при семъ прилагается списокъ упомянутыхъ выше сборовъ. Впрочемъ это совершенно ясно для тѣхъ, кто читалъ послѣднія газетныя телеграммы.

Скарятинъ. Газеты для насъ обязательны. Пусть намъ объявятъ официально.

Горловъ. Еще слѣдуетъ хлопотать о томъ, чтобы платежъ, положенный за грузку кладей, нагруженныхъ средствами отправителей, въ случаѣ оказавшагося перегруза, былъ отмѣненъ, потому что не можетъ быть перегруза, такъ какъ уголь при отправкѣ взвѣшивается.

Золотаревъ. Еще слѣдуетъ обратить особенное вниманіе, чтобъ это нововведеніе не относилось къ тѣмъ контрактамъ, которые уже заключены. Это особенно важно.

Предсѣдатель. Это не можетъ имѣть силы обратнаго дѣйствія и потому не можетъ относиться къ заключеннымъ контрактамъ. Итакъ, господа, съѣздъ приходитъ къ такому заключенію, что слѣдуетъ сдѣлать постановленіе о ходатайствѣ, чтобы обратить вниманіе на тягость этого налога и просить объ его отмѣнѣ.

Алчевскій. Еслибы ходатайство наше было уважено въ томъ смыслѣ, какъ докладывалъ сейчасъ П. Н. Горловъ, то конечно мы были бы вполне удовлетворены и потому я полагаю намъ слѣдуетъ постановить, чтобы уполномоченные наши ходатайствовали передъ Министерствомъ пут. сообщ. въ томъ смыслѣ, какъ сейчасъ сдѣланъ докладъ П. Н. Горловымъ.

Скарятинъ. Интересно знать утверждено ли это или только проектируется? Если это предписаніе, то разсуждать намъ нечего; но если это только проектируется, то намъ необходимо ходатайствовать.

Алчевскій. Во всякомъ случаѣ нужно ходатайствовать.

Предсѣдатель. Теперь позвольте перейти къ слѣдующему вопросу. Въ одномъ изъ засѣданій вамъ были сообщены статистическія свѣдѣнія о предполагаемой производительности копей въ 1883 году. Г. предсѣдатель комиссіи выборныхъ прочтетъ вамъ дополнителныя свѣдѣнія, относящіяся къ предполагаемому количеству сбыта угля.

Мевіусъ. Подробную вѣдомость о предполагаемой производительности копей на будущій годъ я полагаю собранію не угод-

но будетъ выслушать, такъ какъ она уже была доложена и въ ней сдѣланы тѣ исправленія, которыя съѣзду угодно было указать. Если угодно я прочту только общія цифры дорогъ; если же собранію угодно будетъ выслушать всѣ подробности, то я прочту всю таблицу.

Г о л о с а. Достаточно прочесть общія цифры! Подробностей не нужно!

З о л о т а р е в ь. Интересно знать, какъ относятся настоящія цифры къ прошлогоднимъ?

М е в і у с ь. Въ прошломъ году вывезено 103 милліона. Разница произошла только вслѣдствіе того, что нѣкоторыя дороги прекратили свои требованія, но за то частныя требованія и требованія сахарныхъ заводовъ увеличились, такъ что общій итогъ вышелъ почти одинаковый.

З о л о т а р е в ь. Я еще просилъ бы объяснить мнѣ разницу съ цифрой 1881 года.

М е в і у с ь. Въ 1881 г. предполагалось вывезти 120 милліоновъ, но вывезено далеко меньше. Теперь мы не предлагаемъ такихъ большихъ цифръ, такъ какъ свѣдѣнія наши становятся болѣе точными; вотъ почему кажется, что теперь требованія уменьшаются, но въ сущности онѣ увеличиваются а мы только располагаемъ болѣе вѣрными данными.

З о л о т а р е в ь. Кромѣ того устанавливается дѣло, устанавливаются отношенія съ покупателями и каждый изъ насъ можетъ дать болѣе вѣрныя цифры. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ мы положительно не могли дать отчета въ этихъ цифрахъ.

П р е д с ѣ д а т е л ь. Мм. Гг! Многоуважаемый нашъ сочленъ, А. К. Алчевскій, обратился ко мнѣ съ особымъ заявленіемъ, которое мнѣ столько же пріятно будетъ прочитать, сколько вамъ выслушать, такъ какъ оно всецѣло клонится въ пользу того дѣла, которое насъ всѣхъ такъ близко интересуеть. Позвольте мнѣ его прочитать (читаетъ):

*Его Превосходительству господину Предсѣдателю VIII съѣзда
углепромышленниковъ юга Россіи.*

Представляю при семь тысячу рублей и покорнѣйше прошу съѣздѣ принять означенную сумму для пріобрѣтенія книгъ и картъ по горнозаводскому дѣлу.

Списокъ книгъ я просилъ бы сдѣлать при участіи господъ инженеровъ, а самыя книги передать въ отдѣленіе Техническаго Общества съ тѣмъ, чтобы, составляя собственность съѣзда, онѣ были бы доступны для пользованія ими, какъ для членовъ Техническаго Общества, такъ и для всѣхъ членовъ съѣзда.

А. Алчевскій.

27 ноября 1882 года.

Г о л о с а. Выразить благодарность А. К. Алчевскому! Благодаримъ!

М е в і у с ь. Намъ остается только выразить полнѣйшую благодарность за это пожертвованіе, такъ какъ оно идетъ на пополненіе того недостатка, который каждый изъ насъ ощущаетъ. Я бы только просилъ съѣздѣ указать, какимъ образомъ и кто долженъ этимъ распорядиться. Я бы предложилъ такую мѣру: чтобы на эти книги былъ наложенъ какой нибудь штемпель и съ этимъ штемпелемъ онѣ были переданы въ Техническое Общество.

Г о р л о в ь. Въ основаніе той же библіотеки я предлагаю свою библіотеку, которую я собиралъ въ теченіе 20 лѣтъ.

Г о л о с а. Благодаримъ! Очень Благодарны!

А л ч е в с к і й. Позвольте мнѣ указать списокъ лицъ, на которыхъ желательно бы было возложить составленіе библіотеки (представляетъ списокъ): П. Н. Горловъ, А. Ф. Мевіусъ, И. И. Зеленцовъ, А. А. Носовъ, Н. С. Авдаковъ, М. И. Яшевскій и М. О. Баэръ. Надо пересмотрѣть тѣ книги, которыя жертвуетъ П. Н. Горловъ. Г. Носовъ сдѣлалъ также пожертвованіе въ Техническое Общество; слѣдовательно нужно пересмотрѣть, что тамъ есть и добавить тѣмъ, что считается нужнымъ.

Председатель. Кому прикажете передать эти деньги: не председателю ли комиссіи выборныхъ, чтобы внести ихъ на текущій счетъ въ горнопромышленный банкъ? (предложеніе принято). Общество южныхъ горнопромышленниковъ на самомъ дѣлѣ такъ часто видѣло заботливость и существенную поддержку со стороны г. Министра государственныхъ имуществъ по всѣмъ тѣмъ предметамъ, которые касаются южно-горнаго дѣла, что собраніе просило меня послать Его Высокопревосходительству депешу слѣдующаго содержанія:

Петербургъ.

Министру Государственныхъ Имуществъ.

При закрытіи мною сегодня въ 9 часовъ вечера VII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, собраніе просило меня почтительнѣйше передать Вашему Высокопревосходительству глубокую и искреннюю признательность за то сочувствіе и вниманіе, которое вы постоянно оказываете всѣмъ его ходатайствамъ на пользу горнаго дѣла.

Тайный Совѣтникъ *Иславинъ.*

Горловъ (обращаясь къ председателю). Милостивый Государь, Владиміръ Александровичъ! Члены VII съѣзда поручили мнѣ выразить Вамъ глубокую признательность за тѣ труды, которые вы понесли въ VII съѣздѣ и за тотъ порядокъ и строй, съ которымъ Вы всегда вели занятія съѣзда.

Председатель. И которыя Вы всегда поддерживали вашимъ опытомъ и знаніями.

Благодарять.

Алчевскій. Позвольте мнѣ напомнить собранію долгъ и обязанность выразить еще разъ благодарность всѣмъ гг. докладчикамъ: П. Н. Горлову, Н. С. Авдакову, А. Ф. Мевіусу, П. А. Карпову, В. А. Иванову, А. В. Шейерману и И. Н. Фельбнеру и нашему достопочтеннѣйшему секретарю, который такъ много потрудился для съѣзда.

Председатель. Позвольте мнѣ лично присоединится къ Вамъ и отнестись съ благодарностью къ М. И. Яшевскому, Послѣ тщательной и многосторонней разработки всѣхъ вопросовъ, которые подлежали обсужденію VII съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, я объявляю съѣздъ закрытымъ.

ДОКЛАДЫ

ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

по вопросу о расширеніи сбыта Донецкаго минеральнаго топлива.

Несмотря на ежегодно возрастающую добычу минеральнаго топлива въ Донецкомъ каменноугольномъ бассейнѣ и успѣхи, сдѣланные этою промышленностью въ послѣднее десятилѣтіе, принятіе мѣръ для дальнѣйшаго расширенія сбыта минеральнаго топлива не только желательно, но и необходимо. Послѣднее подтверждается, съ одной стороны, всѣми признанной повсемѣстной дороговизною и недостаткомъ древеснаго топлива, съ другой, какъ будетъ указано ниже, ежегодно возрастающимъ ввозомъ иностраннаго угля въ такіе районы Россіи куда, по всѣмъ правамъ, долженъ былъ бы доставляться отечественный уголь. Существующая потребность въ минеральномъ топливѣ доказывается ежегодно возрастающей его производительностью, и подтверждается такими заявленіями, какое доставлено съѣзду представителемъ одной изъ крупнѣйшихъ мануфактурныхъ фирмъ въ Москвѣ, указывающей уже въ настоящее время требованіе на минеральное топливо до 30.000,000 пуд. въ Москву. Но независимо отъ этого заявленія, возрастающая потребность фабрикъ и заводовъ въ Москвѣ въ минеральномъ топливѣ подтверждается ежегодно же возрастающимъ туда ввозомъ иностраннаго угля (1872 г.—300,000; 1881 г. болѣе 6.000,000 пуд.).

Насколько дѣйствительно существуетъ потребность въ минеральномъ топливѣ, настолько въ сбытѣ его нуждаются и производители его. Достаточно указать на районъ антрацитовыхъ рудниковъ, производительность коихъ за послѣдніе три года, по недостатку сбыта, стоитъ почти на одной цифрѣ. — По той же причинѣ ограничена производительность и большинства каменноугольныхъ ко-

пей западной части Донецкаго бассейна. Рядъ правительственныхъ мѣропріятій повліялъ развивающимъ образомъ на каменноугольную промышленность; но остается еще рядъ другихъ мѣропріятій, выполнение коихъ для дальнѣйшаго развитія столь же необходимо и кои логически вытекаютъ изъ мѣръ осуществленныхъ и осуществляемыхъ. На предъидущихъ сѣздахъ, равно какъ въ собраніяхъ при Техническо-Инспекторскомъ комитетѣ департамента желѣзныхъ дорогъ и въ совѣщаніяхъ въ Горномъ Департаментѣ, выяснено и признано, что главнѣйшими мѣропріятіями въ этомъ отношеніи являются: развитіе путей сообщенія, устройство рельсовыхъ подъѣздныхъ путей отъ копей и заводовъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ съ одной стороны, и благопріятное установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ и обложеніе иностраннаго угля таможенной пошлиной—съ другой.— Наконецъ имѣется и рядъ другихъ обстоятельствъ, не позволяющихъ надлежащимъ образомъ удешевить уголь и кои могутъ быть вполне устранены. Не касаясь вопроса о рельсовыхъ подъѣздныхъ путяхъ, составляющихъ предметъ обсужденія особой комиссіи, настоящая комиссія пришла къ заключенію о необходимости для успѣшнаго развитія сбыта Донецкаго минеральнаго топлива, принять мѣры по нижеслѣдующимъ вопросамъ:

1) По вопросу о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на югѣ Россіи.

Постановленіемъ Комитета Министровъ признана необходимымъ постройка въ Донецкомъ бассейнѣ желѣзныхъ дорогъ: Миллеровской и Восточно-Донецкой, при чемъ относительно первой уже производятся изысканія, тогда какъ по отношенію ко второй таковыхъ еще не производится.—Считая, подобно предъидущимъ сѣздамъ, скорѣйшую постройку этихъ дорогъ крайне насущною для успѣшнаго развитія каменноугольной промышленности и опасаясь, чтобы постановленіе Комитета Министровъ по какимъ либо обстоятельствамъ не было отложено на долгое время, комиссія признаетъ необходимымъ просить сѣздъ ходатайствовать передъ правительствомъ:

1. О безотлагательной постройкѣ дороги отъ ст. Звѣрево Козлово-Воронежской дороги къ Волгѣ, какъ имѣющей особенно

важное значеніе для развитія упадающаго антрацитоваго промысла и вообще для увеличенія сбыта угля;

и 2. О скорѣйшей постройкѣ Миллеровской дороги, изыска- нія которой уже производятся, и которая въ свою очередь, незави- симо отъ дороги на Волгу, крайне нужна для соответственнаго рай- она каменноугольныхъ копей.

Крайне желательно, чтобы къ постройкѣ этихъ дорогъ было при- ступлено не позже весны будущаго года, ибо потеря для промыш- ленности каждаго лишняго года отзывается на послѣдней вредно.

3) Въ заявленіи, представленномъ съѣзду представителемъ фирмы Гюбнера о потребленіи угля, указано на пользу проведенія же съѣздой дороги отъ Воронежа до Ельца длиною около 100 верстъ, имѣющей важное значеніе для кратчайшей доставки Донецкаго угля въ Москву, особенно съ постройкой Миллеровской вѣтви. Съ пост- ройкой этихъ дорогъ, уголь будетъ достигать Москвы дешевле ко- пѣйки на 3—3½. Въ виду того, что вопросъ о постройкѣ дороги отъ Воронежа до Ельца есть вопросъ новый, требующій для свое- го рѣшенія большой разработки со стороны экономической и про- мышленной, комиссія отнеслась вполне сочувственно къ этой мѣ- рѣ и нашла необходимымъ оставить этотъ вопросъ открытымъ и вы- ражаетъ желаніе, чтобы Воронежско-Елецкая дорога подверглась всестороннему изученію.

Въ засѣданіи комиссія по расширенію сбыта минеральнаго топлива, 16 сего ноября, представителемъ управленія Козлово-Во- ронежско-Ростовской желѣзной дороги было заявлено слѣдующее:

Нѣсколько лѣтъ уже управленіе Воронежской дороги заяв- ляетъ съѣзду гг. угленпромышленниковъ свою готовность перевозить въ годъ угля и антрацита въ оба направленія, на сѣверъ и югъ, 40—45 милліоновъ пудовъ. Въ заявленіяхъ своихъ управленіе до- роги руководствовалось той мыслию каждый разъ, что при общемъ увеличиваніи перевозки минеральнаго топлива, будетъ болѣе или менѣе равномѣрно увеличиваться отправка какъ на сѣверъ, такъ и на югъ; между тѣмъ цифры перевозокъ угля, въ теченіи съ 1874 по 1881 годъ включительно, даютъ совсѣмъ другой выводъ. Вотъ

эти цифры, взятны изъ годовыхъ официальныхъ отчетовъ и говоряція сами за себя:

Перевезено угля и антрацита:

На сѣверъ.	На югъ.
1874 годъ.—3.677,867 пуд.	13.131,513 пуд.
1875 „ —4.775,902 „	15.026,857 „
1876 „ —6.188,595 „	14.575,013 „
1877 „ —5.057,795 „	11.922,546 „
1878 „ —6.552,115 „	13.219,808 „
1879 „ —3.172,312 „	13.499,646 „
1880 „ —5.986,737 „	15.621,105 „
1881 *) „ —9.964,154 „	13.837,583 „

Эти цифры наглядно показываютъ, насколько измѣнились отношенія отправокъ на сѣверъ и югъ. Столь значительное измѣненіе въ отношеніи отправокъ на сѣверъ и югъ, ставитъ управленіе Воронежской дороги въ необходимость заявить съѣзду, что если оно до сихъ поръ съ готовностью изъявляло согласіе на перевозку отъ 40 до 45 милліоновъ пудовъ, то при данныхъ обстоятельствахъ, оно съ трудомъ можетъ перевозить отъ 38 до 40 милліоновъ въ годъ, т. е. при тѣхъ условіяхъ, если отправки на югъ будутъ ограничиваться 15 милліонами, а на сѣверъ все будутъ увеличиваться.—Едва ли нужно пояснять, какую разницу составляетъ отправка угля на югъ отъ отправки на сѣверъ, относительно пропускной способности дороги; достаточно указать на то, что въ южномъ направленіи самый большой пробѣгъ угля 86 верстъ до Ростова, а на сѣверъ—отъ 500 до 700 верстъ до Воронежа, Грязей и Козлова.

Главное стѣсненіе для дороги составляетъ значительное число большихъ перегоновъ (болѣе 20 верстъ) между станціями; такихъ перегоновъ, не имѣющихъ еще полустанцій—16; кромѣ того чувствуется также недостатокъ паровозовъ.

*) Сюда не входятъ цифры минеральнаго топлива, перевозимаго для потребленія Воронежской дороги, отъ 6 до 7 милл. пуд. въ годъ, изъ коихъ лишь 1 милліонъ остается на югъ, остальное количество отправляется на сѣверные участки дороги.

Выше я имѣлъ честь указать въ цифрахъ на значительное, сравнительно, увеличеніе отправокъ на сѣверъ; безъ сомнѣнія отправка эта еще больше должна увеличиваться на Воронежской дорогѣ съ постройкой Миллеровской вѣтви, что конечно, весьма желательно; но для того, чтобы оживленія эти на первыхъ же порахъ, по постройкѣ Миллеровской вѣтви, не парализовались недостаточностію средствъ перевозки Воронежской дороги, для того чтобы дать вообще возможный просторъ движенію угля на Москву, управление Воронежской дороги считаетъ своимъ долгомъ, заявивъ обо всемъ этомъ, просить сѣздъ гг. углепромышленниковъ, чтобы одновременно съ постройкой Миллеровской вѣтви, сѣздъ ходатайствовалъ объ усиленіи средствъ пропускной способности Воронежской дороги, что должно выразиться въ прибавкѣ хотя 10 восьмиколесныхъ паровозовъ и въ постройкѣ 16 полустанцій на перегонахъ болѣе 20 верстъ.

Представитель Козлово-Воронежско-

Ростовской желѣзной дороги *Р. Чикваидзе.*

По разсмотрѣніи настоящаго заявленія, комиссія постановила: просить сѣздъ обратить особенное вниманіе правительства на недостаточную пропускную способность Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, могущую вредно повліять какъ на настоящія перевозки минеральнаго топлива, такъ и на движеніе грузовъ съ постройкой Миллеровской вѣтви.

2) Объ устройствѣ южныхъ портовъ и пристаней и о принятіи другихъ мѣръ, клонящихся къ расширенію сбыта угля при посредствѣ водныхъ путей.

Сѣть рельсовыхъ путей въ Донецкомъ бассейнѣ, какъ существующая, такъ и сооружаемая, примыкаетъ съ одной стороны къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей, съ другой—къ рѣчнымъ пристанямъ. При передачѣ минеральнаго топлива съ рельсовыхъ путей на водные пути неблагоустройство пристаней и портовъ сильно вліяетъ на вздорожаніе этого горючаго матеріала, ухудшая при извѣстнаго рода перегрузкахъ и его качество.—За исключеніемъ устраиваемыхъ пристаней въ Екатеринославѣ, Кайдакахъ и Каменкѣ, всѣ прочія пристани и

порты въ Азовскомъ морѣ, не приспособлены къ передачѣ минеральнаго топлива для слѣдованія по водянымъ путямъ. Такъ, открытая 1-го ноября Мариупольская дорога, имѣющая прямымъ назначеніемъ доставку Донецкаго угля въ Азовское и Черное море, упирается въ неустроенный Мариупольскій портъ. Здѣсь одна перегрузка угля, по стоимости, равняется отъ $\frac{1}{3}$ до $\frac{1}{4}$ цѣны этого продукта на мѣстѣ. Безъ устройства здѣсь надлежащаго порта, съ необходимыми приспособленіями для перегрузки минеральнаго топлива, Мариупольская дорога не выполнитъ своего назначенія. — По-сему крайне желательно скорѣйшее сооруженіе Мариупольскаго порта, какъ въ интересахъ промышленности, такъ и въ интересахъ грузоваго движенія самой Донецкой дороги, при чемъ при сооруженіи порта желательно, чтобы для приходившихъ судовъ поддерживалась глубина, требуемая каботажными судами (10—12 фут.) и были устроены эстакады и прочія приспособленія для выгрузки изъ вагоновъ и для безостановочной нагрузки на суда угля, прибывающаго къ порту по Мариупольской дорогѣ.

Каменный уголь и антрацитъ Донецкаго бассейна, имѣя одинаковую стоимость съ иностранными углями при шахтахъ, удорожаются въ цѣнѣ отъ накладныхъ расходовъ, встрѣчаемыхъ ими въ портахъ Азовскаго моря: съ одной стороны отъ неблагоустройства ихъ и отъ отсутствія необходимыхъ приспособленій для удобной свалки, выгрузки и нагрузки, а съ другой—отъ взимаемаго съ угля поуднаго сбора въ пользу портовыхъ городовъ. При такихъ условіяхъ Донецкому минеральному топливу весьма трудно конкурировать съ иностраннымъ, пользующимся дешевыми фрахтами и самыми совершенными приспособленіями для перегрузки въ заграничныхъ портахъ, доводящими расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ до minimum'a. Въ виду всего изложеннаго, для облегченія сбыта минеральнаго топлива Донецкаго бассейна въ Черномъ морѣ, комиссія признаетъ необходимымъ просить съѣздъ ходатайствовать передъ правительствомъ:

1) Чтобы съ антрацита и каменнаго угля, доставляемыхъ въ Таганрогскій портъ, былъ отмѣненъ поудный сборъ въ $\frac{1}{4}$ коп., взимаемый въ пользу гор. Таганрога.

2) Чтобы были отменены подобный же сборъ въ Мариуполѣ и вообще во всѣхъ портахъ Азовскаго и Чернаго морей, какъ съ привозимаго, такъ и имѣющаго проходить чрезъ нихъ Донецкаго угля.

3) Чтобы впредь, до тѣхъ поръ, пока каменноугольная промышленность вполне не разовьется и сбытъ угля не установится въ Черноморскомъ бассейнѣ, не были разрѣшаемы какіе бы то ни были сборы въ портовыхъ городахъ съ русскаго минеральнаго топлива.

4) Чтобы по возможности скорѣе было приступлено къ углубленію гавани Таганрогскаго порта въ томъ мѣстѣ, гдѣ грузятся минеральнымъ топливомъ суда и пароходы, до глубины по крайней мѣрѣ 10—12 футовъ, дабы грузка могла производиться непрерывно, по мѣрѣ прибыванія угля по желѣзной дорогѣ, и во всякое время, независимо отъ направленія дующаго вѣтра, обуславливающаго положеніе уровня воды. Чтобы подъ склады для проходящаго чрезъ порты каменнаго угля и антрацита на набережной Таганрогской гавани были отведены достаточныя помѣщенія и на нихъ были устроены эстакады для удобной выгрузки угля и антрацита изъ вагоновъ и прямой безостановочной ихъ нагрузки на суда и пароходы.

5) Чтобы была устроена пристань въ Александровскѣ на Днѣпрѣ, также съ необходимыми приспособленіями для перегрузки угля изъ вагоновъ въ суда.—Хотя на VI съѣздѣ и выяснилось, будто устройство этой пристани будетъ сдѣлано Лозово-Севастопольской дорогою, но изъ разъясненій сдѣланныхъ тому съѣзду представителемъ Министерства путей сообщенія видно, что изъ дополнительныхъ работъ по Лозово-Севастопольской дорогѣ, указанія на необходимость устройства пристани въ Александровскѣ оказались вычеркнутыми. Ходатайство послѣдняго съѣзда осталось также неудовлетворено, а между тѣмъ количество провозимаго угля чрезъ Александровскій мѣстечко достигаетъ до 1 милліона пудовъ, что прямо указываетъ на проявившееся движеніе минеральнаго топлива; но чрезъ эту пристань движеніе это еще болѣе усилится съ открытіемъ Екатерининской дороги, когда уголь пойдетъ по болѣе короткому направленію и

слѣдовательно по болѣе дешевой цѣнѣ будетъ достигать этой пристани чрезъ Ясиноватую и Синельниково. Едва ли для подкрѣпленія этого ходатайства слѣдуетъ приводить болѣе осязательныя данныя.

Независимо отъ выше перечисленнаго, въ видахъ облегченія сбыта антрацита и каменнаго угля на побережьи Чернаго и Азовскаго морей, комиссія признаетъ необходимымъ просить съѣздъ ходатайствовать, чтобы было обращено должное вниманіе на регулированіе, очистку до извѣстной глубины и неуклонное содержаніе въ должномъ видѣ Донскихъ гирль. При существующихъ въ настоящее время въ этомъ дѣлѣ прискорбныхъ порядкахъ, навигація въ устьяхъ р. Дона прекращается иногда на цѣлыя недѣли къ ряду, причиняя тѣмъ громадныя убытки судоходству. Требовать совершеннаго устраненія препятствій къ вполнѣ удобному плаванію въ Донскихъ гирляхъ въ настоящее время конечно нельзя, въ виду необходимыхъ на это громадныхъ затратъ, но можно и должно настоять на томъ, чтобы гирла правильно регулировались и на ихъ фарватерахъ поддерживалась бы постоянная глубина, для чего имѣются средства вполнѣ достаточныя. Въ настоящее время дѣломъ содержанія въ порядкѣ Донскихъ гирль завѣдываетъ Гирловой Комитетъ, состоящій по большей части изъ мѣстныхъ баржевладѣльцевъ, и находящійся въ распоряженіи комитета капиталъ, составившійся и постоянно пополняемый изъ сборовъ съ проходящихъ чрезъ гирла судовъ, простирается до 150,000 рублей. Средствъ этихъ вполнѣ достаточно на содержаніе необходимыхъ для регулированія и поддержки постоянной на фарватерахъ глубины, количества землечерпательныхъ грязныхъ баржъ и пароходовъ для исключительной буксировки этихъ послѣднихъ. Всѣ эти приспособленія уже имѣются въ распоряженіи Гирловаго Комитета, а въ случаѣ надобности могутъ быть пополнены.

Въ виду всего изложеннаго, комиссія проситъ съѣздъ ходатайствовать о назначеніи энергической правительственной инспекціи, которая, не вмѣшиваясь въ хозяйственныя дѣла комитета, постоянно и строго наблюдала бы за надлежащимъ содержаніемъ Донскихъ гирль.

Переходя къ другимъ, болѣе общимъ мѣрамъ, имѣющимъ одинаково важное значеніе по отношенію къ увеличенію сбыта минеральнаго топлива, для всѣхъ его видовъ, комиссія остановилась съ особенною подробностью на вопросахъ: о наложеніи пошлыны на иностранный уголь, и о пониженіи желѣзнодорож. тарифовъ.

1) О необходимости обложенія иностраннаго угля таможенной пошлыной.

Имѣя свои источники минеральнаго топлива, неисчерпаемые по количеству, не уступающіе лучшимъ сортамъ иностранныхъ углей, мы потребляемъ около 33% иностраннаго угля, ввозимаго беспошлинно и продающагося въ Россіи, который можетъ быть въ значительной степени замѣненъ своимъ. Донецкій каменноугольный бассейнъ, въ силу своего географическаго положенія, долженъ былъ бы давно снабжать своимъ углемъ весь Черноморскій бассейнъ, а между тѣмъ тамъ свободно продается ежегодно до 25.000,000 пуд. иностраннаго угля. Болѣе 10-ти лѣтъ Севастополь, Ростовъ и Таганрогъ соединены рельсовыми путями, близкими къ Донецкому бассейну, а между тѣмъ въ эти порты привозятъ не русскій, а иностранный уголь. Имѣя подъ руками свои источники топлива, мы платимъ ежегодно до 5 мил. руб. сер. за иностранный уголь въ Черномъ морѣ, перевозки его даже во внутрь страны по льготнымъ тарифамъ и дѣлая всяческія затрудненія для сбыта своего угля. Въ Царствѣ Польскомъ мимо каменноугольныхъ копей, крайне стѣсненныхъ сбытомъ своего угля, ежегодно провозится до 24 мил. пуд. Силезскаго угля на разныхъ льготныхъ условіяхъ — и только уже черезъ чуръ вопіющіе факты вызвали необходимость принять мѣры къ ограниченію ввоза иностраннаго угля, путемъ обложенія его копейной съ пуда пошлыной. Не ограничиваясь распространеніемъ въ пограничной полосѣ и на побережьяхъ Чернаго моря, иностранный уголь съ одной стороны проникъ до Кіева (въ 1880 году на участкѣ Здолбуново—Кіевъ сожжено болѣе 1 мил. пуд. Силезскаго угля),—съ другой—до Москвы. Вообще ввозъ иностраннаго угля въ Россію ежегодно возрастаетъ. Въ 1871 году въ Россію было ввезено иностраннаго угля на 11.332,610 руб., въ 1876 году

эта цифра возросла до 12.446,692 р., въ 1878 г. до 17.059,213 р. и въ позапрошломъ году ввезено его на сумму 17.604,580 руб. сер. и въ тоже время мы у себя добываемъ (около 200 мил. пуд. по 7 коп.) на сумму до 14 мил. руб. сер. Изъ этихъ цифръ уже видно, въ какой сильной степени можетъ повліять на размѣры производства русскаго каменнаго угля ограниченіе ввоза иностраннаго угля. Это ограниченіе можетъ быть достигнуто путемъ обложенія иностраннаго угля таможенной пошлиною.

Вопросъ о пошлинѣ на уголь былъ поднятъ на второмъ съѣздѣ горнопромышленниковъ въ 1877 году. Но въ то время югъ Россіи не обладалъ въ достаточной степени рельсовыми путями, кои дали бы возможность перевозить массы угля, могущія замѣнить иностранный уголь. Дороги же Азовская и Козлов-Воронежско-Ростовская не были подготовлены къ перевозкамъ минеральнаго топлива даже для удовлетворенія внутреннихъ потребностей.

Съ другой стороны и каменноугольныя копи, не предвидя расширенія сбыта минеральнаго топлива, не прилагали усилій къ увеличенію добычи угля, а скорѣе сокращали послѣднюю. Постройка Донецкой дороги вызвала вновь надежды на расширеніе сбыта минеральнаго топлива и рудники стали подготавливаться къ усиленной добычѣ, такъ что нынѣ въ Донецкомъ бассейнѣ копи подготовлены къ добычѣ угля вдвое большей противъ существующей потребности, и недостатка въ лѣ быть не можетъ. Съ другой стороны упорядочилась перевозка минеральнаго топлива по существующимъ дорогамъ. Для перевозки же минеральнаго топлива къ портамъ Азовскаго и Чернаго морей, нынѣ построена Маріупольская дорога и строится Екатерининская, такъ что Донецкій уголь получить съ открытіемъ этихъ дорогъ выходъ къ Маріуполю, Севастополю и Николаеву. Такъ что при установленіи пошлины на уголь, не будетъ препятствій и въ путяхъ сообщенія для подвоза своего угля. Слѣдовательно и со стороны копей и со стороны путей сообщенія, препятствій къ доставкѣ русскаго угля въ Черноморскій бассейнъ быть не можетъ.

Если до постройки Екатерининской дороги имѣло основаніе мнѣніе о трудности доставки Донецкаго угля въ Юго-Западный край, взамѣнъ иностраннаго, то нынѣ и это опасеніе теряетъ значеніе, ибо по двумъ линіямъ—Харьково-Николаевской и Екатерининской, всегда можно будетъ доставить туда значительныя партіи угля. Имѣя въ виду возможность доставки своего угля взамѣнъ иностраннаго, VI съѣздъ горнопромышленниковъ вновь обращался съ ходатайствомъ къ правительству объ обложеніи иностраннаго угля пошлиной. Ходатайство это однакоже не было удовлетворено и, какъ извѣстно, пошлина увеличена только на уголь, ввозимый черезъ таможи Царства Польскаго; все остальное количество будетъ ввозиться по прежнему беспошлинно. Но такимъ рѣшеніемъ промышленность удовлетвориться не можетъ по слѣдующимъ причинамъ:

1) При беспошлинномъ ввозѣ иностраннаго угля въ Черное море, не достигнуть цѣли строящаяся дорога Мариупольская и Екатерининская, назначенныя для перевозки минеральнаго топлива въ Черноморскій бассейнъ (особенно Мариупольская); онѣ возить туда угля не будутъ. Иностраннй уголь въ Одессѣ на примѣръ, продается нынѣ по 18—20 коп. за пудъ, но перевозимый въ видѣ балласта, по дешевымъ фрахтамъ онъ при конкуренціи, можетъ упасть въ цѣнѣ до 14 коп. Донецкій каменный уголь можетъ быть доставленъ въ Мариуполь по 9½*) коп., при отсутствіи благоустроеннаго порта, по невозможности выгружать уголь изъ вагоновъ прямо въ суда, перегрузка его обойдется не меньше 2 коп.; доставка отъ Мариуполя до Одессы обойдется 6—7 коп. Слѣдовательно Донецкій уголь на первое время можетъ быть доставленъ только по 17½—18½ к. за пудъ, но такъ какъ цѣна иностраннаго угля можетъ упасть до 14 коп., то Донецкій уголь не въ состояніи будетъ вытеснить его изъ употребленія. Но въ то же время онъ въ состояніи достигнуть въ мѣста потребленія иностраннаго угля, по цѣнѣ не выше послѣдняго, такъ что нечего опасаться удорожить топливо наложеніемъ пошлины.

2) Въ мѣстахъ потребленія иностраннаго угля и конкуренціи его съ дровами, при возрастаніи цѣнъ на дрова и при перевозкѣ

*) Съ ближайшихъ копей.

иностраннаго угля по низкимъ тарифамъ, дрова постепенно будутъ замѣняться не русскимъ, а иностраннымъ углемъ.

3) Пониженіе тарифовъ на русское топливо только тогда принесетъ пользу для замѣны иностраннаго угля русскимъ, когда одновременно съ установленіемъ этой мѣры, будетъ повышена цѣна иностраннаго угля посредствомъ пошлины.

Все вышеизложенное приводитъ комиссію къ глубокому убѣжденію, что обложеніе иностраннаго угля пошлиной является мѣрой необходимой и своевременной.

Пошлина на уголь не есть мѣра новая, не практиковавшаяся до сихъ поръ. Сравнивая въ этомъ отношеніи иностранные государства, мы видимъ, что уголь пошлиной не обложенъ тамъ, гдѣ туземная каменноугольная промышленность на столько развилась и окрѣпла, что охраненіе ея считается излишнимъ, или же тамъ, гдѣ мѣстной каменноугольной промышленности не достаточно для своихъ потребностей или же на нее обращено слишкомъ мало вниманія.

Въ Англіи уголь теперь не обложенъ пошлиной, но Англія сама снабжаетъ углемъ рынки и развитіе каменноугольной промышленности достигло здѣсь столь высокаго развитія, что никакая иностранная конкуренція ей не страшна. Въ этомъ государствѣ развилась и окрѣпла промышленность подъ вліяніемъ таможенно-охранительной политики. Какъ и во всемъ, англичане тогда только перешли къ началамъ свободной торговли, когда въ достаточной степени извлекли всѣ выгоды изъ строгаго покровительственнаго таможеннаго тарифа.

По тойже причинѣ не нуждается въ пошлинѣ и Германскій уголь.

Во Франціи иностранное топливо обложено таможенно-пошлиной, именно:

антрацитъ	0,5	коп. съ пуда.
каменный уголь	0,5	» » »
коксъ	0,5	» » »

Въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки практикуется высокая пошлина, именно: каменный уголь обложенъ пошлиною 1,6 коп. на пудъ; мелкій 0,9; коксъ 25% съ цѣны и только антрацитъ освобожденъ отъ пошлины, такъ какъ при развитіи антрацитоваго дѣла въ Штатахъ, ему не угрожаетъ ввозъ чужеземнаго.

Въ Россіи пошлина также не новость. Весь уголь и коксъ, привозимые чрезъ таможи Царства Польскаго, былъ до 1 іюля сего года обложенъ пошлиной въ $\frac{1}{2}$ коп., а по новому таможенному тарифу пошлина на уголь повышена на 1 коп. съ пуда. При повышеніи пошлины въ Царствѣ Польскомъ имѣлось въ виду оградить мѣстную каменноугольную промышленность отъ ввоза Силезскаго угля. Если же эта мѣра была найдена полезной и необходимой въ данномъ случаѣ, то нѣтъ никакого основанія отрицать ея необходимость и по отношенію къ Донецкому каменному углю.

Существеннымъ мотивомъ противъ обложенія иностраннаго угля пошлиной выставляютъ то, что при осуществленіи этой мѣры цѣны на русскій уголь поднимутся, торговля углемъ сосредоточится въ рукахъ крупныхъ углепромышленниковъ и сбытъ русскаго минеральнаго топлива приметъ монопольный характеръ.

Въ ходатайствахъ углепромышленниковъ, поэтому усматривается какъ бы стремленіе къ удороженію отечественнаго минеральнаго топлива, а въ возрастающемъ ввозѣ иностраннаго угля видятъ полезнаго конкурента, умѣряющаго цѣны русскаго угля. Мнѣніе это даже при самомъ поверхностномъ знакомствѣ съ положеніемъ каменноугольной промышленности въ Россіи не выдерживаетъ критики. Въ Донецкомъ бассейнѣ, въ Царствѣ Польскомъ, въ центральной Россіи, на Уралѣ—всюду каменноугольная промышленность носить общій характеръ избытка предложенія надъ спросомъ слѣдовательно уже существующая конкуренція между русскими копами, не допустить поднятія цѣнъ на уголь. Но еще болѣе вышеприведенный мотивъ окажется несостоятельнымъ при обзорѣ движенія цѣнъ на иностранное и русское минеральное топливо за послѣднія 10 лѣтъ. Для примѣра возьмемъ цѣны на желѣзныхъ дорогахъ, такъ

какъ они являются главнѣйшими потребителями минеральнаго топлива въ Россіи.

На дорогахъ потребляющихъ русское минеральное топливо мы видимъ постепенное пониженіе цѣнъ, что видно изъ прилагаемой таблицы (въ копѣйкахъ за пудъ). Дороги имѣли уголь:

	въ 1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881 г.
К.-Х.-А. по	16	16	12	12	10	10	9,93	9	8,5	8,5
Лоз.-Сев. „	—	—	—	—	17,5	17,3	16,25	15	13	11
Хар.-Ник.	17	16,75	16	16	15	14	13	12,5	12 ¹ / ₄	12 ¹ / ₄
Рост.-Владик.	—	—	—	—	13,25	13	13	12,5	11 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂
Моск.-Кур.	—	—	—	—	19	19	18 ¹ / ₂	17,5	17,5	17
Варш.-Вѣн.	7,6	—	—	—	—	—	6,46	—	—	—
Ряж.-Вяз.	—	—	—	—	—	8,59	7,86	7,5	—	—
Коз.-Вор.-Р.	—	—	12	—	—	11	11	—	—	9

На дорогахъ же потребляющихъ иностранный уголь движеніе цѣнъ имѣетъ иной характеръ. На Балтійской дорогѣ въ 1872 году топливо стоило 16 коп. за пудъ, а затѣмъ въ 1873 году 17 коп., въ 1879 году 19 коп.

Николаевской дорогой въ 1872 году было куплено 106,660 пудовъ по 13 коп., а въ 1877 году—1.621,700 пудовъ по 18 коп., въ 1878 же году 2.000,000 пудовъ по 19 коп.

Динабургско-Витебская дорога въ 1872 году покупала уголь по 14 коп., въ 1878 году по 20,6, въ 1881 году по 21,3 коп.

С.-Петербургско-Варшавская дорога въ 1872 году имѣла уголь по 18 коп., а въ 1875, 1876 и 1877 г. по 20 коп.

Митавская: въ 1872 году по 13 коп., въ 1873 году по 17 к., въ 1876 и 1877 г. по 14 коп., въ 1878 г. по 15 коп. и только въ 1881 г. цѣна упала на ¹/₃ коп. (по 14,65).

Наконецъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, крупнѣйшемъ потребителѣ иностраннаго топлива, цѣны его были:

	англійскій.	силезскій.
въ 1872 г. употреблено его	2.921,142 пуд. по 22 коп,	—
„ 1873 „	„ „ 23 „	—
„ 1874 „	„ „ 23 „	18,29

„ 1875 „	„	„	2.066,823	„	„	21,5	„	16,97
„ 1876 „	„	„	2.640,434	„	„	18	„	16
„ 1877 „	„	„	6.107,103	„	„	21,95	„	20,3
„ 1878 „	„	„	около 7.000,000	„	„	22	„	10,43

такъ что въ теченіи семи лѣтъ, при нѣкоторыхъ колебаніяхъ, цѣна оставалась болѣе или менѣе неизмѣнной и даже повышалась. Изъ этого обзора цѣны вытекаеть тотъ выводъ, что съ развитіемъ потребления минеральнаго топлива, цѣны на русское топливо постепенно понижаются, и въ тоже время цѣны на иностранное топливо остаются или неподвижными, или повышаются.

Причина совершенно противоположныхъ колебаній цѣны объясняется, для русскаго минеральнаго топлива, свободной конкуренціей между копами и изысканіемъ со стороны русскихъ угленосильщиковъ способовъ къ удешевленію угля, между тѣмъ какъ иностранный уголь не встрѣчаетъ себѣ конкуренціи; торговля имъ сосредоточена въ рукахъ монопольныхъ торговцевъ, и именно такой монополичный характеръ имѣеть не русская, а иностранная торговля углемъ. Вышеприведенныя цѣны опровергаютъ сложившееся мнѣніе, будто русское минеральное топливо крайне дорого, что дешевизна иностраннаго угля обращаетъ къ нему желѣзныя дороги. Если русское топливо и кажется во многихъ пунктахъ дорогимъ, то дороговизна его происходитъ главнымъ образомъ отъ дороговизны провозной платы, въ особенности при доставкахъ его на далекія разстоянія.

Наконецъ нѣкоторыми членами было выражено опасеніе, что при снабженіи черноморскаго бассейна Донецкимъ углемъ, послѣдній будетъ доставляться туда только во время навигаціи и что съ закрытіемъ таковой въ зимнее время, потребители будутъ поставлены въ необходимость имѣть большіе запасы угля и, слѣдовательно, затрачивать на это большіе капиталы, что нынѣ при полученіи иностраннаго угля совершенно избѣгается, ибо послѣдній подвозится круглый годъ. Опасеніе это опровергается категорически, ибо уголь изъ Донецкаго бассейна, во время замерзанія Азовскихъ портовъ, всегда будетъ имѣть свободный выходъ въ Черное море

по дорогамъ--Екатери́нинской и Севасто́польской, чрезъ Севасто́поль, одинъ изъ лучшихъ нашихъ незамерзающихъ портовъ.

Имѣя всѣ данныя къ пониженію цѣнъ, русскій уголь именно и даетъ полное право требовать пошлину для угля иностраннаго.

Опасеніе на неблагопріятное вліяніе пошлины на нашу вывозную торговлю въ Черномъ морѣ, также преувеличено. Главный предметъ нашей отпускной торговли,—хлѣбъ, вывозится въ количествѣ около 180.000,000 пудовъ, тогда какъ угля ввозится около 25.000,000. Далѣе, въ послѣдніе годы наибольшее количество судовъ приходитъ паровыхъ, съ баластомъ въ видѣ воды, наименьшее число съ угольнымъ баластомъ, и надо думать, что необходимость иностранцамъ получать нашъ продуктъ не уменьшится отъ того, будутъ они или нѣтъ привозить къ намъ свой уголь.

Указавъ на необходимость обложенія пошлиной иностраннаго угля, комиссія считаетъ необходимымъ предложить и размѣры таковой.

Таможенной пошлиной долженъ быть обложенъ иностранный каменный уголь, ввозимый чрезъ порты Чернаго и Балтійскаго морей и сухопутныя границы: Австрійскую и Прусскую, при чемъ величина пошлины должна быть различная.

1) Изъ всего количества минеральнаго топлива, ввозимаго въ Балтійскіе порты, пошлиной должно быть обложено то его количество, которое, по дорогамъ Николаевской, Московско-Брестской, Риги-Динабургской, Балтійской и другимъ, проникаетъ внутрь страны. Отсюда уголь идетъ главнымъ образомъ въ Москву и ея окрестности, гдѣ и продается на 3 коп. дешевле противъ Донецкаго. Если послѣдній при пониженныхъ тарифахъ и будетъ сюда доставляться по цѣнѣ иностраннаго, то при конкуренціи, не встрѣчаемой нынѣ иностраннымъ углемъ въ Москвѣ, послѣдній еще болѣе понизится въ цѣнѣ, посему и пошлина на него должна быть по крайней мѣрѣ на 1 коп. выше, противъ разницы въ цѣнахъ обоихъ родовъ топлива (22—26^{1/2}), а по сему таковой уголь долженъ быть обложенъ пошлиной не менѣе 3^{1/2} коп. на пудъ.

Такой же пошлиной долженъ быть обложенъ и уголь, проникающій внутрь страны по дорогамъ С.-Петербурго-Варшавской и Либаво-Роменской; часть этого угля будетъ замѣнена Польскимъ, часть Донецкимъ.

Облагать такой же пошлиной уголь, потребляемый на прибрежьяхъ Балтійскаго моря, едвали будетъ цѣлесообразно, такъ какъ по отдаленности русскихъ каменноугольныхъ бассейновъ, отечественный уголь и при самыхъ дешевыхъ тарифахъ не можетъ быть доставленъ въ этотъ районъ.

2) Иностраннй уголь, ввозимый чрезъ Австрійскую и Прусскую границу, получилъ распространение въ Царствѣ Польскомъ, въ западномъ и юго-западномъ краѣ; при низкихъ тарифахъ, принятыхъ юго-западными дорогами, онъ является сильнымъ конкурентомъ. Таковой уголь продается на 2¹/₂ коп. дешевле русскихъ углей, при доставкѣ ихъ въ тѣ же пункты. Но и здѣсь, при конкуренціи, онъ можетъ понизиться въ цѣнѣ, а посему уголь, ввозимый съ этой стороны, долженъ быть обложенъ пошлиной не менѣе 3 коп.

3) Наконецъ иностраннй уголь, ввозимый въ порты Чернаго моря, потребляется во всемъ Черноморскомъ бассейнѣ, на юго-западныхъ дорогахъ и на фабрикахъ и заводахъ юго-западнаго края. Цѣна иностраннаго угля въ портахъ Чернаго моря колеблется между 18—22 коп., но при конкуренціи она можетъ упасть до 15—14 коп., чему уже были примѣры и чему могутъ вполне содѣйствовать низкіе фрахты. Посему весь уголь, ввозимый чрезъ таможни Чернаго моря, долженъ быть обложенъ пошлиной не менѣе 3¹/₂ коп. на пудъ.

На основаніи всего изложеннаго въ настоящемъ докладѣ, комиссія проситъ съѣздъ ходатайствовать:

1) О безотлагательной постройкѣ Восточно-Донецкой дороги, какъ имѣющей особенно важное значеніе для развитія упадающаго антрацитоваго дѣла и вообще каменноугольной промышленности.

2) О скорѣйшей постройкѣ Миллеровской дороги, изысканія коей уже производятся и которая, въ свою очередь, независимо отъ дороги на Волгу, крайне нужна для соответственнаго района каменноугольныхъ копей.

3) Крайне желательно, чтобы къ постройкѣ этихъ дорогъ, утвержденныхъ уже Комитетомъ Министровъ, было приступлено не позже весны будущаго года, ибо потеря cadaго лишняго года отзывается вредно на промышленности.

4) Просить правительство обратить вниманіе на недостаточную пропускную способность на сѣверъ Козлово-Воронежской дороги, какъ могущую вредно повліять не только на перевозку минеральнаго топлива въ настоящее время, но и на движеніе угольныхъ грузовъ, имѣющихъ поступить на эту дорогу съ постройкой Миллеровской дороги.

5) О скорѣйшемъ сооружеіи Мариупольскаго порта со всѣми необходимыми приспособленіями для безостановочной и дешевой погрузки минеральнаго топлива на суда.

6) Объ отмѣнѣ практикуемаго въ г. Таганрогѣ поуднаго въ $\frac{1}{4}$ коп. сбора съ русскаго минеральнаго топлива въ пользу города и объ отмѣнѣ $\frac{1}{2}$ копѣчнаго сбора съ угля въ Мариуполѣ, и вообще ходатайствовать, чтобы впрелдъ, пока каменноугольная промышленность вполне не разовьется и сбытъ угля не установится въ Черноморскомъ бассейнѣ—не были бы разрѣшены какіе бы то ни были сборы съ Донецкаго минеральнаго топлива.

7) О скорѣйшемъ углубленіи гавани Таганрогскаго порта, въ томъ мѣстѣ, гдѣ грузятся минеральнымъ топливомъ суда и пароходы, до глубины по крайней мѣрѣ 10—12 ф.

8) Объ устройствѣ пристани въ Александровскѣ на Днѣпрѣ, съ необходимыми приспособленіями для погрузки угля въ суда.

9) Ходатайствовать, чтобы было обращено должное вниманіе на регулированіе, очистку до извѣстной глубины и неуклонное содержаніе въ должномъ видѣ Донскихъ гирлъ, съ каковой цѣлью слѣдуетъ назначить энергическую правительственную инспекцію, которая, не вмѣшиваясь въ хозяйственныя дѣла комитета, постоян-

но и строго наблюдала бы за дѣйствіями комитета въ должному употребленію собираемыхъ комитетомъ съ судовъ денежныхъ средствъ.

10) О скорѣйшемъ обложеніи иностраннаго угля таможенной пошлиной въ размѣрахъ, указанныхъ въ настоящемъ докладѣ.

Предсѣдатель комиссіи: Горный инженеръ *Авдаковъ*.

Въ занятіяхъ комиссіи участвовали члены: гг. Горловъ, Яшевскій, Мевіусъ, Шейрманъ, Алчевскій, Фронцевичъ, Фонъ-Гелеръ, Балкашинъ, Васильевъ, Поповъ, Бабинъ, Уманскій, Заславскій, Аптекманъ, Золотаревъ, Кошкинъ, и др.

ВТОРАЯ ЧАСТЬ

ДОКЛАДА КОММИССИИ

по вопросу о расширеніи сбыта Донецкаго минеральнаго топлива

II.

Объ установленіи благоприятныхъ для расширенія сбыта Донецкаго минеральнаго топлива каменноугольныхъ тарифовъ.

Прежде чѣмъ приступить къ изложенію результатовъ занятій по вопросу объ установленіи благоприятныхъ тарифовъ для расширенія сбыта минеральнаго топлива Донецкаго бассейна, коммиссія считаетъ нужнымъ возобновить въ памяти съѣзда тѣ указанія Министерства государственныхъ имуществъ, которыя были приняты во вниманіе при рассмотрѣніи этого вопроса. Такъ, Горный Департаментъ, отношеніемъ отъ 19 августа за № 772, извѣщаетъ гг. уполномоченныхъ отъ VI съѣзда, что г. Министръ государственныхъ имуществъ съ своей стороны полагаетъ необходимымъ подвергнуть тщательному обсужденію вопросъ о возможности пониженія тарифовъ для дальнихъ разстояній, безъ возвышенія ихъ на ближайшія, при чемъ въ томъ же отношеніи высказывается, что ни Министерство государственныхъ имуществъ, ни Министерство путей сообщенія не могутъ дать своего согласія на примѣненіе дифференціальнаго тарифа въ томъ видѣ, какъ онъ предложенъ на VI съѣздѣ. Далѣе, въ дополненіе къ этому, отношеніемъ отъ 6 сентября за № 832, *) Горный Департаментъ, по приказанію г. товарища Министра государственныхъ имуществъ, извѣщаетъ какъ г. предсѣдателя VII съѣзда, такъ и гг. уполномоченныхъ VI съѣзда, что ни Министерство государственныхъ иму-

*) См. Отчетъ уполномоченныхъ VI съѣзда.

щество, ни Министерство путей сообщенія не встрѣчаетъ препятствій къ тому, чтобы ближайшій углепромышленный съѣздъ вошелъ въ разсмотрѣнiе вопроса о возможности пониженія тарифа на перевозку минеральнаго топлива на дальнiя разстоянiя.

Независимо отъ сего, при обсужденiи тарифнаго вопроса, комиссiя главнымъ образомъ основывалась на нуждахъ южной каменноугольной промышленности, на характерѣ существующихъ рынковъ, на рыночныхъ цѣнахъ Донецкихъ углей, а также дровъ и иностраннаго угля, съ которымъ первому приходится конкурировать.—Для рѣшенiя тарифнаго вопроса было выслушано и разсмотрѣно комиссiей нѣсколько мнѣнiй, которыя считаемъ долгомъ сообщить во всей полнотѣ, именно:

1) Представитель общества Курско-Харьково-Азовской дороги В. А. Бабинъ, какъ представитель дороги, непосредственно заинтересованной въ перевозкѣ минеральнаго топлива, предложилъ примѣнить къ перевозкѣ минеральнаго топлива дифференціальныи тарифъ въ такомъ видѣ, чтобы среднiя выручки съ пудоверсты не уменьшались или, что одно и то же, чтобы нынѣ дѣйствующiе тарифы на дорогахъ, перевозящихъ минеральное топливо, оставались бы въ среднемъ выводѣ не уменьшенными, для каковой цѣли по предложенiю г. Бабина слѣдуетъ повысить тарифъ для рынковъ ближайшихъ и понизить для рынковъ отдаленныхъ, для достиженiя чего имъ предложены ставки, по разстоянiямъ:

отъ 1 до 200 верстъ . . .	1/40	кон. съ пуда и версты.
„ 201 до 350 „ . . .	1/45	„ „ „ „
„ 351 до 500 „ . . .	1/50	„ „ „ „
„ 501 до 600 „ . . .	1/60	„ „ „ „
„ 601 и болѣе „ . . .	1/70	„ „ „ „

По примѣненiи этихъ ставокъ, является необходимымъ тарифъ повысить (см. прилож. проектъ измѣн. тарифн. ставокъ):

до Таганрога . на 1,03 (смотря по разст. копей отъ рынковъ)
 до Мариуполя . на 1,00
 до Лозовой отъ 1,32 до 1.74

до Екатерин. „ 1,19 до 2,04
до Мерефы отъ 1,07 до 1,67
до Харькова „ 1,15 до 1,93
до Кременчуга „ 0,33 до 1,89
до Тростянца, Сумь, и вообще для
района Сумскихъ сахарныхъ заво-
довъ . . . отъ 1,15 до 1,89
до Ворожб. отъ 1,01 до 1,81
до Бѣлгор. отъ 1 до 1,60
до Курска отъ 0,29 до 1,33 и т. д.

т. е. вмѣсто дѣйствующихъ тарифовъ $\frac{1}{55}$ (Донецкой дороги), $\frac{1}{60}$ (Азовской дороги), $\frac{1}{65}$ (Харьково-Николаевской), примѣнить ставки въ $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{45}$ и $\frac{1}{50}$.—Но взамѣнъ этого явится возможность понизить тарифы:

За Знаменку:

до Елисаветграда отъ 0,21 до 1,65
для антрацитовыхъ копей . до 2,44
до Бобринской, Шполы, Черкасъ и вооб-
ще для района Фастовскихъ сахарныхъ
заводовъ отъ 1,16 до 1,51 и до 1,98 для
каменноугольныхъ копей, и до 2,67 для антрацитовыхъ.
до Бахмача . . . 1,39 до 1,59
до Кіева . . . отъ 1,11 до 2 коп. (?) поправить въ таблицѣ
до Орла . . . 1,07 до 2 коп.
до Серпухова . . . 2,36 до 2,60
до Москвы . . . отъ 2,47 до 3 коп. и т. д.

т. е. вмѣсто нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ въ $\frac{1}{55}$, $\frac{1}{60}$, $\frac{1}{65}$ на дорогахъ Донецкой, Азовской, Харьково-Николаевской, Курско-Кіевской, Московско-Курской, придется примѣнить ставки въ $\frac{1}{70}$ коп.

Выгодность и удобство таковыхъ ставокъ представитель Курско-Харьково-Азовской дороги мотивируетъ: а) по отношенію къ каменноугольной промышленности—возможностью доставить Донецкой каменноугольной промышленности новые и отдаленные рынки и расширить въ значительной степени сбытъ минеральнаго топлива,

причемъ по мнѣнію инженера Бабина нѣтъ основанія бояться повышенными ставками ограничить сбытъ угля на ближайшихъ рынкахъ и в) по отношенію же къ желѣзнымъ дорогамъ—сохраненія ихъ нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ, для которыхъ пониженіе нынѣ существующихъ признается имъ невыгоднымъ и даже прямо убыточнымъ. Что при примѣненіи даже нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ, Курско-Харьково-Азовская дорога, перевоза до 45 милліоновъ угольныхъ грузовъ, (50% всего груза) выручаетъ при общемъ валовомъ доходѣ въ 8.000,000 р., отъ каменнаго угля всего 1.300,000 руб.—и что всякое дальнѣйшее пониженіе тарифа на этой дорогѣ приведетъ ее къ чистымъ убыткамъ и дѣлается невозможнымъ вслѣдствіе недостаточнаго полученія настоящей выручки для покрытія суммъ гарантіи.

Въ желаніи доставить южной каменноугольной промышленности новые рынки, особенно указывается на Московскій фабрично-заводскій районъ, гдѣ въ настоящее время усиленно распространень иностранный уголь, и гдѣ по заявленію сдѣланному съѣзду Московскими фабриками—требуется до 30 милл. пудовъ минеральнаго топлива.

Такимъ образомъ въ окончательномъ результатѣ, при примѣненіи означенныхъ ставокъ, по мнѣнію инженера г. Бабина, выиграютъ и промышленность и желѣзныя дороги, а если и произойдетъ повышение на ближайшіе рынки, то токовое падетъ на ближайшихъ потребителей, но взамѣнъ этого отъ пониженія на рынки отдаленные—выиграютъ отдаленные потребители.

Предложеніе представителя Курско-Харьково-Азовской дороги всецѣло поддерживалъ и представитель Московско-Курской. Представители Донецкой каменноугольной дороги нашли возможнымъ примѣнить вышеозначенныя ставки лишь къ тѣмъ угольнымъ грузамъ, кои будутъ слѣдовать съ копей района Донецкой дороги чрезъ Курско-Харьково-Азовскую горюгу; но отказались примѣнить таковыя при перевозкахъ угля въ предѣлахъ Донецкой дороги. Представитель Козлово-Воронежско-Ростовской дороги отказался отъ примѣненія этихъ ставокъ для угольныхъ грузовъ, перевозимыхъ

по этой дорогѣ въ виду того, что дорога эта не въ состояніи нынѣ принять со станціи Звѣрево отъ Донецкой дороги болѣе 11 м. пудовъ угля; что Козлово-Воронежская дорога не обладаетъ достаточной пропускной способностью и вообще, по мнѣнію представителя этой дороги,—это вопросъ будущаго и находится въ зависимости отъ постройки Миллеровской дороги. Мнѣніе Екатерининской и другихъ дорогъ не извѣстно *).

Такимъ образомъ въ окончательномъ видѣ проектъ дифференціального тарифа, предложеннаго инженеромъ Бабинымъ, долженъ примѣняться лишь къ тѣмъ отправкамъ угольныхъ грузовъ, кои изъ копей Донецкаго бассейна будутъ слѣдовать при посредствѣ Донецкой и Воронежской дорогъ чрезъ Азовскую дорогу.

Съ предложеніемъ, сдѣланнымъ представителемъ Курско-Харьково-Азовской дороги большинство представителей углепромышленности, бывшихъ въ комиссіи, не согласились по нижеслѣдующимъ причинамъ:

Примѣненіемъ повышенныхъ ставокъ, какъ видно изъ предложенныхъ таблицъ, охватывается наибольшая часть нынѣ существующихъ рынковъ сбыта Донецкаго минеральнаго топлива; пониженныя же ставки примѣняются къ тѣмъ пунктамъ, гдѣ минеральное топливо или потребляется сравнительно въ меньшемъ количествѣ (Елисаветградъ, Фастовскіе заводы, Бахмачъ, Кіевъ) или совсѣмъ не потребляется (Орель, Москва). Въ районѣ настоящаго потребленія Донецкаго угля, гдѣ предлагаются повышенныя ставки, минеральное топливо, въ большинствѣ случаевъ, не достаточно укрѣпилось и ведетъ борьбу или съ иностраннымъ углемъ (въ южныхъ портахъ) или съ дровами. Такъ напримѣръ: 1) въ Таганрогѣ, Мариуполѣ, Ростовѣ, по предложенному проекту тарифъ долженъ быть повышенъ около 1 коп. на пудъ, что положительно не дастъ никакой возможности Донецкому углю конкурировать съ иностраннымъ. 2) Въ Екатеринославѣ и Александровскѣ на Днѣп-

*) Въ собраніи при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ, представитель Харьковско-Николаевской дороги не нашелъ для этой дороги выгоднымъ примѣненіе повышенныхъ ставокъ.

рѣ, куда естественно направляется и долженъ болѣе направиться Донецкій уголь для дальнѣйшаго слѣдованія по Днѣпру вверхъ и внизъ—надо желать всяческаго удешевленія угля, ибо отсюда онъ слѣдуетъ въ Черное море, гдѣ конкурируетъ съ иностраннымъ углемъ, а вверхъ по Днѣпру, въ районѣ прибрежныхъ сахарныхъ и другихъ заводовъ, гдѣ борется съ сравнительно болѣе дешевыми сплавленными дровами, а между тѣмъ въ означенные пункты Донецкій уголь при повышенныхъ ставкахъ прійдетъ (по крайней мѣрѣ до открытiя Екатерининской дороги) дороже отъ 1,5 до 2 коп. въ Александровскѣ и отъ 1 до 2 коп. въ Екатеринославѣ. 3) Въ Кременчугѣ и въ настоящее время каменный уголь мало распространенъ, а съ повышенiемъ цѣны до 1,89, онъ и совсѣмъ перестанетъ распространяться по причинѣ сравнительной дешевизны дровъ. 4) Въ районѣ Сумскихъ сахарныхъ заводовъ еще не всѣ заводы перешли къ минеральному топливу и при настоящихъ даже тарифахъ ему являются конкурентомъ дрова, а между тѣмъ сюда прійдется увеличить провозную плату на $1\frac{1}{2}$ до $1\frac{3}{4}$ коп. 5) Курско-Кіевская дорога при существующей цѣнѣ угля въ Ворожбѣ 17 к., нашла болѣе выгоднымъ потреблять дрова; при новыхъ же ставкахъ, провозная плата должна увеличиться и сюда отъ 1 до 1,81 к. за пудъ. 6) Если для Харькова, какъ на это неоднократно указывалось, прибавка провозной платы не можетъ повліять на сокращеніе его потребления здѣсь, то не слѣдуетъ упускать изъ виду того, что минеральное топливо идетъ чрезъ Харьковъ на окрестные заводы, гдѣ повышеніе цѣны не можетъ благопріятно отразиться на производствахъ и проч.

Все перечисленное и служитъ подтвержденiемъ того, что на существующихъ рынкахъ минеральное топливо недостаточно укрѣпилось, и повышеніе тарифа можетъ неблагопріятно отозваться на сбытѣ угля. Положимъ, что представитель Курско-Харьково-Азовской дороги согласился съ мнѣнiемъ о невозможности повышения тарифа для угля, идущаго въ Таганрогъ и Мариуполь, и что такимъ образомъ южные порты остаются внѣ предложенныхъ имъ повышенныхъ ставокъ, но тѣмъ не менѣе ставки по заявле-

нію представителя Курско-Харьково-Азовской дороги могутъ быть повышены противъ нынѣ дѣйствующаго тарифа.

Далѣе. Приобрѣтеніе такихъ отдаленныхъ рынковъ какъ Москва, для Донецкаго угля крайне желательно. Но желательно получить этотъ рынокъ не теряя многихъ ближайшихъ, и при томъ приобретеніе такихъ рынковъ какъ Москва, есть предположеніе болѣе или менѣе гадательное, тогда какъ ближайшіе рынки уже приобретены. Наконецъ сбытъ угля въ Москвѣ связанъ не съ однимъ только пониженіемъ тарифа, но и съ принятіемъ другихъ мѣръ, какъ напримѣръ пошлина, которая неизвѣстно будетъ ли еще принята, и проч. Вообще на новыхъ рынкахъ минеральное топливо прививается медленно и быть можетъ первые два—три года въ Москву направится не болѣе 5—6 милл. пуд., а за это время болѣе значительная потеря въ сбытѣ можетъ произойти на рынкахъ ближайшихъ. Далѣе, нельзя согласиться, чтобы съ повышеніемъ цѣны на ближайшихъ рынкахъ, это повышеніе пало на счетъ потребителя. При существующей сильной конкуренціи между копями Донецкаго бассейна, цѣны на уголь крайне упали, а такъ какъ таковая конкуренція будетъ еще долго, если не всегда, существовать, и такъ какъ тамъ гдѣ цѣны упали, онѣ или не поднимаются или поднимаются съ трудомъ и въ рѣдкихъ случаяхъ, то повышеніе тарифа падаетъ не на потребителей, а на копи, послѣднимъ же понижать далѣе цѣны на уголь нельзя, слѣдовательно осуществленіе предложенія представителя Курско-Харьково-Азовской дороги прямо для углепромышленниковъ будетъ убыточно.—Что касается довода выставленнаго представителемъ Курско-Харьково-Азовской дороги, относительно невыгодности для дороги дѣлать какія бы то ни было пониженія существующаго ($1/60$) тарифа, то нѣкоторые члены комиссіи, хотя и не считали себя вправе касаться хозяйственныхъ и денежныхъ расходовъ Курско-Харьково-Азовской дороги, не могли не сдѣлать нѣкоторыхъ общихъ указаній; именно, что если бы на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ были уменьшены расходы по эксплуатаціи и если бы было обращено болѣе вниманія на утилизацію своихъ средствъ, то быть можетъ,

это скорѣе дало бы право надѣяться на пониженіе тарифа. Уже одно заявленіе представителя дороги на скорый выходъ ея изъ гарантіи, не указываетъ ли на то обстоятельство, что перевоза по 40 мил. пуд. минеральнаго топлива, (50% всѣхъ грузовъ), при небольшомъ среднемъ пробѣгѣ угля до 200 верстъ, дорога пришла къ достаточному благосостоянію; но если далѣе количество грузовъ будетъ возрастать и при перевозкахъ угля на Москву напр. средній пробѣгъ угля возрастетъ до 400 верстъ—то неизбѣжно еще болѣе получить выгодъ эта дорога. При этомъ члены не могли не остановиться на вопросѣ: не выгоднѣе ли будетъ дорогѣ уменьшить тарифъ, напр. до Курска до $\frac{1}{70}$ коп. и привлечь сюда большія партіи угольныхъ грузовъ, увеличить пробѣгъ таковыхъ, нежели оставаться при тарифѣ $\frac{1}{60}$ въ и возить мало угля съ длиннымъ пробѣгомъ.

Примѣненіемъ дифференціального тарифа съ повышенными ставками на ближайшіе рынки и пониженіемъ на отдаленные лишь къ конямъ отправляющимъ угольные грузы чрезъ Курско-Харьково Азовскую дорогу, нарушается самое естественное теченіе промышленныхъ дѣлъ, именно невольно привлекаются всѣ копи, стѣсненные выходомъ угля въ другихъ направленіяхъ, искать таковой главнымъ образомъ чрезъ Курско-Харьково-Азовскую дорогу; между тѣмъ какъ каменноугольныя копи, разбросанныя на обширной территоріи Донецкаго бассейна, такъ сгруппированы, что каждая изъ группъ должна имѣть свой естественный рынокъ: однѣ на сѣверъ, другія на востокъ, третія на югъ, и т. д.

По обсужденіи всего изложеннаго и послѣ продолжительныхъ преній, комиссія пришла къ заключенію:

Признавая въ принципѣ полезность и рациональность для перевозокъ минеральнаго топлива примѣненіе дифференціального тарифа, большинство членовъ комиссії нашли невозможнымъ и неблагоприятнымъ примѣненіе къ такому ставокъ, предложенныхъ представителемъ Курско-Харьково-Азовской дороги и вообще комиссія не нашла возможнымъ допустить какія бы то ни было повышенія тарифовъ на ближайшіе рынки и въ свою очередь признала необходимымъ при настоящемъ положеніи каменноугольной промышленности остановить-

ся на нижеслѣдующемъ: не понижая нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ на дорогахъ перевозящихъ минеральное топливо для рынковъ ближайшихъ, установить пониженные тарифы для слѣдующихъ отдаленныхъ рынковъ:

до Знаменки и за Знаменку	1/70
до Серпухова и за Серпуховъ	1/70
до Рязани и за Рязань	1/70

Представители Курско-Харьково-Азовской дороги и Донецкой съ таковымъ предложеніемъ не согласились.

2). Независимо отъ комиссіи, углепромышленникъ генераль-маіоръ М. А. Золотаревъ подалъ г. предсѣдателю VII съѣзда особую записку по вопросу о тарифѣ. Записка въ комиссіи особо рассмотрѣна. Полагая единственнымъ исходомъ примѣненіе дифференціального тарифа съ нѣкоторымъ повышеніемъ на ближайшіе рынки и съ значительнымъ пониженіемъ на рынки отдаленные, генераль-маіоръ Золотаревъ предложилъ слѣдующія ставки при перевозкахъ:

до 100 верстъ	1/45 коп.
300 " 	1/50 "
400 " 	1/55 "
500 " 	1/60 "
600 " 	1/65 "
700 " 	1/70 "
800 " 	1/75 "
900 " 	1/80 "

Кромѣ того таковыми ставками генераль-маіоръ Золотаревъ имѣетъ въ виду по возможности уравнивать всѣ копи по отношенію къ рынкамъ сбыта и по возможности устранить для всѣхъ копей разницу цѣнъ. Подлинное заявленіе при семъ прилагается.

Господину Предсѣдателю VII Съѣзда.

Не говоря о наложеніи пошлины и другихъ мѣрахъ къ расширенію сбыта минерального топлива, мы положительно не можемъ сего достигнуть при настоящемъ состояніи промышленности въ Россіи, безъ пониженія желѣзно-дорожныхъ тарифовъ на дальнія перевозки.

Нѣсколько лѣтъ сряду наши сѣзды обращаются бесплодно въ этомъ смыслѣ со своими ходатайствами къ правительству. Причина этого явленія понятна: съ одной стороны, затративъ громадныя суммы на сооруженіе желѣзно-дорожной сѣти и приплачивая по гарантіямъ, правительство не можетъ не внять указаніямъ желѣзно-дорожныхъ обществъ на невыгодность дешевыхъ перевозокъ угля, подкрѣпляемыхъ фактами; съ другой—всѣ наши доводы, подкрѣпляющіе сказанныя ходатайства, основаны на теоретическихъ предположеніяхъ, страдаая отсутствіемъ фактовъ ихъ подкрѣпляющихъ.

Въ прошломъ году представитель Министерства путей сообщенія, желая искренно согласовать наши интересы съ желѣзнодорожными, предложилъ VI сѣзду дифференціальныи тарифъ съ условіемъ сохраненія общей нормы выручки желѣзныхъ дорогъ при возвышеніи стоимости провоза на ближнія разстоянія и пониженіи его на дальнія. Предложеніе это было отринуто большинствомъ и не раздѣляя мнѣнія, я былъ вынужденъ таковое защищать какъ уполномоченный, противъ своего убѣжденія.

Нынѣ скажу, что если правительство согласится установить нормальную тарифную ставку на $\frac{1}{50}$ для перевозки угля на разстояніи до 300 верстъ, и затѣмъ уменьшить эту ставку на каждыя 100 верстъ до 900 верстъ; по моему расчету, выручка желѣзныхъ дорогъ при настоящемъ, должна не уменьшиться но увеличиться и мѣстная цѣна угля для всѣхъ рудниковъ нѣсколько уравниется.

Поясню примѣромъ. Нынѣ провозъ угля съ копей тяготѣющихъ къ Азовской дорогѣ обходится до Харькова или главнаго ближняго рынка около 5 коп. и даже менѣ сего. Провозъ угля копей Донецкой дороги обходится не ниже 6 коп. Слѣдовательно владѣльцы копей при—Азовскихъ могутъ продавать свой уголь на копѣйку дешевле нежели владѣльцы Донецкихъ копей. Еще въ болѣе выгодныхъ условіяхъ находятся противъ послѣднихъ владѣльцы копей, болѣе приближенныхъ къ Ростову и Мариуполю. Съ открытіемъ Екатерининской дороги, то же самое произойдетъ относительно западныхъ рынковъ.

Если же опредѣлится тарифъ въ $\frac{1}{50}$ для угля, пробѣгающаго до 300 верстъ, условія измѣняются. Уголь Азовскихъ копей будетъ доставленъ въ Харьковъ по 6 коп. за пудъ, а уголь Донецкихъ шахтъ по 6,55 коп.—и при этомъ мѣстная цѣна въ Харьковѣ повысится на ничтожную цифру въ общей сложности. Между тѣмъ на дальнихъ разстояніяхъ разность цѣнъ угля почти совершенно укосняется и мы получимъ возможность дешевле доставлять нашъ продуктъ на сѣверъ, гдѣ какъ видно изъ сообщенія Вашимъ Превосходительствомъ съѣзду, является значительное требованіе.

Остается добавить, что какъ видно изъ отчета выборныхъ, главный приростъ добычи относится къ косямъ тяготѣющимъ къ главной Донецкой линіи и Лисичанской ея вѣтви.

Прилагаю таблицу расчета тарифа.

Генераль-Маіоръ *Золотаревъ*.

Приложение къ заявленію ульетромышленника генералъ-маіора Золотарева.

На разстояніи въ верстахъ.	Пробѣгъ.		Тарифныя ставки.		Выручка.		При тарифѣ же въ:		Выручка.		Разница.		
	Вагон.	Пудовъ.	Съ пуда въ верстѣ. Коп.	Съ пуда за все разст. Коп.	Рубли.	Коп.	Съ пуда въ верстѣ. Коп.	Съ пуда за все разст. Коп.	Рубли.	Коп.	Болѣе рубли.	Менѣе рубли.	Въ ставкѣ кѣ.
100	10000	6000000	1/57	1,75	105000	—	1/50	2	120000	—	15000	—	+0,25
300	35000	21000000	1/58	5,17	1015700	—	1/50	6,00	1260000	—	174300	—	+0,83
400	25000	15000000	1/60	6,67	1000500	—	1/55	7,27	1090500	—	90000	—	+0,60
500	10000	6000000	1/60	8,33	499800	—	1/60	8,33	499800	—	—	—	—
600	10000	6000000	1/60	10,00	600000	—	1/65	9,23	553800	—	—	46200	-0,77
700	8000	4800000	1/60	11,67	560160	—	1/70	10,00	480000	—	—	80160	-1,67
800	5000	3000000	1/60	13,33	399900	—	1/75	10,67	320100	—	—	79800	-2,66
900	2000	1200000	1/60	15,00	180000	—	1/80	11,25	135000	—	—	45000	-3,75
	105000	63000000	—	—	4431060	—	—	—	4459200	—	279300	251160	
					Разность						+28140		
											+28140		

Въ присутствіи комиссіи генераль-маіоръ Золотаревъ заявилъ, что его предложеніе составлено на полной личной его невыгодѣ, но въ виду общихъ интересовъ.

Заключеніе комиссіи: Имѣя въ виду, что установленіемъ $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты на разстояніи до 300, повышается тарифъ на Донецкой дорогѣ при перевозкахъ угля къ Мариуполю, и по Азовской дорогѣ къ Таганрогу, что не можетъ послужить въ пользу распространенія Донецкаго угля въ Черномъ морѣ, о чемъ уже было говорено выше, и что стремленіе уравнивать тарифомъ все концы по отношенію къ рынкамъ сбыта есть стремленіе идеальное, но недостижимое, что расчеты произведены на основаніи неточныхъ статистическихъ данныхъ комиссіей выборныхъ, — комиссія не могла принять мѣру, предложенную генераль-маіоромъ Золотаревымъ.

Представители же Курско-Харьково-Азовской и Донецкой дорогъ выразили несогласіе со ставками, предложенными генераль-маіоромъ Золотаревымъ.

с) Наконецъ горный инженеръ П. Н. Горловъ внесъ ниже слѣдующее предложеніе:

Признать примѣненіе дифференціального тарифа мѣрой вполне рациональной для перевозки минеральнаго топлива по всемъ дорогамъ и по всемъ направленіямъ, кромѣ южныхъ портовъ: Мариуполя, Таганрога и Ростова, куда минеральное топливо должно перевозиться по нынѣ дѣйствующимъ тарифамъ; но признать мѣру эту полезной только при условіи обложенія иностраннаго угля пошлиной и при условіи, чтобы на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, въ среднемъ, нынѣ существующій тарифъ — $\frac{1}{50}$, остался неизмѣннымъ.

Заключеніе комиссіи: Соглашаясь съ предложеніемъ г. Горлова, многіе изъ членовъ комиссіи не могли согласиться съ условіемъ относительно не измѣненія на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ въ среднемъ нынѣ дѣйствующаго $\frac{1}{50}$ тарифа, такъ какъ условіе это почти равносильно принятію предложенія представителя К.-Х.-А. дороги.

д) Кромѣ изложеннаго, комиссія обсудила нижеслѣдующія заявленія:

1) Представителя Тамбово-Саратовской дороги:

ВЪ КОММИССИЮ

по вопросу о расширеніи сбыта минеральнаго топлива.

Уполномоченнаго правленія Тамбово-Саратовской желѣзной дороги инженера путей сообщенія Штида.

ЗАЯВЛЕНІЕ.

На нынѣшнемъ VII сѣздѣ горнопромышленниковъ, пониженіе тарифныхъ ставокъ было предложено повторительно, какъ мѣра къ большему распространенію минеральнаго топлива; между тѣмъ, кромѣ вліянія самаго размѣра ставокъ, существуютъ еще два обстоятельства, независяція отъ размѣра ставокъ, но относящіяся къ тарифу за перевозку, которыя увеличиваютъ стоимость минеральнаго топлива на дальнихъ рынкахъ, къ сѣверу отъ станціи Звѣрево, и мѣшаютъ его успѣшнѣйшему распространенію.

Эти два обстоятельства слѣдующія:

1) Козлово-Воронежско-Ростовская дорога имѣетъ отъ станціи Звѣрево до станціи Козловъ—637 верстѣ, а взимаетъ тарифъ за 648 верстѣ, т. е. за 11 верстѣ лишнихъ, основываясь на томъ, что она, по концессіи своей, могла вести грузъ со станціи Раздѣльная на Воронежъ 5½ верстѣ въ сторону и обратно—что составляетъ всего 11 верстѣ; въ дѣйствительности же она того не дѣлаетъ, но возитъ грузы прямо со станціи Масловки чрезъ Раздѣльную на сѣверъ, минуя Воронежъ, и, слѣдовательно, по полной справедливости должна взимать тарифную плату только за 637 верстѣ.

Эти 11 верстѣ составляютъ при 1/65 копѣчной ставкѣ—0,17 коп. съ пуда.

2) Рязанско-Козловская дорога беретъ за передачу вагоновъ съ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги на Козлово-Тамбовскую, на ставцію Козловъ, по путямъ длиною около трехъ верстѣ—за 12 верстѣ тарифныхъ, на основаніи циркуляра Техническо-Инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ, разрѣшающаго взимать, при передачѣ вагоновъ по вѣтвямъ, за 6 верстѣ тарифныхъ, хотя въ дѣйствительности было бы гораздо менѣе верстѣ; при чемъ Рязан-

ско-Козловская дорога, слагая 6 верст тарифныхъ передаточныхъ путей между Козлово-Воронежско-Ростовской и своей дорогою, съ 6 верстами таковыхъ же расчетныхъ между своей и Козлово-Тамбовской дорогой, взимаетъ за 12 верстъ тамъ, гдѣ дѣйствительный пробѣгъ грузовъ не составляетъ еще трехъ верстъ. Если, по смыслу упомянутаго циркуляра, признать правильнымъ даже сборъ за 6 тарифныхъ верстъ, то уже никакъ нельзя согласиться со сборомъ за 12 верстъ при этой одной передачѣ.

Эти лишнія 6 верстъ составляютъ по высокому существующему тарифу Рязанско-Козловской дороги, т. е. $\frac{1}{36}$ копѣчной ставкѣ—опять 0,17 коп. съ пуда.

Такимъ образомъ стоимость минеральнаго топлива, идущаго на сѣверъ отъ станціи Звѣрево, увеличивается совершенно не основательно на $2 \times 0,17$ коп. = 0,34 коп. съ каждаго пуда—что, при существующей пока еще борбѣ минеральнаго топлива съ дровами на дальнихъ рынкахъ, не остается безъ вліянія на его примѣненіе.

Вслѣдствіе вышеизложеннаго имѣю честь представить на благоусмотрѣніе комиссіи по вопросу о расширеніи сбыта минеральнаго топлива, не считаетъ ли она умѣстнымъ предложить VII съѣзду горнопромышленниковъ, ходатайствовать въ Министерствѣ путей сообщенія о томъ, чтобы послѣднее Министерство разрѣшило примѣнить тарифъ на Козлово-Воронежско-Ростовской и Рязанско-Козловской дорогахъ въ изложенномъ въ сей замѣткѣ смыслѣ—въ виду того, что излишне нынѣ уплачиваемая перевозка по 11 верстамъ Козлово-Воронежско-Ростовской и по 6 верстамъ Рязано-Козловской дорогъ, въ дѣйствительности вовсе не производится.

Инженеръ *Штида*.

Харьковъ 22 ноября 1882 года.

Комиссія постановила: просить съѣздъ ходатайствовать согласно этому заявленію.

и 2) О тарифахъ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги.

Комиссія считаетъ долгомъ просить съѣздъ подтвердить вновь свое неодноразное ходатайство о скорѣйшемъ сравненіи тарифа Коз-

ловско-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги на антрацитъ, перевозимый отъ станцій: Грушевка, Атюета и Шахтная, къ югу до Новочеркаска, и дальше до Ростова. Такое подтвержденіе ходатайства вызывается тѣмъ, что вопросъ о сравненіи нынѣ существующаго, неодинаковаго и въ высшей степени несправедливаго тарифа между названными станціями и конечнымъ пунктомъ полученія, возбужденъ уже около 5 лѣтъ тому назадъ, но до настоящаго времени не получилъ надлежащаго разрѣшенія. А между тѣмъ тѣ изъ углепромышленниковъ Грушевскаго рудника, шахты которыхъ связаны со станціей Шахты, несли и продолжаютъ нести огромные убытки отъ неодинаковаго тарифа; такъ на примѣръ, одинъ изъ нихъ (Р. О. П. и Т.) переплатилъ въ теченіи послѣднихъ 5 лѣтъ излишка провозной платы въ размѣрѣ до 100,000 рублей.

Настоящій докладъ комиссія имѣетъ честь представить на благоусмотрѣніе съѣзда.

Предсѣдатель комиссія Горный Инженеръ *Авдаковъ*.

При этомъ докладѣ прилагается:

- 1) Таблицы результатовъ выручки по дифференціальному тарифу.
- 2) Проектъ измѣненій тарифныхъ ставокъ на перевозку каменнаго угля.
- 3) Таблицы движенія грузовъ по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ съ 1874 по 1881 годъ.
- 4) Заявленіе углепромышленника И. Г. Иловайскаго.

Въ занятіяхъ комиссія, кромѣ членовъ съѣзда выше переименованныхъ, принимали участіе представители желѣзныхъ дорогъ: Курско - Харьковско - Азовской и Козлово - Воронежско - Ростовской: *В. А. Бабинъ, В. А. Ивановъ* и г. *Чикваидзе*, Московско-Курской: г. *Крестовниковъ*, Донецкой: гг. *Кривошеинъ* и *И. И. Балкашинъ*, Курско-Кіевской: г. *Дарганъ*, Харьковско-Николаевской: г. *Радимъ*.

Постановленіе съѣзда по вопросу о тарифѣ.

По выслушаніи доклада по вопросу объ установленіи благоприятныхъ тарифовъ для расширенія сбыта Донецкаго минеральнаго топлива, на рѣшеніе съѣзда были предложены слѣдующіе вопросы:

Предложеніе комиссіи.

1) Признаетъ ли съѣздъ полезнымъ примѣненіе къ перевозкамъ Донецкаго минеральнаго топлива дифференціального тарифа, съ пониженіемъ на дальніе рынки до $\frac{1}{70}$ коп. съ пуда и версты и по возможности болѣе, и безъ повышенія на ближайшіе?—Большинствомъ голосовъ признано полезнымъ.

2) Принимаетъ ли съѣздъ постановленіе комиссіи объ установленіи спеціальныхъ тарифовъ, въ томъ видѣ, въ какомъ оно изложено въ докладѣ?

Постановлено ходатайствовать согласно заключенію комиссіи.

Предложеніе представителя Курско-Харьково-Азовской дороги В. А. Бабина.

3) Принимаетъ ли съѣздъ въ принципѣ полезнымъ установленіе на минеральное топливо дифференціального тарифа, понимая таковой тарифъ въ смыслѣ пониженія ставокъ на разстоянія дальнія и возвышенія ихъ на разстоянія короткія, съ тѣмъ, чтобы средняя тарифная ставка, по устанавливаемому дифференціальному тарифу, осталась безъ измѣненія противъ нынѣ дѣйствующихъ.

Предложеніе г. Бабина съѣздомъ отвергнуто.

Предложеніе углепромышленника г. М. А. Золотарева:

4) Принимаетъ ли съѣздъ установленіе на всѣхъ дорогахъ дифференціального тарифа, съ неизмѣнною ставкою въ $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты на разстояніи до 300 верстъ, и съ пониженіемъ на разстояніи до 900 верстъ до $\frac{1}{80}$ коп., съ тѣмъ чтобы этотъ тарифъ неизмѣнялся въ теченіи 3-хъ лѣтъ, при условіи обложенія иностраннаго угля пошлиной.

Съѣздомъ отвергнуто.

Предложеніе г. П. Н. Горлова:

5) Принимаетъ ли съѣздъ предложеніе П. Н. Горлова въ томъ видѣ какъ оно изложено въ докладѣ?

Съѣздомъ отвергнуто.

Приложения къ докладу: О мѣрахъ къ расширенію сбыта минер. топлива.

ТАБЛИЦА

результатовъ выручки по дифференціальному тарифу, сравнительно съ дѣйствующими нынѣ тарифами за перевозки угля, и въ предположеніи, что количество его на Москву и другія далекія разстоянія увеличится до 10-ти милліоновъ; составленная на основаніи данныхъ за 1881-й годъ.

Разстояніе пробѣга.		Количество перевезеннаго угля.	Пудо-версты.	Выручка по нынѣ дѣйствующимъ тарифамъ.	По	Предполагаемая выручка.	Прибавка + Сбавка —
Отъ 1 до 200 верстѣ		8.910.853	1.265.683.340	217.528 01 ^{1,40}		315.720 38	+ 98.162 37
” 201 ” 350 ”		5.100.786	1.538.888.147	236.110 13 ^{1,45}		316.708 73	+ 80.598 60
” 351 ” 500 ”		6.761.542	2.790.353.186	464.893 31 ^{1,50}		567.912 95	+ 103.019 64
” 501 ” 600 ”		7.264.394	3.473.055.987	569.509 54 ^{1,60}		626.439 40	+ 57.355 13
” 601 и далѣе		9.619.935	5.672.294.318	1.029.657 69 ^{1,70}		902.331 15	+ 270 24
При распространеніи угля на далекія разстоянія:							
а) До Москвы при среднемъ пробѣгѣ 1069 верстѣ		5.000.000	5.345.000.000	900.632 50 ^{1,70}		763.800 50	— 136.832 00
б) По другимъ далекимъ направленіямъ (кромя Москвы), при среднемъ пробѣгѣ 803 версты		4.220.000	3.388.660.000	558.790 03 ^{1,70}		484.239 51	— 47.550 52
		43.877.510	23.473.934.978	3.977.151 08		3.977.152 62	— 1 54

Дифференціальний тарифъ проектированъ по ставкамъ для короткихъ разстояній нѣсколько возвышеннымъ противъ существующихъ, и съ уменьшеніемъ ихъ на разстоянія дальнія; а именно, по дифференціальному тарифу назначены слѣдующія ставки:

За разстоянія отъ 1 до 200 верстъ $\frac{1}{40}$ коп. съ пудо-версты.

»	»	»	201 до 350	»	$\frac{1}{45}$	»	»	»
»	»	»	351 до 500	»	$\frac{1}{50}$	»	»	»
»	»	»	501 до 600	»	$\frac{1}{60}$	»	»	»
»	»	»	601 и далѣе	»	$\frac{1}{70}$	»	»	»

За предѣломъ каждаго изъ этихъ разстояній или при переходѣ съ одной ставки на другую, соблюдается правило, что за разстояніе большее не можетъ быть взято менѣе, чѣмъ за разстояніе меньшее; такъ напр. если за 200 верстъ по $\frac{1}{40}$ коп. взимается 5 коп., то за 201 версту по $\frac{1}{45}$ не можетъ быть взято 4,47 коп., а будетъ взиматься также 5 коп. и т. д.

Дифференціальныя ставки такъ рассчитаны, чтобы будучи приложены къ надлежащимъ разстояніямъ и количествамъ какъ нынѣ перевозимымъ, такъ и могущимъ увеличиться на дальнія разстоянія, отъ 803 до 1069 верстъ средняго пробѣга до 10 милліоновъ пудовъ—давали-бы общую отъ угольнаго движенія сумму достаточную для покрытія выручки участвующихъ въ перевозкѣ дорогъ, соотвѣтственно дѣйствующимъ на нихъ мѣстнымъ тарифамъ.

ПРОЕКТЪ ИЗМѢНЕНІЙ ТАРИФНЫХЪ СТАВОКЪ НА ПЕРЕВОЗКИ КАМЕННАГО УГЛЯ.

СТАНЦИИ		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прежнія.	Предполагаемыя вновь.		Сбавка.	Прибавка.
А.							
Азовская гавань	Амвросіевка . . .	86	1,47	2,15	—	—	0,68
	Харцызскъ . . .	127	2,15	3,18	—	—	1,03
	Грушевка . . .	144	2,46	3,60	—	—	1,14
	Атюкта . . .	145	2,47	3,63	—	—	1,16
	Шахты . . .	147	3,22	3,68	—	—	0,46
	Никитовка . . .	168	2,83	4,20	—	—	1,37
	Щербиновва . . .	183	3,08	4,58	—	—	1,50
	Петровская. . .	207	3,50	5,00	¹ / ₄₅	—	1,50
	Ломоватка . . .	216	3,71	5,00	—	—	1,25
	Желѣзная . . .	217	3,65	5,00	—	—	1,35
	Юзово . . .	223	3,83	5,00	—	—	1,17
	Изюмъ . . .	224	3,85	5,00	—	—	1,15
	Юрьевка. . .	230	3,96	5,11	—	—	1,15
	Варварополье . . .	237	4,08	5,27	—	—	1,19
	Бѣлая . . .	242	4,17	5,38	—	—	1,21
Марьевка . . .	246	4,24	5,47	—	—	1,23	
Юзово . . .	256	4,36	5,69	—	—	1,33	

СТАНЦИИ.		Расстоянія.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прекняя.	Предполагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Александровскъ (Л. С.).	Петровская	315	5,06	7,00	—	—	1,94
	Желѣзная	325	5,24	7,22	—	—	1,98
	Ясиноватая	350	5,70	7,78	—	—	2,08
	Юзово	364	5,96	7,78	¹ / ₅₀	—	1,84
	Марьевка	367	6,11	7,78	—	—	1,67
	Харцызскъ	371	5,98	7,78	—	—	1,80
	Рудничная	374	6,13	7,78	—	—	1,65
	Варварополье	376	6,21	7,78	—	—	1,57
	Измюмъ	390	6,47	7,80	—	—	1,33
	Лисичанскъ	393	6,25	7,86	¹ / ₅₀	—	1,61
	Амвросіевка	412	6,66	8,24	—	—	1,58
	Крестная	454	7,81	9,08	—	—	1,27
	Должанская	520	8,83	10,00	¹ / ₆₀	—	1,17
	Грушевка	533	10,37	10,00	¹ / ₇₀	0,37	—
	Атюкта	634	10,38	10,00	—	0,38	—
Шахты	636	11,13	10,00	—	1,13	—	
Ахтырна	Волынцево	383	6,29	7,78	¹ / ₅₀	—	1,49
	Никитовка	384	6,26	7,78	—	—	1,52
	Юзово	417	6,91	8,34	—	—	1,43
	Марьевка	420	7,03	8,40	—	—	1,37

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Превзнія.	Предполагаемая льновъ.		Сбавка.	Прибавка.
Ахтырка . . .	Харцызскъ . .	425	6,95	8,50	—	—	1,55
	Рудничная . .	427	7,10	8,54	—	—	1,44
	Лоскутовка . .	428	7,15	8,56	—	—	1,41
	Варварополье .	429	7,17	8,58	—	—	1,41
	Изюмъ . . .	443	7,43	8,86	—	—	1,43
Б.							
Бахмачъ (Л. Р.).	Марьевка . . .	645	11,44	10,00	1/70	1,44	—
	Рудничная . .	646	11,39	10,00	—	1,39	—
	Варварополье .	654	11,56	10,00	—	1,56	—
Бѣлая-Церковь .	Щербиновка . .	844	13,33	12,06	1/70	1,27	—
	Желѣзная . . .	853	13,51	12,19	—	1,32	—
	Юзово . . .	892	14,22	12,74	—	1,48	—
	Марьевка . . .	895	14,37	12,79	—	1,58	—
	Варварополье .	904	14,48	12,91	—	1,57	—
	Изюмъ . . .	918	14,73	13,11	—	1,62	—
	Крестная . . .	992	16,08	14,17	—	1,91	—
Бобринская . . .	Щербиновка . .	677	10,76	10,00	1/70	0,76	—
	Никитовка . . .	692	10,99	10,00	—	0,99	—
	Юзово . . .	725	11,65	10,36	—	1,29	—
	Варварополье .	737	12,48	10,53	—	1,95	—

СТАНЦИИ		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прежняя.	Предлагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Бобринская . . .	Изюмъ . . .	751	12,73	10,73	—	2,00	—
	Крестная . . .	825	14,08	11,79	—	2,29	—
Божновъ (Х. Н.).	Петровская . .	375	6,13	7,78	1/50	—	1,65
	Щербиновка . .	376	6,13	7,78	—	—	1,65
	Юзово . . .	424	7,02	8,48	—	—	1,46
	Марьевка . . .	427	7,17	8,54	—	—	1,37
	Барварополе . .	436	7,28	8,72	—	—	1,44
	Петровская . .	334	5,50	7,42	1/45	—	1,92
Богодуховъ . . .	Юзово . . .	383	6,39	7,78	1/50	—	1,39
	Марьевка . . .	386	6,54	7,78	—	—	1,24
	Барварополе . .	395	6,65	7,90	—	—	1,35
	Изюмъ . . .	409	6,90	8,18	—	—	1,28
	Крестная . . .	483	8,25	9,66	—	—	1,41
	Петровская . .	788	13,15	11,26	1/70	1,89	—
Брянскъ (О. В.).	Никитовка . . .	804	14,78	11,49	—	3,29	—
	Юзово . . .	837	14,04	11,96	—	2,08	—
	Барварополе . .	849	14,30	12,13	—	2,17	—
	Изюмъ . . .	863	14,56	12,33	—	2,23	—
	Петровская . .	370	6,18	7,78	1/50	—	1,60
Бѣлгородъ . . .	Щербиновка . .	371	6,18	7,78	—	—	1,60

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.		
Назначенія.	Отправленія.		Прежняя.	Предполагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.	
Бѣлгородъ . .	Бахмутъ . . .	375	7,33	7,78	—	—	0,45	
	Никитовка . . .	385	6,42	7,78	—	—	1,36	
	Ясиноватая . . .	405	6,82	8,10	—	—	1,28	
	Камышеваха . . .	417	7,08	8,34	—	—	1,26	
	Юзово	419	7,07	8,38	—	—	1,31	
	Марьевка	422	7,23	8,44	—	—	1,21	
	Харцызскъ	427	7,11	8,54	—	—	1,43	
	Рудничная	429	7,25	8,58	—	—	1,33	
	Лоскутовка	430	7,32	8,60	—	—	1,28	
	Барварополье . . .	431	7,34	8,62	—	—	1,28	
	Изюмъ	445	7,59	8,90	—	—	1,31	
	Лисичанскъ	448	7,64	8,96	1/50	—	1,32	
	Ломоватка	453	7,74	9,06	—	—	1,32	
	Амвросіевка	467	7,78	9,34	—	—	1,56	
	Юрьевка	502	8,63	10,00	1/60	—	1,37	
	Крестная	519	8,93	10,00	—	—	1,07	
	Должанская	575	9,95	10,00	—	—	0,05	
	Бѣлополье (Х. Н.)	Щербиновка	488	7,84	9,76	1/50	—	1,92
		Никитовка	503	8,10	10,00	1/60	—	1,90
Барварополье		548	9,01	10,00	—	—	0,99	
	Крестная	636	10,60	10,00	1/70	0,60	—	

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прежняя.	Предполагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
В.							
Виры (Х. Н.) Вор. - Городище (Ф).	Никитовка	488	7,86	9,76	$\frac{1}{50}$	—	1,90
	Ясиноватая	507	8,26	10,00	$\frac{1}{60}$	—	1,74
	Юзово	521	8,51	10,00	—	—	1,49
	Марьевка	524	8,66	10,00	—	—	1,34
	Харцызскъ	529	8,55	10,00	—	—	1,45
	Лоскутовка	532	8,75	10,00	—	—	1,25
	Варварополье	533	8,77	10,00	—	—	1,23
	Изюмъ	547	9,03	10,00	—	—	0,97
	Ломоватка	555	9,17	10,00	—	—	0,83
	Петровская	721	11,45	10,30	$\frac{1}{70}$	1,15	—
	Щербиновка	722	11,45	10,31	—	1,14	—
	Никитовка	737	11,71	10,53	—	1,18	—
	Ясиноватая	756	12,09	10,80	—	1,29	—
	Юзово	770	12,34	11,00	—	1,34	—
	Варварополье	782	12,61	11,17	—	1,44	—
Изюмъ	796	12,86	11,37	—	1,49	—	
Лисичанскъ	799	13,27	11,41	—	1,86	—	
Ломоватка	804	13,01	11,49	—	1,52	—	
Шахты	1043	17,54	14,90	—	2,64	—	

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прекняя.	Предполагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Ворожба . . .	Волынцево . .	506	8,19	10,00	1/60	—	1,81
	Харцызскъ . .	548	8,85	10,00	—	—	1,15
	Рудничная . .	550	8,99	10,00	—	—	1,01
Д.							
Дружковна . .	Петровская . .	30	0,52	0,75	1/40	—	0,23
	Щербиновка . .	31	0,52	0,78	—	—	0,26
	Желѣзная . .	40	0,70	1,00	—	—	0,30
	Никитовка . .	46	0,76	1,15	—	—	0,39
	Марьевка . . .	105	1,94	2,63	—	—	0,69
	Варварополье .	114	2,05	2,85	—	—	0,80
Е.							
Екатеринославъ (Л. С.) . . .	Петровская . .	267	4,32	5,93	1/45	—	1,61
	Желѣзная . .	277	4,50	6,16	—	—	1,66
	Щербиновка . .	286	4,32	6,36	—	—	2,04
	Никитовка . .	300	4,83	6,67	—	—	1,84
	Ясиноватая . .	302	4,96	6,71	—	—	1,75
	Камышеваха . .	314	5,22	6,98	—	—	1,76
	Юзово	316	5,21	7,02	—	—	1,81
	Марьевка . . .	319	5,36	7,09	—	—	1,73

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Презная.	Предполагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Екатеринославъ (Л. С.).	Лоскутовка. . .	327	5,46	7,27	—	—	1,81
	Варварополье .	328	5,39	7,29	—	—	1,90
	Мандрыкино .	330	5,46	7,33	—	—	1,87
	Харцызскъ . .	341	5,51	7,58	—	—	2,07
	Изюмъ	342	5,73	7,60	—	—	1,87
	Лисичанскъ . ,	345	5,78	7,67	—	—	1,89
	Ломоватка . .	350	5,87	7,78	—	—	1,91
	Петровская . .	404	6,89	8,08	$\frac{1}{50}$	—	1,19
	Крестная . . .	416	7,07	8,32	—	—	1,25
	Атюкта	586	9,64	10,00	$\frac{1}{60}$	—	0,36
Елисаветградъ .	Петровская . .	641	10,21	10,00	$\frac{1}{70}$	0,21	—
	Щербиновка . .	642	10,21	10,00	—	0,21	—
	Никитовка . . .	657	10,47	10,00	—	0,47	—
	Камышеваха . .	688	11,12	10,00	—	1,12	—
	Юзово	690	11,11	10,00	—	1,11	—
	Марьевка	693	11,26	10,00	$\frac{1}{70}$	1,26	—
	Харцызскъ . . .	698	11,15	10,00	—	1,15	—
	Рудничная . . .	700	11,29	10,00	—	1,29	—
	Варварополье .	702	11,37	10,03	—	1,34	—
	Изюмъ	716	11,63	10,23	—	1,40	—

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прежняя.	Предполагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Елисаветградъ .	Лисичанскъ .	719	11,68	10,27	—	1,41	—
	Амвросіевка .	739	11,83	10,56	—	1,27	—
	Петровеньки .	778	12,76	11,11	—	1,65	—
	Брестная .	790	13,73	11,29	—	2,44	—
	Грушевка .	960	15,54	13,71	—	1,83	—
З.							
Знаменка . . .	Щербиновка .	594	9,49	10,00	1/60	—	0,51
	Никитовка .	609	9,73	10,00	1/70	—	0,27
	Рудничная .	652	10,56	10,00	—	0,56	—
	Барварополье .	654	10,64	10,00	—	0,64	—
Б.							
Каменка . . .	Щербиновка .	655	10,42	10,00	1/70	0,42	—
	Юзово . . .	703	11,31	10,04	—	1,27	—
	Марьевка . .	706	11,81	10,09	—	1,72	—
	Барварополье .	715	12,00	10,21	—	1,79	—
	Мандрыкино .	717	11,51	10,24	—	1,27	—
	Изюмъ . . .	729	12,25	10,41	—	1,84	—
	Брестная . .	803	13,58	11,47	—	2,11	—
Налуга . . .	Петровская .	964	15,93	13,77	1/70	2,16	—

СТАНЦІИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прекняя.	Предполагаемая вногъ.		Сбавка.	Прибавка.
Калуга. . . .	Юзово	1013	16,82	14,47	—	2,35	—
	Марьевка . .	1016	20,36	14,51	—	5,85	—
Кіевъ К. К. . .	Щербиновка .	769	12,10	10,99	¹ / ₇₀	1,11	—
	Петровская .	770	13,49	11,00	—	2,49	—
	Никитовка . .	786	14,91	11,23	—	3,68	—
	Юзово	813	14,26	11,61	—	2,65	—
	Харцызскъ . .	825	15,97	11,79	—	4,18	—
	Барварополье .	825	14,53	11,79	—	2,74	—
	Ю. З.	”	831	14,66	11,87	—	2,79
Ю. З.	Изюмъ	839	14,78	11,99	—	2,79	—
Ю. З.	”	843	14,78	12,04	—	2,74	—
К. К.	Ломоватка . .	847	14,92	12,10	—	2,82	—
Корсунь	Петровская .	743	11,79	10,61	¹ / ₇₀	1,18	—
	Юзово	792	13,29	11,31	—	1,98	—
	Рудничная . .	802	12,86	11,46	—	1,40	—
	Барварополье .	804	12,95	11,49	—	1,46	—
	Шахты	1065	17,88	15,21	—	2,67	—
Кременчугъ . .	Петровская . .	504	8,11	10,00	¹ / ₆₀	—	1,89
	Щербиновка . .	505	8,11	10,00	—	—	1,89
	Желѣзная . . .	514	8,30	10,00	—	—	1,70

СТАНЦИИ.		Расстояние.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прежняя.	Предполагаемая новая.		Сбавка.	Прибавка.
Кременчугъ . . .	Никитовка . . .	520	8,37	10,00	—	—	1,63
	Юзово . . .	553	9,01	10,00	—	—	0,99
	Марьевка . . .	556	9,16	10,00	—	—	0,84
	Харцызскъ . . .	561	9,05	10,00	—	—	0,95
	Рудничная . . .	563	9,18	10,00	—	—	0,82
	Лоскутовка . . .	564	9,25	10,00	—	—	0,75
	Варварополье . . .	565	9,27	10,00	—	—	0,73
	Изюмъ . . .	579	9,52	10,00	—	—	0,48
	Лисичанскъ . . .	582	9,57	10,00	—	—	0,43
	Ломоватка . . .	587	9,67	10,00	—	—	0,33
	Юрьевка . . .	636	10,56	10,00	1/70	0,56	—
	Бѣлая . . .	648	10,77	10,00	—	0,77	—
	Крестная . . .	653	10,87	10,00	—	0,87	—
	Курскъ . . .	Петровская . . .	519	8,67	10,00	1/60	—	1,33
Щербиновка . . .		520	8,67	10,00	—	—	1,33
Желѣзная . . .		529	8,85	10,00	—	—	1,15
Никитовка . . .		535	8,92	10,00	—	—	1,08
Ясиноватая . . .		554	9,31	10,00	—	—	0,69
Волинцево . . .		562	9,41	10,00	—	—	0,59
Юзово . . .	568	9,61	10,00	—	—	0,39	

*

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прелѣзл.	Предлагая вночь.		Сбавка.	Прибавка.
Курскъ. . . .	Марьевка . . .	571	9,71	10,00	—	—	0,29
	Харцызскъ . . .	576	9,60	10,00	—	—	0,40
	Рудничная . . .	578	9,74	10,00	—	—	0,26
	Лоскутовка . . .	579	9,82	10,00	—	—	0,18
	Барварополье . . .	580	9,82	10,00	—	—	0,18
	Изюмъ	594	10,07	10,00	—	0,07	—
	Лисичанскъ . . .	597	10,13	10,00	—	0,13	—
	Ломоватка . . .	602	10,22	10,00	1/70	0,22	—
	Петровеньки . . .	656	11,20	10,00	—	1,20	—
	Крестная	668	11,42	10,00	—	1,42	—
	Колпаково	675	11,55	10,00	—	1,55	—
	Должанская . . .	724	11,93	10,34	—	1,59	—
Л.							
Лозовая (Азов.)	Щербиновка . . .	159	2,24	3,98	1/40	—	1,74
	Желѣзная	162	2,73	4,05	—	—	1,32
" Сев.	"	169	2,85	4,23	—	—	1,38
	Петровская	171	2,87	4,28	—	—	1,41
	Никитовка	174	2,90	4,35	—	—	1,45
	Ясиноватая	187	3,18	4,68	—	—	1,50
"	194	3,30	4,85	—	—	1,55	

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прежняя.	Предлагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Лозовая (Азов).	Юзово . . .	201	3,44	5,00	1/45	—	1,56
	Марьевка . .	204	3,59	5,00	—	—	1,41
	Юзово . . .	208	3,56	5,00	—	—	1,44
	Марьевка . .	211	3,71	5,00	—	—	1,29
	Варварополье .	213	3,71	5,00	—	—	1,29
	Изюмъ . . .	227	3,95	5,04	—	—	1,09
	Ломоватка . .	235	4,10	5,22	—	—	1,12
М.							
Марьино . . .	Никитовка . .	462	7,70	9,24	1/50	—	1,54
	Юзово . . .	496	8,38	9,92	—	—	1,54
	Харцызскъ . .	504	8,40	10,00	1/50	—	1,60
	Варварополье .	508	8,62	10,00	—	—	1,38
	Изюмъ . . .	522	8,87	10,00	—	—	1,13
	Бѣлая . . .	591	10,13	10,00	—	0,13	—
Мерефа . . .	Петровская . .	267	4,47	5,93	1/45	—	1,46
	Марьевка . .	319	5,51	7,09	—	—	1,58
	Варварополье .	328	5,62	7,29	—	—	1,67
	Юрьевка . .	399	6,91	7,98	1/50	—	1,07
Мелитополь . .	Петровская . .	420	6,67	8,40	1/50	—	1,73
	Щербиновка . .	421	6,67	8,42	—	—	1,75

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прямляя	Предельная вѣсомъ.		Сбавка.	Прибавка.
Мелитополь . . .	Желѣзная . . .	430	6,85	8,60	—	—	1,75
	Никитовка . . .	435	6,90	8,70	—	—	1,80
	Ясиноватая . . .	455	7,31	9,10	—	—	1,79
	Юзово	469	7,56	9,38	—	—	1,82
	Харцызскъ . . .	476	7,59	9,52	—	—	1,93
	Лоскутовка . . .	480	7,81	9,60	—	—	1,79
	Барварополье . .	481	7,80	9,62	—	—	1,82
	Лисичанскъ . . .	498	8,13	9,96	—	—	1,83
	Ломоватка . . .	503	8,33	10,00	1/60	—	1,67
	Амвросіевка . . .	517	8,27	10,00	—	—	1,73
	Должанская . . .	625	10,44	10,00	1/70	0,44	—
	Грушевка	738	11,98	10,54	—	1,44	—
Москва	Петровская . . .	1022	17,27	14,60	1/70	2,67	—
	Никитовка	1038	17,30	14,83	—	2,47	—
	Волынцево	1065	17,79	15,21	—	2,58	—
	Юзово	1071	17,94	15,30	—	2,64	—
	Марьевка	1074	18,09	15,34	—	2,75	—
	Харцызскъ	1079	17,98	15,41	—	2,57	—
	Рудничная	1081	18,12	15,44	—	2,68	—
Лоскутовка	1082	18,19	15,46	—	2,73	—	

СТАНЦІИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Преленія.	Предполагаема вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Москва. . . .	Варварополье . . .	1083	18,20	15,47	—	2,73	—
	„ . . .	1089	18,70	15,56	—	3,14	—
	Ломоватка . . .	1105	18,60	15,79	—	2,81	—
	Амвросіевка . . .	1120	18,67	16,00	—	2,67	—
	Юрьевка . . .	1154	19,49	16,49	—	3,00	—
Н.							
Николаевъ . . .	Юзово . . .	864	13,79	12,34	1/70	1,45	—
	Марьевка . . .	867	13,94	12,39	—	1,55	—
	Харцызскъ . . .	872	13,83	12,46	—	1,37	—
	Рудничная . . .	874	13,55	12,49	—	1,06	—
	Изюмъ . . .	890	14,30	12,71	1/70	1,59	—
	Амвросіев. (Мер.)	913	14,51	13,04	—	1,47	—
	„ (Хар.)	942	14,98	13,46	—	1,52	—
	Крестная . . .	964	15,65	13,77	—	1,88	—
	Грушевца . . .	1136	18,22	16,20	—	2,02	—
	Новая-Баварія . . .	Никитовка . . .	313	4,47	6,96	1/45	—	2,49
„ . . .		316	5,22	7,02	—	—	1,80
Юзово . . .		349	5,86	7,76	—	—	1,90
Марьевка . . .		352	6,02	7,78	1/50	—	1,76
Харцызскъ . . .		354	5,89	7,78	—	—	1,89

СТАНЦИИ.		Расстояние.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прелія.	Предполагаемая вѣсѣ.		Сбавка.	Прибавка.
Новая-Баварія . . .	Харцызскъ . . .	357	5,91	7,78	—	—	1,87
	Варварополье . . .	361	6,13	7,78	—	—	1,65
	Изюмъ	375	6,39	7,78	—	—	1,39
	Ломоватка	383	6,53	7,78	—	—	1,25
Новоселки	Харцызскъ	342	5,85	7,60	1/45	—	1,75
	Ясиноватая	544	8,73	10,00	1/60	—	1,27
	Юзово	558	9,25	10,00	—	—	0,75
	Марьевка	561	9,41	10,00	—	—	0,59
	Лоскутовка	569	9,50	10,00	—	—	0,50
	Варварополье	570	9,52	10,00	—	—	0,48
	Изюмъ	584	11,72	10,01	—	1,72	—
	О.						
Одесса (Ю. З.)	Юзово	1135	16,67	16,21	1/70	0,46	—
Ольвіополь	„	829	14,20	11,84	1/70	2,36	—
	Харцызскъ	837	14,24	11,96	—	2,28	—
	Варварополье	841	14,46	12,01	—	2,45	—
	Изюмъ	855	14,72	12,21	—	2,51	—
	Шахты	1102	19,40	15,74	—	3,66	—
Орель	Петровская	663	11,07	10,00	1/70	1,07	—
	Щербиновка	664	11,06	10,00	—	1,06	—

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Презняя.	Предположи-мая зновь.		Сбавка.	Прибавка.
Орель . . .	Юзово . . .	712	11,95	10,17	—	1,78	—
	Марьевка . .	715	12,11	10,21	—	1,90	—
	Рудничная .	722	12,14	10,31	—	1,83	—
	Лоскутовка .	723	12,21	10,33	¹ / ₇₀	1,88	—
	Барварополье .	724	12,22	10,34	—	1,88	—
	Изюмъ . . .	738	12,47	10,54	—	1,93	—
	Ломоватка . .	746	12,62	10,66	—	1,96	—
	Никитовка . .	786	13,10	11,23	—	1,87	—
	Колпаково . .	819	13,95	11,70	—	2,25	—
Харцызскъ . .	827	13,78	11,81	—	1,97	—	
П.							
Павлоградъ (Л. С.)	Петровская . .	209	3,43	5,00	¹ / ₄₅	—	1,57
	Бахмутъ . . .	215	3,58	5,00	—	—	1,42
	Желѣзная . .	219	3,61	5,00	—	—	1,39
	Камышеваха .	256	4,32	5,69	—	—	1,37
	Юзово . . .	258	4,32	5,73	—	—	1,41
	Марьевка . .	261	4,47	5,80	—	—	1,33
	Рудничная . .	268	4,51	5,96	—	—	1,45
	Лоскутовка . .	269	4,56	5,98	—	—	1,42
	Барварополье .	270	4,58	6,00	—	—	1,42

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прекняя.	Предполагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Павлоградъ (Л. С.)	Изюмъ . . .	284	4,83	6,31	—	—	1,48
	Ломоватка . .	292	4,98	6,49	—	—	1,51
Протопоповка (Х. Н)	Петровская . .	558	8,94	10,00	1/50	—	1,06
	Щербиновка . .	559	8,94	10,00	—	—	1,06
	Юзово	607	9,84	10,00	1/70	—	0,16
	Марьевка . . .	610	9,99	10,00	—	—	0,01
	Рудничная . .	617	10,01	10,00	—	0,01	—
	Варварополье .	619	10,09	10,00	—	0,09	—
	Изюмъ	633	10,35	10,00	—	0 35	—
	Ломоватка . .	641	10,49	10,00	—	49	—
Полтава	Петровская . .	393	6,41	7,86	1/50	—	1,45
	Щербиновка . .	394	6,41	7,88	—	—	1,47
	Петровеньки . .	404	7,02	8,08	—	—	1,06
	Никитовка . . .	409	6,65	8,18	—	—	1,53
	Ясиноватая . .	428	7,04	8,56	1/50	—	1,52
	Камышеваха . .	440	7,31	8,80	—	—	1,49
	Юзово	442	7,30	8,84	—	—	1,54
	Марьевка . . .	445	7,45	8,90	—	—	1,45
	Харцызскъ . . .	450	7,34	9,00	—	—	1,66
Лоскутовка . .	453	7,54	9,06	—	—	1,52	

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прелія.	Предполагаемая плоть		Сбавка.	Прибавка.
Полтава . . .	Барварополье .	454	7,56	9,08	—	—	1,32
	Мандрыкино .	456	7,55	9,12	—	—	1,57
	Крестная . .	459	7,61	9,18	—	—	1,57
	Изюмъ . . .	468	7,81	9,36	—	—	1,55
	Лисичанскъ .	471	7,79	9,42	—	—	1,63
	Ломоватка . .	476	7,96	9,52	—	—	1,56
	Крестная . .	542	9,16	10,00	¹ / ₆₀	—	0,84
	Должанская .	598	10,18	10,00	—	0,18	—
Р.							
Райгородъ . .	Барварополье .	724	11,71	10,34	¹ / ₇₀	1,37	—
С.							
Серпуховъ . .	Ясиноватая .	965	16,15	13,79	¹ / ₇₀	2,36	—
	Юзово . . .	979	16,41	13,99	—	2,42	—
	Марьевка . .	982	16,56	14,03	—	2,53	—
	Рудничная .	989	16,59	14,13	—	2,46	—
	Барварополье .	991	16,67	14,16	—	2,51	—
	Изюмъ . . .	1005	16,92	14,36	—	2,56	—
	Ломоватка . .	1013	17,07	14,47	—	2,60	—
	Синельниково .	Юзово . . .	293	4,86	6,51	¹ / ₄₅	—	1,65
	Барварополье .	305	5,12	6,78	—	—	1,66

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прежняя.	Предлагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Синельниково .	Ломоватка . .	327	5,52	7,27	—	—	1,75
Сумы	Петровская . .	442	7,16	8,84	1/50	—	1,68
	Щербиновка . .	443	7,16	8,86	—	—	1,70
	Желѣзная . . .	452	7,34	9,04	—	—	1,70
	Волынцево . . .	457	7,43	9,14	—	—	1,71
	Никитовка . . .	458	7,40	9,16	—	—	1,76
	Юзово	491	8,05	9,82	1/50	—	1,77
	Марьевка	494	8,20	9,88	—	—	1,68
	Харцызскъ . . .	499	8,09	9,98	—	—	1,89
	Лоскутовка . . .	502	8,29	10,00	1/60	—	1,71
	Варварополье . .	503	8,31	10,00	—	—	1,69
	Изюмъ	517	8,56	10,00	—	—	1,44
	Лисичанскъ . . .	520	8,62	10,00	—	—	1,38
	Сыроватка (Х. Н.)	Шахты	764	13,25	10,91	1/70	2,34
Петровская . . .		424	6,88	8,48	1/50	—	1,60
Никитовка		440	7,14	8,80	—	—	1,66
Юзово		473	7,77	9,46	—	—	1,69
Марьевка		476	7,93	9,52	—	—	1,59
Харцызскъ		481	7,82	9,62	—	—	1,80
Рудничная . . .		483	7,95	9,66	—	—	1,71

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прежняя.	Предполагаемая новъе.		Сбавка.	Прибавка.
Сыроватка (Х. Н.)	Лоскутовка . . .	484	8,02	9,68	—	—	1,66
	Варварополье . . .	485	8,03	9,70	—	—	1,67
	Изюмъ	499	8,29	9,98	—	—	1,69
	Ломоватка	507	8,44	10,00	$\frac{1}{60}$	—	1,56
Т. Таганрогъ	Синявская	32	0,53	0,80	$\frac{1}{40}$	—	0,27
	Гниловская	66	1,10	1,65	—	—	0,55
	Амвросіевка	82	1,63	2,05	—	—	0,42
	Никитовка	97	1,61	2,43	—	—	0,82
	Харцызскъ	123	2,05	3,08	—	—	1,03
	Грушевка	140	2,35	3,50	—	—	1,15
	Атюкта	141	2,37	3,53	—	—	1,16
	Шахты	143	3,15	3,58	—	—	0,43
	Никитовка	164	2,73	4,10	—	—	1,37
	Щербиновка	179	2,98	4,48	—	—	1,50
	Ломоватка	212	3,61	5,00	$\frac{1}{45}$	—	1,39
	Желѣзная	213	3,58	5,00	—	—	1,42
	Изюмъ	220	3,75	5,00	—	—	1,25
	Юрьевка	226	3,86	5,02	$\frac{1}{45}$	—	1,16
	Варварополье	233	3,99	5,18	—	—	1,19

СТАНЦИИ.		Расстояние.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Презняя.	Преносимая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Таганрогъ . . .	Бѣлая . . .	238	4,08	5,29	—	—	1,21
	Крестная . . .	242	4,15	5,38	—	—	1,23
	Юскино . . .	268	4,62	5,96	—	—	1,34
	Лисичанскъ . . .	297	5,15	6,60	—	—	1,45
	Варварополье . . .	322	5,52	7,16	—	—	1,64
Таганча	Щербиновка . . .	765	12,11	10,93	$\frac{1}{70}$	1,18	—
	Юзово	813	13,01	11,61	—	1,40	—
	Марьевка	816	13,15	11,66	—	1,49	—
	Варварополье . . .	825	13,26	11,79	—	1,47	—
	Изюмъ	839	13,52	11,99	—	1,53	—
Тростянецъ	Щербиновка . . .	389	6,32	7,78	$\frac{1}{50}$	—	1,46
	Лоскутовка	448	7,46	8,96	—	—	1,50
	Варварополье . . .	449	7,48	8,98	—	—	1,50
	Изюмъ	463	7,73	9,26	—	—	1,53
Тула	Петровская	841	14,05	12,01	$\frac{1}{70}$	2,04	—
	Никитовка	857	14,20	12,24	—	1,96	—
	Юзово	890	14,92	12,71	—	2,21	—
	Марьевка	893	15,07	12,76	—	2,31	—
	Харцызскъ	898	14,96	12,83	—	2,13	—
	Рудничная	900	15,11	12,86	—	2,25	—

СТАНЦИИ.		Расстояние.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прекная.	Предполагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Тула	Варварополье	902	15,18	12,89	—	2,29	—
	Изюмъ	916	15,44	13,09	—	2,35	—
	Ломоватка	924	15,59	13,20	—	2,39	—
	Юрьевка	973	16,47	13,90	—	2,57	—
	Должанская	1046	17,81	14,94	—	2,87	—
Ф.							
Фундуклеевка	Петровская	639	10,19	10,00	—	0,19	—
	Щербиновка	640	10,19	10,00	¹ / ₇₀	0,19	—
	Нивитовка	655	10,44	10,00	—	0,44	—
	Ясиноватая	674	10,83	10,00	—	0,83	—
	Марьевка	691	11,23	10,00	—	1,23	—
	Рудничная	698	11,26	10,00	¹ / ₇₀	1,26	—
	Варварополье	700	11,34	10,00	—	1,34	—
	Изюмъ	714	11,59	10,20	—	1,39	—
	Лисичансь	717	11,65	10,24	—	1,41	—
	Ломоватка	722	11,74	10,31	—	1,43	—
	Х.						
Харьковъ	Дружковка	261	4,35	5,80	¹ / ₄₅	—	1,45
	Щербиновка	291	4,85	6,47	—	—	1,62
	Петровская	291	4,86	6,47	—	—	1,61

СТАНЦИИ.		Расстояние.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прежняя.	Предполагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Харьковъ . . .	Желѣзная . . .	301	5,05	6,69	—	—	1,64
	Никитовка . . .	306	5,10	6,80	—	—	1,70
	Щербиновка . . .	308	5,09	6,84	—	—	1,75
	Ясиноватая . . .	326	5,51	7,24	—	—	1,73
	Камышеваха . . .	338	5,76	7,51	—	—	1,75
	Юзово . . .	340	5,76	7,56	—	—	1,80
	Марьевка . . .	343	5,91	7,62	—	—	1,71
	Харцызскъ . . .	347	5,78	7,71	—	—	1,93
	Рудничная . . .	350	5,94	7,78	—	—	1,84
	Лоскутовка . . .	351	6,00	7,78	1/50	—	1,78
	Барварополье . . .	352	6,02	7,78	—	—	1,76
	Марьевка . . .	359	6,13	7,78	—	—	1,65
	Изюмъ . . .	362	6,12	7,78	—	—	1,66
	„ . . .	366	6,31	7,78	—	—	1,47
	Лисичанскъ . . .	369	6,33	7,78	—	—	1,45
	Ломоватка . . .	374	6,42	7,78	—	—	1,36
	Амвросіевка . . .	388	6,46	7,78	—	—	1,32
	Колпаково . . .	391	6,64	7,82	—	—	1,18
Юрьевка . . .	423	7,31	8,46	—	—	1,15	
Петровеньки . . .	428	7,40	8,56	—	—	1,16	

СТАНЦИИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Прексная.	Предполагаемая вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Харьковъ . . .	Бѣлая . . .	435	7,53	8,70	$\frac{1}{50}$	—	1,17
	Крестная . .	440	7,62	8,80	—	—	1,18
	Колпаково . .	447	7,75	8,94	—	—	1,19
	Грушевка . .	481	8,35	9,62	—	—	1,27
	Должанская .	496	8,53	9,92	—	—	1,39
	Шахты . . .	525	9,54	10,00	$\frac{1}{60}$	—	0,46
	Грушевка . .	609	10,17	10,00	$\frac{1}{70}$	0,17	—
	Алюкта . . .	610	10,19	10,00	—	0,19	—
	Шахты . . .	612	10,94	10,00	—	0,94	—
Ч.							
Черкасы . . .	Петровская .	705	11,21	10,07	$\frac{1}{70}$	1,14	—
	Никитовка . .	721	11,04	10,30	—	0,74	—
	Юзово . . .	754	12,09	10,77	—	1,32	—
	Марьевка . .	757	12,25	10,81	—	1,44	—
	Харцызскъ . .	762	12,14	10,89	—	1,25	—
	Изюмъ . . .	780	12,61	11,14	—	1,47	—
Ш.							
Шпола	Петровская .	727	11,55	10,39	—	1,16	—
	Щербиновка .	728	11,55	10,40	—	1,15	—
	Никитовка . .	743	11,79	10,61	—	1,18	—

СТАНЦІИ.		Расстояніе.	Средняя плата за пудъ.		Тарифъ.	На пудъ.	
Назначенія.	Отправленія.		Презняя.	Предполагаемъ вновь.		Сбавка.	Прибавка.
Шпола. . . .	Ясиноватая .	762	12,18	10,89	—	1,29	—
	Юзово . . .	776	12,43	11,09	—	1,34	—
	Марьевка . .	779	12,59	11,13	—	1,46	—
	Варварополье .	788	12,61	11,26	—	1,35	—
	Изюмъ . . .	802	12,95	11,46	—	1,49	—
	Лисичанскъ .	805	13,01	11,50	—	1,51	—
	Крестная . .	876	14,29	12,51	—	1,78	—
	Шахты . . .	1049	17,65	14,99	—	2,64	—

Москва, 16-го ноября 1882 года



ТОВАРИЩЕСТВО
СИТЦЕВОЙ МАНУФАКТУРЫ
АЛЬБЕРТА ГЮВЕНРА.
ВЪ МОСКВѢ.

Его Высокопревосходительству Влади-
миру Александровичу Иславину Председа-
телю VII съезда горнопромышленниковъ
юга Россіи.

въ г. Харьковѣ.

При семъ имѣю честь препроводить Ва-
шему Высокопревосходительству удостовѣрен-
ную мою подписью копию съ объявленія,
опубликованнаго Управленіемъ Общества Бал-
тійской желѣзной дороги въ № 305, отъ 14
(26) с. м., „Journal de S.-Petersbourg“ отно-
сительно зимняго тарифа на перевозку англій-
скаго каменнаго угля и брикета по прямому
направленію отъ Ревеля и Балтійскаго порта
до Москвы, опредѣленнаго по средней цѣнѣ
въ 11 коп. съ пуда со включеніемъ всѣхъ
расходовъ, что составляетъ:

отъ Ревеля до Москвы, считая 898 верстъ,
 $\frac{1}{81}$ коп. съ пудоверсты.

отъ Балтійск. порта до Москвы, считая 943
версты $\frac{1}{86}$ коп. съ пудоверсты.

Вслѣдствіе этого средній тарифъ, о ко-
торомъ я ходатайствую, въ 15 коп., на пере-
возку угля отъ разныхъ каменноугольныхъ
копей Донецкаго бассейна до Москвы, пред-
ставляетъ $\frac{1}{71}$ или $\frac{1}{73}$ коп. съ пудоверсты,
принимая среднее разстояніе копей отъ Моск-
вы въ 1075—1100 и болѣе верстъ.

Слѣдовательно, тарифъ этотъ оставляетъ
довольно большую разницу въ пользу Мос-
ковско-Курской, Курско-Харьково-Азовской

и Донецкой каменноугольной желѣзныхъ дорогъ, и я смѣю надѣяться, что съѣздъ употребитъ все свое вліяніе для того, чтобы не дать на будущее время господствовать въ Москвѣ англійскому каменному углю, брикету и коксу, которые, при измѣненіи тарифа на южныхъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ легко можно замѣнить, по одинаковому цѣнѣ и качеству, Донецкимъ каменнымъ углемъ и коксомъ.

По официальнымъ правительственнымъ свѣдѣніямъ, недавно опубликованнымъ въ газетахъ, ввозъ въ Россію угля былъ сравнительно слѣдующій:

Съ 1-го января по 31-е августа 1881 и 1882 г.

Въ 1881 году	.	.	.	45.114,233 пуд
„ 1882 году	.	.	.	77.184,707 пуд.

Разница 32.070,474 пуд.

что составляетъ увеличеніе ввоза на 70% и кажется тѣмъ болѣе чрезмѣрнымъ, что излишекъ ввоза не мотивируется, конечно, особеннымъ развитіемъ работъ на С.-Петербургскихъ фабрикахъ и заводахъ, такъ какъ всѣмъ извѣстно, что большинство тамошнихъ значительныхъ заводовъ, потреблявшихъ много каменнаго угля, или сократили или вовсе прекратили работу.

Такимъ образомъ излишекъ этотъ долженъ расходоваться на фабрикахъ и заводахъ сѣверной части Россіи, въ Москвѣ и ея окрестностяхъ, въ особенности съ того времени, какъ правительство обязываетъ по возможности постепенно замѣнять древесное отопленіе минеральнымъ.

Пользуясь настоящимъ случаемъ, спѣшу исправить вкрадшуюся случайно ошибку въ прошеніе мое Правленію Общества Московско-Курской желѣзной дороги отъ 27-го минувшаго октября, копію съ котораго я имѣлъ честь вручить Вашему Высокопревосходительству 29-го того-же мѣсяца.

Ошибка эта состоитъ въ томъ, что существующій нынѣ тарифъ отъ Донецкаго бассейна до Москвы не $\frac{1}{65}$, а $\frac{1}{60}$ коп.

Равнымъ образомъ имѣю честь сообщить Вашему Высокопревосходительству о личномъ свиданіи моемъ, бывшемъ 14 с. м., съ однимъ изъ директоровъ Московско-Курской желѣзной дороги, который, уѣзжая въ г. Харьковъ для присутствованія на засѣданіяхъ съѣзда, показалъ мнѣ проектъ тарифа, который Управление Общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги намѣрено допустить слѣдующимъ образомъ:

отъ	1	до	200	верстъ	$\frac{1}{40}$	коп.
„	201	„	350	„	$\frac{1}{45}$	„
„	351	„	500	„	$\frac{1}{50}$	„
„	501	„	600	„	$\frac{1}{60}$	„
„	600	и болѣе		„	$\frac{1}{70}$	„

Изъ этой комбинаціи, основанной на количествахъ, частію дѣйствительныхъ и частію предположенныхъ, видно, что примѣненіе означеннаго тарифа отнюдь не имѣетъ спеціальнаго назначенія для Москвы и ея окрестностей, но служитъ какъ бы возмѣщеніемъ, подчиняющимъ Москву и ея окрестности къ принятію сказаннаго тарифа, передѣланнаго такимъ образомъ, что общія суммы, подлежащія лишней уплатѣ, въ силу проектированнаго тарифа, при перевозкѣ на разстоянія до 600 верстъ, возмѣщаютъ общія сокращенія тарифа для разстояній отъ 600 верстъ и болѣе.

Такимъ образомъ для Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги на самомъ дѣлѣ нѣтъ никакого пониженія.

Противъ такого образа дѣйствій, ставящаго опредѣленіе тарифа для Москвы въ зависимость отъ вопроса общаго тарифа, необходимо слѣдуетъ энергично протестовать; въ противномъ случаѣ, Донецкій каменный уголь никогда не достигнетъ Москвы, при чемъ правительство принуждено будетъ ежегодно оплачивать купоны большею частію гарантированныхъ имъ акцій и облигацій Курско-Харьково-Азовской и Донецкой желѣзныхъ дорогъ. Затѣмъ русскій рабочій людъ будетъ имѣть менѣе работы въ зимнее время и наконецъ русское золото вмѣсто того, чтобы оставаться въ Россіи для улучшенія курса рубля, ежедневно утрачивающаго свою цѣнность, будетъ какъ и прежде переходить за границу.

Въ надеждѣ, что вышеприведенныя данныя и свѣдѣнія принесутъ нѣкоторую пользу Вашему Высокопревосходительству и съѣзду горнопромышленниковъ, покорно прошу Ваше Высокопревосходительство принять увѣреніе въ моемъ истинномъ почтеніи и совершенной преданности.

Директоръ Правленія Товарищества Ситцевой
Мануфактуры „А. Гюбнера въ Москвѣ“.

А. Лутрейль.

По Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ.

ВЪДОМОСТЪ

о движеніи грузовъ малой скорости съ 1874 по 1881 годъ.

Въ году. I.	Всего грузовъ въ пудахъ. II.	По направленію на югъ. III.	По направленію на сѣверъ. IV.	Перевезено каменнаго угля. V.
1874	45.893,583	22.446,219	23.647,364	11.500,278
1875	45.956,309	21.130,214	24.826,095	12.277,073
1876	38.722,899	16.494,637	22.228,262	12.144,963
1877	48.312,492	18.622,311	29.690,181	12.946,495
1878	59.648,518	24.269,412	35.379,106	18.764,836
1879	72.329,565	26.823,900	45.505,575	27.569,028
1880	67.548,929	22.522,500	45.026,429	32.006,331
1881	75.834,730	27.899,332	47.935,398	34.715,158

Примѣчанія: 1) Въ 5-й графѣ въ количествѣ перевозки угля не значится количество угля для потребностей дороги какъ неоплачиваемое. 2) 1874 годъ составляетъ для Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги послѣдній годъ, въ которомъ по ней перевозка каменнаго угля производилась по дифференціальному тарифу. 3) Въ 1874 году движеніе хлѣбныхъ грузовъ по дорогѣ составляло пробѣгъ оныхъ, на значительномъ протяженіи, до самаго Таганрога. 4) Въ 1874 году при перевозкѣ до 46 мил. пудовъ грузовъ, въ томъ числѣ 11½ мил. пудовъ угля, правительствомъ не пришлось приплачивать гарантіи. 5) Съ 1875 года движеніе хлѣбныхъ грузовъ какъ количествомъ, такъ и протяженіемъ пробѣга, уменьшилось чувст-

вительно, вслѣдствіе того, что хлѣбные грузы, идущіе къ южнымъ портамъ, были отвлекаемы сосѣдними: Лозово-Севастопольскою и Харьковско-Николаевскою желѣзными дорогами. 6) Движеніе грузовъ съ каждымъ годомъ увеличивалось за исключеніемъ 1876 года, въ которомъ оно уменьшилось, противъ предыдущихъ годовъ, вслѣдствіе остановки съ ноября 1876 года перевозки грузовъ, по причинѣ мобилизаціи войскъ, и 1880 года, въ которомъ перевезено разныхъ грузовъ меньше противъ 1879 года до 5 мил. пудовъ, но, по причинѣ неурожая хлѣба, перевозка онаго уменьшилась до 9 мил. пудовъ, а прибавилась перевозка угля до 4 мил. пудовъ.

Инспекторъ К.-Х.-А. ж. д. инженеръ *Дымманъ*.

*Его Превосходительству Господину Предсѣдателю съѣзда
горнопромышленниковъ юга Россіи,*

Вопросъ о введеніи дифференціального тарифа на уголь весьма близко затрогиваетъ интересы всей этой промышленности, почему переходъ отъ существующаго обыкновеннаго тарифа къ сложному дифференціальному требуетъ всестороннихъ обсужденій.

Угольное дѣло въ Россіи отнюдь еще не находится въ условіяхъ желательнаго развитія и процвѣтанія, какъ по количеству добычи, такъ и по легкости сбыта. Движенію угля къ сѣверу препятствуютъ три главныхъ причины: длина разстояній, высокій тарифъ по желѣзнымъ дорогамъ и цѣнность англійскаго угля и дровъ; поэтому примѣненіе въ этомъ направленіи системы дифференціального тарифа можетъ быть вполне цѣлесообразно и желательно. При уменьшеніи отъ этой мѣры провозной платы, безъ сомнѣнія увеличится спросъ каменнаго угля въ отдаленныя мѣста, что благотворно повліяетъ на самую промышленность, отнюдь не причинивъ ущерба желѣзнымъ дорогамъ, которыя въ такомъ случаѣ, хотя и будутъ получать за провозъ каждаго пуда нѣсколько менѣе, но взамѣнъ того, въ общемъ получатъ больше пользы, чѣмъ получаютъ теперь, по той причинѣ, что количество провозимаго угля должно сильно увеличиться. Слѣдовательно, примѣненіе дифференціального тарифа въ этомъ направленіи для всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ можетъ быть весьма полезнымъ, почему и не должно встрѣтить ни отъ кого противодѣйствія.

Совершенно въ иныхъ условіяхъ представляется вопросъ о примѣненіи дифференціального тарифа въ направленіи южномъ.

Прежде чѣмъ приступить къ обсужденію, слѣдуетъ предложить вопросъ: какую поверстную плату будетъ взимать Азовская дорога, напр. отъ ст. Харцызска до Таганрога, если уголь будетъ предназначенъ для Керча, Севастополя, Николаева, Одессы, Батума и Поти, или на Волгу? Стоя на почвѣ здраваго разума и строгой справедливости, должно придти въ такому заключенію, что Азовская дорога въ такомъ случаѣ по дифференціальному тарифу

должна будетъ взимать за провозъ плату уменьшенную противъ настоящей, соразмѣрно расстоянію отъ Таганрога до того пункта, куда будетъ предназначенъ уголь.

Если вопросъ этотъ будетъ рѣшенъ въ этомъ смыслѣ, для угольной торговли вполнѣ благоприятно, т. е. что при исчисленіи тарифа по дифференціальной системѣ будетъ приниматься въ расчетъ разстояніе, которое уголь будетъ проходить по морямъ или рѣкамъ, то не подлежитъ сомнѣнію, что введеніе дифференціального тарифа и на югъ благотворно повліяетъ на сбытъ угля; если же при исчисленіи тарифа не будетъ приниматься въ соображеніе то разстояніе, которое уголь долженъ будетъ пройти по водѣ, то введеніе дифференціального тарифа на югъ должно будетъ чрезвычайно дурно повліять на каменноугольную промышленность вообще и отчасти будетъ невыгодно для экономическихъ интересовъ государства, такъ какъ при такихъ условіяхъ англійскій уголь совершенно вытѣснитъ нашъ изъ употребленія въ портахъ Чернаго моря.

За симъ слѣдуетъ обсудить не менѣе важный вопросъ: по какому разстоянію будетъ исчисляться тарифъ при дифференціальной системѣ за уголь, отправляемый съ той же самой Харцызской ст. для Владикавказской желѣзной дороги? Очевидно, что было бы несправедливо брать въ расчетъ разстояніе до ближайшаго пункта, т. е. до Ростова, какъ равно и до самаго отдаленнаго, т. е. до Владикавказа, слѣдовательно придется брать середину, при чемъ интересы Азовской дороги неизбѣжно пострадаютъ, такъ какъ на значительное увеличеніе потребностей Владикавказской дороги отъ пониженія провозной платы рассчитывать невозможно.

Вслѣдствіе всего вышеизложеннаго трудно предполагать, чтобы введеніе дифференціального тарифа на югъ въ смыслѣ благоприятномъ для сбыта, не встрѣтило бы возраженіе со стороны Азовской дороги, а потому слѣдовало бы примѣненіе дифференціального тарифа на югъ оставить до времени въ покоѣ.

Иванъ Иловайскій.

Зуевга. 23 ноября 1882 г.

Предсѣдателю VII Съезда Горнопромышленниковъ въ Харьковѣ Его Превосходительству Тайному Советнику Владимиру Александровичу Иславину.

По довѣренности отца моего, Ивана Григорьевича Иловайскаго, Горнаго Инженера Дмитрія Ивановича Иловайскаго.

ЗАЯВЛЕНІЕ

По поводу вопроса о введеніи на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ для перевозки каменнаго угля дифференціального тарифа, не вступая въ разборъ могущихъ проистечь отъ этаго въ будущемъ какихъ бы то нибыло выгодъ для горной промышленности вообще (что впрочемъ приходится пока принимать на вѣру), я укажу лишь на тѣ пагубныя послѣдствія, которыя можетъ повлечь за собою это нововведеніе для Макѣвскаго рудника въ частности. При настоящей добычѣ въ 9¹/₂ мил. пудовъ, до 5 мил. идетъ въ Таганрогъ для пароходовъ различныхъ обществъ (Русское Общество пароход. и тор. Волго-Донское Общество, Стороженко и другія). При дифференціальномъ тарифѣ этотъ сбытъ долженъ прекратиться. При настоящемъ же положеніи дѣла Макѣвскій рудникъ не можетъ добывать менѣе означеннаго выше количества угля. Въ будущемъ 1883 году добыча его должна увеличиться до 13 мил.

Я думаю, на основаніи вышесказаннаго нельзя не согласиться, что въ данномъ случаѣ введеніе дифференціального тарифа поведетъ только къ разоренію. Оно отыметъ и тотъ ничтожный обезпеченный сбытъ, который имѣется въ настоящее время. Вотъ причины, по которымъ я становлюсь на сторону противниковъ дифференціального тарифа. Повторяю, все это я говорю только въ отношеніи Макѣвскаго рудника; быть можетъ, для другихъ рудниковъ это будетъ иначе.

Кромѣ того я долженъ сообщить, что у насъ есть контракты на 1883 годъ поставлять уголь въ Таганрогъ для вышепоименованныхъ Обществъ. Причемъ уплата производится въ Таганрогѣ со-

включеніемъ провозной платы на пудъ по нынѣ существующему тарифу. Спрашивается, кто долженъ уплачивать могущіе произойти при введеніи дифференціального тарифа убытки? Предвидѣть подобнаго рода обстоятельства было невозможно при заключеніи контрактовъ.

Будучи не въ состояніи присутствовать лично на сѣздѣ, я поручаю уважаемому Николаю Дмитриевичу Скарятину представить это мое заявленіе.

Горный инженеръ *Дмитрій Иловайскій.*

24-го Ноября 1882 г.

ДОКЛАДЪ

Предсѣдателя Совѣта Общества Взаимнаго Кредита Горнопромышленниковъ юга Россіи П. Н. Горлова.

VII-му съѣзду Горнопромышленниковъ юга Россіи.

Д О К Л А Д Ъ *)

Предсѣдателя Совѣта Общества Взаимнаго Кредита Горнопромышленниковъ юга Россіи **Н. Н. Горлова** VII-му съѣзду Горнопромышленниковъ юга Россіи.

Совѣтъ и Правленіе Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ южной Россіи, на основаніи постановленія общаго собранія членовъ, состоявшагося 6-го марта сего года, ходатайствовали объ измѣненіи 1, 4, 17, 35, 52 и 69 параграфовъ устава, которые оказались стѣснительными для операцій Общества.

Его Высокопревосходительство господинъ Министръ финансовъ, изъявивъ согласіе на измѣненіе §§ 4, 52 и 69, отклонилъ ходатайство объ измѣненіи примѣчанія къ § 1 и §§ 17 и 35; между тѣмъ измѣненія этихъ §§ необходимы не только для развитія дѣла Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, но даже и для самаго существованія Общества.

Примѣчаніе къ § 1 налагаетъ запретъ вступать въ члены Общества тѣмъ лицамъ, которыя состоятъ членами въ другихъ Обществахъ Взаимнаго Кредита.

Такъ какъ каждый членъ, вступающій въ какое либо Общество Взаимнаго Кредита, принимаетъ на себя отвѣтственность въ суммѣ открываемаго ему кредита не только тѣмъ взносомъ, который онъ дѣлаетъ при вступленіи въ Общество, но и всѣмъ своимъ имуществомъ, то казалось бы совершенно раціонально воспретить ему отвѣтствовать тѣмъ же имуществомъ и въ другомъ Обществѣ, а слѣдовательно и запретъ вступленія въ члены другаго Общества Взаимнаго Кредита кажется раціональнымъ; но это только кажется, въ дѣйствительности же по отношенію Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ обазывается иное.

Нужно принять во вниманіе настоящее положеніе финансовыхъ и промышленныхъ дѣлъ, чтобы вступить на другую точку зрѣнія.

*) Къ стр. 191 стеногр. отчета.

Большая часть кредитныхъ учрежденій, получившихъ свое начало до 1882 г., достигли не только своего развитія, но кажутся и конца. Почти во всѣхъ этихъ учрежденіяхъ не развиваются кредиты, а есть стремленіе къ ихъ сокращенію, иначе—къ ликвидаціи дѣлъ въ большихъ или меньшихъ размѣрахъ. Всѣ кредиты, открытые въ существующихъ кредитныхъ учрежденіяхъ, основывались на быломъ, а не на настоящемъ состояніи дѣлъ; можетъ быть они были чрезмерны, но это были ошибки, за которыя и платятся тѣ учрежденія, которыя ихъ открывали.

Дѣло горное на югѣ Россіи только что развивается: если въ 1862 году югъ Россіи добывалъ 4.000.000 пудовъ, теперь онъ добываетъ 120.000.000 пудовъ.

Горное дѣло на югѣ—дѣло новое, съ отжившимъ и умирающимъ ничего общаго не имѣющее, развѣ только то, что безъ него старое, можетъ быть, въ иныхъ мѣстахъ давно бы рушилось. Это вѣрно и поэтому правительству, долженствующему желать развитія горнаго дѣла, нужно покровительствовать этому дѣлу, и устранять все то, что тормазитъ его, а въ особенности, если тормазъ является со стороны существующаго и былаго. При вступленіи въ члены Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи пріемный комитетъ принимаетъ во вниманіе существующее состояніе вступающаго лица; какъ учрежденіе специальное онъ руководится оцѣнкой его дѣлъ вообще и лучше чѣмъ всякій другой оцѣниваетъ дѣла горныя—новыя по времени ихъ возникновенія. Отсюда истекаетъ, что нѣтъ никакой опасности въ томъ, что Общество Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи приметъ въ свои члены лицо, которое на основаніи его бывшаго состоянія принято въ члены какого либо Общества Взаимнаго Кредита, а теперь когда состояніе его горное, бывшее мертвымъ прежде, а теперь превосходящее прежнее земледѣльческое и по величинѣ и по крѣпости, требуетъ особаго спеціальнаго кредита.

Допускается же существующими законами, что одно лицо кредитруется въ разныхъ учрежденіяхъ; допускается такъ-же и то, что одно лицо состоитъ членомъ въ разныхъ Обществахъ Взаимнаго

Кредита, въ уставы которыхъ не включены примѣчанія, подобныя примѣчанію къ § 1 устава Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи.

§ 17 воспрещаетъ Обществу Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи принимать вклады отъ лицъ, которыя не состоятъ членами Общества.

Правительство, желающее развитія горной промышленности, должно желать, чтобы этому развитію способствовали всѣ средства страны, и прямо, и косвенно.

Горная промышленность имѣетъ лучшія гарантіи, чѣмъ какая либо другая; она удовлетворяетъ насущной потребности жизни, ибо топливо необходимо, какъ пища—хлѣбъ; но оно не имѣетъ тѣхъ неурожаевъ, которые дѣлаютъ земледѣліе и хлѣбную промышленность рисковыми.

Въ силу § 17 Общество Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи не можетъ принимать вклады отъ учрежденій, лицъ юридическихъ, которые не прочь были бы ихъ сдѣлать, но по своимъ статутамъ не могутъ состоять членами Общества Взаимнаго Кредита.

Въ короткій періодъ своего существованія Общество Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи уже имѣло предложенія отъ нѣкоторыхъ такихъ учрежденій, но не могло ими воспользоваться въ силу налагаемаго § 17 запрещенія, а для существованія его и развитія дѣлать, такіе вклады были-бы полезны для него, для дѣла горнаго на югѣ, а слѣдовательно и для государства.

§ 35 Общество Взаимнаго Кредита желало измѣнить въ томъ смыслѣ, чтобы было дозволено отъ членовъ Общества принимать соло-векселя совмѣстно съ залогомъ товаровъ, не исключая и минеральное топливо, и чтобы такіе соло-векселя разрѣшено было переучитывать въ другихъ кредитныхъ учрежденіяхъ. Министерство финансовъ отклонило это ходатайство, мотивируя тѣмъ, что соло-векселей нельзя учить ни въ конторѣ Государственнаго Банка, ни въ другихъ кредитныхъ учрежденіяхъ, такъ какъ они имѣ-

ютъ одну подпись, а не двѣ, что необходимо для учета векселей въ этихъ учрежденіяхъ, и еще потому, что въ Обществахъ Взаимнаго Кредита, Общество Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи учета дѣлать не можетъ, ибо это воспрещается ему примѣчаніемъ къ § 1.

Мотивы эти однако разбиваются слѣдующими соображеніями. Соло-векселя, принятые вмѣстѣ съ обезпечивающимъ ихъ валюту товаромъ, перестаютъ быть соло-векселями, когда на нихъ является вторая подпись Общества Взаимнаго Кредита, сдѣланная на основаніи полного обезпеченія валюты товаромъ, и еще потому, что какъ Государственный Банкъ, такъ и его конторы и отдѣленія, принимаютъ варранты къ учету, а соло-векселя въ этомъ случаѣ будутъ тоже варрантные документы.

Общества Взаимнаго Кредита будутъ также принимать къ переучету векселя Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, если правительству будетъ угодно отмѣнить примѣчанія къ § 1-му устава Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи.

На основаніи постановленія общаго собранія членовъ Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, состоявшагося 14 сего ноября и вышеизложенныхъ мотивовъ, я обращаюсь къ VII съѣзду горнопромышленниковъ съ просьбой поддержать ходатайство Общества Взаимнаго Кредита горнопромышленниковъ юга Россіи передъ Его Высочайшимъ Высочайшимъ Министерствомъ финансовъ объ измѣненіи §§ 17 и 35 и примѣчанія къ § 1 устава Общества.

ДОКЛАДЪ КОММИССИИ

по вопросамъ о проведеніи подъездныхъ путей
къ косямъ Донецкаго бассейна.

Докладъ комиссіи по вопросамъ о проведеніи подъѣздныхъ путей къ копамъ Донецкаго бассейна.

Для установленія общаго плана развитія желѣзнодорожныхъ путей въ районѣ Донецкаго каменноугольнаго бассейна Его Высочайшимъ повелѣніемъ господиномъ Министромъ государственныхъ имуществъ предложены VII съѣзду горнопромышленниковъ слѣдующіе вопросы:

1) Къ какимъ именно каменноугольнымъ копамъ Донецкаго бассейна было бы необходимо провести безотлагательно подъѣздные пути, въ видахъ развитія производительности всего бассейна?

2) Какъ велика ежегодная производительность копей Богодуховскихъ и Кальміусскихъ, а также и тѣхъ, которыя признаются полезнымъ соединить подъѣздными путями съ желѣзными дорогами?

и 3) Въ какой мѣрѣ владѣльцы копей могли бы быть привлечены къ участию въ расходахъ по сооруженію подъѣздныхъ путей?

По 1-му вопросу: „къ какимъ именно каменноугольнымъ копиямъ Донецкаго бассейна было бы необходимо провести безотлагательно подъѣздные пути, въ видахъ развитія производительности всего бассейна,“ комиссія полагаетъ, что подъѣздные пути къ копиямъ въ томъ смыслѣ, въ какомъ о нихъ говорится Министерствомъ государственныхъ имуществъ, слѣдуетъ подраздѣлить: на пути общіе не только нѣсколькимъ копиямъ, но которыя могутъ быть продолжены и далѣе того пункта, къ которому они теперь назначаются и будутъ имѣть экономическое значеніе для цѣлой мѣстности, и на пути спеціальныя, идущіе къ отдѣльнымъ копиямъ, для перевозки только спеціально ихъ грузовъ.

Путямъ общимъ комиссія придаетъ названіе питательныхъ вѣтвей магистральныхъ линій, а путямъ, спеціально направленнымъ къ единичнымъ копиямъ, присвоиваетъ названіе — подъѣздныхъ путей.

Питательныя вѣтви, по мнѣнію комиссіи, должны направляться къ извѣстнымъ по своему богатству мѣсторожденіямъ минеральнаго топлива, а подъѣздные пути должны соединять копи съ питательными вѣтвями или, непосредственно, съ магистральными линіями.

По мнѣнію комиссіи, для развитія каменноугольныхъ разработокъ въ Донецкомъ бассейнѣ въ настоящее время необходимо устроить слѣдующія питательныя вѣтви:

1) Отъ станціи Ясиноватой Екатерининской линіи желѣзной дороги до проектируемой станціи Богодуховой, по мѣстности между р. Кальміуссомъ и б. Богодуховой, гдѣ изысканія уже сдѣланы Министерствомъ путей сообщенія на протяженіи 18 верстъ.

2) Отъ станціи Барварополье Донецкой дороги къ группѣ копей, около нее расположенныхъ, длиной въ 2 версты.

3) Отъ пункта между ст. Изюмъ и Ломоватка Донецкой дороги къ с. в. до копей Алексѣевского Общества, длиной до 10 верстъ.

4) Отъ станціи Мѣловой Луганской вѣтви Донецкой дороги до Уснѣнскихъ копей, длиной до 15 верстъ.

5) Отъ станціи Крестной Донецкой дороги, къ югу на 15 верстъ, до мѣсторожденія Хрустальнскаго антрацита.

Питательная вѣтвь Ясиноватско-Богодуховская на протяженіи 18 верстъ пересѣчетъ 14 хорошо развѣданныхъ пластовъ, которые прослѣжены на протяженіи 10 верстъ по простиранію, и до глубины въ 100 сажень заключаютъ запасъ въ 8,400 милліоновъ пудовъ угля превосходныхъ качествъ. Вѣтвь эта пройдетъ около 10 копей: Кебера, Иловайской, Хлытчіева, Рыковской, Древицкаго и Прохорова, Данилова, Павлова, Прохорова и Ларина, которыя имѣютъ уже подготовленнаго угля къ добычѣ 144 милліона пудовъ, добываютъ въ настоящее время до 8 милліоновъ пудовъ, и могутъ легко развить добычу до 21 мил. пудовъ.

Для соединенія копей съ питательной вѣтвью потребуются провести подъѣздные пути къ косямъ, добывающимъ теперь 1 мил. пудовъ и болѣе, а именно къ косямъ:

Кебера	} общий путь, длиной отъ 4 ¹ / ₂ до 5 верс.
Иловайской	
Хлытчиева—путь, длиной	1 ¹ / ₂ до 2 верс.
Рыковской " "	до 3 верс.
Древицкаго и Прохорова—путь, длиной до 2 верс.	

Всего 4 пути, съ общей длиной отъ 11 до 12 верс.

2) Питательная вѣтвь отъ станціи Варварополье къ группѣ копей, около нее расположенныхъ, нужна для 5 копей, которыя разрабатываютъ богатую свиту пластовъ Голубовскаго мѣсторожденія. Копи имѣютъ запасъ, подготовленный для работъ, въ 42 мил. пудовъ; добываютъ ежегодно 4.400,000 пуд., и могутъ развить свою производительность до 9 мил. пудовъ. Для всѣхъ пяти копей потребуется кромѣ общей питательной вѣтви провести еще до 5-ти верстъ путей подъѣздныхъ.

3) Питательная вѣтвь отъ пункта между ст. Изюмъ и Ломоватка къ сѣверо-востоку до копей Алексѣевского Общества, на протяженіи 10 верстъ, пересѣчетъ свиту пластовъ, которая составляетъ продолженіе свиты пластовъ Голубовскихъ.

Проходя по мѣстности совершенно ровной, вѣтвь эта пройдетъ вблизи копей: Малкина, Булатова, Золотарева, Арегони, М. Францевичъ и К^о, Семеновскаго Товарищества, Алексѣевского Общества и Варваро-Борисовской копи Савича. Всѣ эти копи добываютъ въ настоящее время до 7.500,000 пуд., но при подъѣздныхъ путяхъ ихъ производительность легко можетъ достигнуть 12 мил. пудовъ.

Въ доказательство богатства залежей той свиты пластовъ, которая разрабатывается вышеупомянутыми копиями можно привести то, что одна дача Семеновской копи, въ нѣдрахъ 100 десят., до глубины 100 сажень, заключаетъ запасъ въ 250 мил. пудовъ, и еще, что подготовительными работами вышепомянутыхъ 8 копей открыты для работъ запасы до 57 мил. пудовъ.

Если эта вѣтвь будетъ доведена до копей Алексѣевского Общества, то потребуется проложить къ копиямъ, добывающимъ болѣе 1 мил. пуд., подъѣздные пути, а именно къ копиямъ:

Семеновскаго Товарищества, длиной $\frac{1}{4}$ вер.	
Золотарева	$2\frac{1}{2}$ вер.
М. Фронцкевичъ и К ^о	2 вер.

Всего для 3-хъ копей до $4\frac{3}{4}$ вер.

4) Вѣтвь отъ ст. Мѣловой Луганской вѣтви Донецкой дороги до копей: Успѣнскихъ Булацеля, длиной въ 15 верстѣ, пройдетъ по мѣстности весьма удобной для проложенія рельсоваго пути; она на дачѣ села Успѣнскаго коснется мѣсторожденія, которое заключаетъ свиту пластовъ антрацита, угля сухаго и угля жирнаго. Богатство этого мѣсторожденія несомнѣнно; оно уже давно извѣстно. Вблизи этой вѣтви будутъ копи: Булацеля, Фелькнера, князя Козловскаго, Стрижиченко, князя Воронцова, Лутковскаго и крестьянъ села Успѣнскаго и деревень Ионовки и Новопавловки. Всѣ эти копи вмѣстѣ добываютъ теперь около $2\frac{1}{2}$ мил. пудовъ и могутъ добывать при вѣтви легко 10 мил. пудовъ.

5) Вѣтвь отъ ст. Крестной въ Хрустальнскому мѣсторожденію, длиной въ 15 вер., соединитъ съ Крестной станціею копи: Кузьмина, Кашеева, Бродскаго, Лаврова, Марецкаго, Васильева и др., которыя въ настоящее время добываютъ всего $2\frac{1}{2}$ мил. пуд., но которыя могутъ легко производительность свою довести до $7\frac{1}{2}$ мил. пуд. Группа пластовъ Хрустальнскаго мѣсторожденія развѣдана здѣсь на протяженіи 5 верстѣ по простиранію.

Всѣ эти пять вѣтвей имѣютъ характеръ питательныхъ вѣтвей, съ общимъ экономическимъ значеніемъ; каждая изъ нихъ можетъ быть продолжена къ группамъ другихъ копей и на соединеніе съ другими вѣтвями.

Такъ Ясиноватско-Богодуховская можетъ быть соединена съ Ивановской вѣтвью дороги Кураховской Горнопромышленнаго Общества и тогда она составитъ путь для движенія всѣхъ грузовъ и угля въ обѣ стороны: въ 2 пункта на Екатерининскую, линію и на Константиновскую, по направленію къ Мариупольской.

Вѣтвь отъ ст. Варварополье можетъ быть продолжена къ бумажной фабрикѣ и мѣдно-плавильному заводу.

Вѣтвь отъ пункта между станціями Изюмъ и Ломоватка можетъ быть продолжена на сѣверо-востокъ, на соединеніе съ Луганской вѣтвью Донецкой дороги, при станціи Бѣлой.

Вѣтвь Успенской группы можетъ быть продолжена на югъ къ станціи Крестной, гдѣ она съ Хрустальной вѣтвью въ послѣдствіи можетъ войти въ составъ линіи до Таганрога, которая встрѣтитъ на своемъ пути многія копи, разрабатывающія минеральное топливо превосходныхъ качествъ, и которыя въ настоящее время весьма удалены отъ магистральныхъ линій желѣзныхъ дорогъ.

О соединеніи вѣтви Ясиноватско-Богодуховской съ Ивановской вѣтвью Горнопромышленнаго Общества въ комиссію поступило заявленіе представителя Горнопромышленнаго Общества господина Баэра о согласіи Общества на соединеніе вѣтвей, и ходатайство четырехъ углепромышленниковъ, которые въ этомъ соединеніи находятъ выгоду для себя, такъ какъ копи ихъ находятся на этомъ соединительномъ пути, при чемъ они указываютъ еще на то, что копи, расположенныя по б. Богодуховой, при такомъ соединеніи будутъ имѣть возможность болѣе краткимъ путемъ доставлять свой уголь въ Мариуполь.

Кромѣ питательныхъ вѣтвей:

Ясиноватско-Богодуховской въ	18 вер.
Отъ ст. Варварополье къ группѣ копей, около нея расположенныхъ	2 вер.
Изюмъ—копь Алексѣевского Общества въ	10 вер.
Мѣловой—Успенской въ	15 вер.
Крестной—Хрустальной въ	15 вер.
Богодухово-Ивановской	8 вер.
<hr/>	
всего съ общей длиной въ	68 вер.

ныя же потребно проложить еще подъѣздные пути:

Отъ 5 копей къ Ясиновато-Богодуховской вѣтви длиной отъ 11—12 вер.

Отъ 3-хъ копей къ вѣтви отъ пункта между ст. Изюмъ и Ломоватки къ копи Алексѣевского Товарищ. 4²/₄ вер.

Отъ 2-хъ копей Петровской Шейермана и Чегарской Общ. Южн.-Русск. кам. пром. къ ст. Щербиновкѣ Азовской дороги 10 вер.

Отъ копи Николаевской Успѣнскаго къ ст. Никитовкѣ Азовской дороги 3 вер.

Отъ копи Товарищества Коренева и Шипилова къ ст. Марьевкѣ Донецкой дороги 3 вер.

Отъ копи Крамарева къ ст. Марьевкѣ Донецкой дороги 2 вер.

Отъ Голубовской копи Уманскаго къ полустанціи Голубовкѣ 2 вер.

Отъ копей Чечикова, Золотарева, Заславскаго, Аптекмана и Петро-Марьевскаго Общества къ станціи Варварополье 5 вер.

Отъ Должинской копи Товарищества С. П. Горловой и К^о къ станціи Должинской Донецкой дороги . 4¹/₂ вер.

Всего подъѣздныхъ путей отъ . 45¹/₄ до 46¹/₄ вер.

Для отвѣта на второй вопросъ:

„Какъ велика ежегодная производительность копей Богодуховскихъ и Кальміусскихъ, а также тѣхъ, которыя признается полезнымъ соединить подъѣздными путями съ желѣзными дорогами?“ комиссия сгруппировала свѣдѣнія о производительности копей въ слѣдующія таблицы:

Свѣдѣнія о производительности копей, расположенныхъ по проектируемой вѣтви отъ Ясиноватой ст. Екатерининской дороги до ст. Богодуховой, для развитія производительности которыхъ требуется построить питательную вѣтвь въ 18 верстъ и подъѣздныхъ путей отъ 11 до 12 верстъ, представлены въ слѣдующей таблицѣ:

Кому принадлежат копи, расположенныя по проектируемой вѣтви.	Д о б ы ч а.		Подготовленныя для работъ поля.	Длины подвѣзд- ныхъ путей. желею пути.	Трудности къ проло- женію пути.	Провозныя платы до ближайшей станціи ж. д.	Суммы, пла- тима за про- возъ угля на фуражъ.
	Настояща- го времени.	Возможна при вѣтви.					
Кеберу	1.500,000	2.500,000	13.000,000	4 1/2 — 5 вер.	н ѣ т ъ	1 1/2 к.	22.500 р.
Н. Н. Иловайскій .	1.800,000	2.000,000	10.000,000			1 1/2 к.	27,000 р.
Хлытчіеву	1.000,000	3.000,000	40.000,000	1 1/2 — 2 вер	н ѣ т ъ	1 1/2 к.	15,000 р.
Рыковскому	2.000,000	4.000,000	40.000,000	3 вер.	н ѣ т ъ	1 3/4 к.	35,000 р.
Древицк. и Прохор.	500,000	3.000,000	30.000,000	2 вер.	н ѣ т ъ	2 к.	10,000 р.
Данилову	300,000	1.500,000	5.000,000	—	н ѣ т ъ	2 3/4 к.	8,250 р.
Павлову	300,000	1.500,000	2.000,000	—	н ѣ т ъ	2 3/4 к.	8,250 р.
Прохорову	300,000	700,000	2.000,000	—	н ѣ т ъ	2 3/4 к.	8,250 р.
Ларину	—	500,000	2.000,000	—	н ѣ т ъ	2 1/2 к.	—
И т о г о	7.700,000	18.700,000	144.000,000 п.	11 — 12 вер	—	—	134,250 р.

Выше было приведено, что вѣтвь Ясиновато-Богодуховская пересѣчетъ свиту 14 пластовъ, которые уже изслѣдованы на протяженіи 10 верстъ и содержатъ до глубины въ 100 саж. до 8,400 милліоновъ пудовъ.

Изъ приведенной таблицы видно, что девять копей, устроенныхъ для разработки этихъ пластовъ, имѣютъ въ настоящее время полей, открытыхъ для работъ въ 144 мил. пуд.; онѣ подготовлены для добычи ежегодной въ 7.700,000 пуд. и могутъ легко увеличить свою производительность до 18.700,000 пуд.

Въ настоящее время копи эти уплачиваютъ за перевозку на фурахъ добываемаго ими угля до 134,250 рублей.

Производительность копей, расположенныхъ по проектируемой питательной вѣтви отъ пункта между ст. Изюмъ и Ломоватка до копей Алексѣвскаго Общества, длина которой предположена въ 10 верстъ, съ подъѣздными путями общей длины въ $4\frac{3}{4}$ вер., представлена въ слѣдующей таблицѣ:

Кому копь принадлеж.	Подготов- ленныя для работъ поля	Д о б ы ч а.		Длина подъ- ѣзди. путей	Трудности къ пролож. пути.	Промысла плави до близлежащихъ станцій жел. дор.	Суммы, плати- мы за перев. минер. топли- ва на фурахъ.
		Настоя- щаго вре- мени.	Возмож- ная при пути.				
Алексѣвско- му Обществу	30000000	3000000	4500000	—	нѣтъ	1 ¹ / ₂ к	45000 р.
Семеновско- му Товарищ.	8000000	1500000	2000000	¹ / ₄	нѣтъ	1 ¹ / ₂ к	22500 "
Золотареву .	5000000	500000	1500000	2 ¹ / ₂	нѣтъ	1 ¹ / ₂ к	7500 "
М. Франcke- вичу и К ^о .	6000000	1000000	2000000	2	нѣтъ	1 ¹ / ₂ к	15000 "
Арегони . .	1000000	400000	600000	—	нѣтъ	1 ¹ / ₂ к	6000 "
Булатову . .	1000000	100000	500000	—	нѣтъ	³ / ₄ к.	750 "
Малкину . .	1000000	400000	800000	—	нѣтъ	³ / ₄ к.	3000 "
Савичу . . .	4000000	500000	1000000	—	нѣтъ	1 к.	5000 "
Коць	1000000	300000	500000	—	нѣтъ	2 к.	6000 "
Итого.	57000000	7700000	13400000	4³/₄	—	—	110750

Изъ вышеизложеннаго и приведенной таблицы видно, что копи, расположенныя по вѣтви, которая получитъ начало между

станціями Изюмъ и Ломоватка и дойдеть до копей Алексѣевского Общества, разрабатываютъ весьма богатую свиту изъ 13 пластовъ каменнаго угля превосходныхъ качествъ; что онѣ имѣютъ подготовленныя поля для работъ въ 57 мил. пудовъ; могутъ теперь добывать 7.700,000 пудовъ и легко доведуть свою производительность до 13—14 мил. пудовъ; въ настоящее время копи эти уплачиваютъ за перевозку угля на фурахъ до станціи Донецкой дороги до 110,750 руб.

Производительность копей, расположенныхъ.

по проектируемой вѣтви отъ станціи Мѣловой до Успѣвскихъ копей Булацеля, выражается въ слѣдующей таблицѣ:

Кому копь принадлежитъ.	Подготовленныя для работъ поля.	Д о б ы ч а.		Трудности въ пролож. пути.	Провозн. плазты до ближайшей ст. жел. д.	Суммы, платимыя за перевозку минеральнаго топлива на фурахъ.
		Настоящаго времени.	Возможная при пути.			
Успѣвская Булацеля . .	50000000	1500000	4000000	Г.	2 ¹ / ₂ в.	37500 р.
Новопавлов. Фелькнеру .	3000000	100000	1000000		2 ¹ / ₂ "	2500 "
Богородиц. Стрижиченко.		100000	1000000	Г	2 ¹ / ₂ "	2500 "
Князю Козловскому . .	15000000	20000	500000		2 ¹ / ₂ "	500 "
Столыпину .	10000000	20000	500000	Г	2 ¹ / ₂ "	500 "
Бѣлянская Лутковскому .	5000000	100000	1000000		2 ¹ / ₂ "	2500 "
Крестьянамъ Ион. Новопавлов. и Успѣвскаго . . .	5000000	400000	1000000	Н	2 ¹ / ₂ "	10000 "
И т о г о .	88000000	2240000	9000000	—	—	56000 р.

Вѣтвь, длин. въ 15 вер., дойдеть до весьма богатыхъ мѣсто-рожденій минеральнаго топлива различныхъ сортовъ, которые по своимъ качествамъ извѣстны въ торговлѣ.

Запасы подготовленных для работ полей здѣсь опредѣляются въ 88.000,000 пуд., и кони, которыя теперь подготовлены къ добычѣ до 2.240,000 пуд., легко доведутъ свою добычу до 9.000,000 пуд.; въ настоящее время безъ питательной вѣтви онѣ почти прекратили свои работы и имѣютъ единственнымъ потребителемъ г. Луганскъ, куда сбываютъ до 700,000 пудовъ.

Производительность 5-ти коней Хрустальнскаго мѣсторожденія въ настоящее время выражается всего цифрой въ 2¹/₂ мил.; но копи эти могутъ легко добывать до 7¹/₂ мил. пудовъ. Длина вѣтви предполагается въ 15 верстъ. Мѣстороженіе содержитъ миллиарды пудовъ, и подготовленные поля для работъ заключаютъ: копи Бродскаго 5 мил. пудовъ, Козьмина и Кащеева до 3¹/₂ мил., тоже ихъ до 2 мил., Лаврова 2, 5, Марецкаго, Крындича и Бокова до 3 мил., всего до 16 мил. пуд. Кони уплачиваютъ за перевозку по 2 коп. съ пуда; всего до 50,000 рублей.

Производительность коней, расположенныхъ близъ р. Кальміуса, для которыхъ необходимо соединеніе Богодуховской вѣтви съ Ивановской вѣтвью Горнопромышленнаго Общества (длин. въ 8 вер.), представлена въ слѣдующей таблицѣ:

Кому конь принадлежитъ.	Подготовленные для работъ поля.	Д о б ы ч а.		Трудности въ проложенію пути.	Провозная плата до ближайшей станціи желѣз. дороги.	Суммы, платимыя за перевозку минерал. топлива до станціи на фурахъ.
		Настоящаго времени.	Возможная при пути.			
Рутченки . .	5000000	300000	1000000	} Е с т ь.	Средняя стоимость перевозки по 1 ¹ / ₂ к. съ пуда.	Сумма, расходуемая на провозъ минеральнаго топлива на фурахъ, опредѣляется въ 31,500 рублей.
Пшеничнаго . .	5000000	700000	1500000			
Кузнецова . .	2000000	не произв.	800000			
Мандрыкиной .	4000000	300000	1000000			
Нестеровой . .	10000000	не произв.	2000000			
Уманскаго . .	3000000	не произв.	1000000			
Уразовой . .	1000000	200000	500000			
Шевченко и К ^о	1000000	не произв.	500000			
Древицкаго . .	500000	300000	400000			
И т о г о .	31500000	1800000	8700000	—	—	31500

Собственно подъездные пути, безъ проведения питательныхъ вѣтвей, въ настоящее время необходимы:

а) для копей, расположенныхъ по Азовской дорогѣ: общая для копей Петровской Шейермана и Чегарской Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности, къ станціи Щербиновкѣ, длиной до 10 верстѣ, для Николаевской копи, Успѣнскаго, къ станціи Никитовкѣ, длиной въ 3 версты.

Оба эти пути пересѣкутъ въ двухъ мѣстахъ свиту круто-падающихъ пластовъ, въ которыхъ запасы угля громадны.

Производительность копей опредѣляется въ слѣдующей таблицѣ:

Кому копь принадлеж.	Подготов- ленные для работъ по- ли.	Д О Б Ы Ч А.		Длина подъездного пути.	Трудности въ продолженію пути.	Провозна для- ты до ближайшей станціи ж. дор.	Суммы, пла- тимы за перевозку минеральн. топлива на фурахъ.
		Настояща- го времени.	Возможная при пути.				
Шейерману	8000000	2000000	3000000	10 верстѣ.	нѣтъ	1 к.	20000 р.
Общ. Ю. Р. К.-У. Пр.	32000000	2000000	4000000		нѣтъ	1 1/2 к.	30000 р.
Успѣнскому	25000000	1500000	3000000		3	нѣтъ	3/4 к.	11250 р.
Итого	65000000	5500000	10000000	13	—	—	61250 р.

Копи, по Азовской дорогѣ расположенныя, имѣютъ запасъ подготовленный къ работамъ въ 65 мил., добываютъ 5 1/2 мил., могутъ добывать 10 мил. пудовъ, уплачиваютъ за провозъ 61.250 р.

б) для копей, расположенныхъ по Донецкой дорогѣ, вблизи станціи Марьевки: Крамарева, Коренева и Шипилова. Производительность этихъ копей выражается въ слѣдующей таблицѣ:

Кому копъ принадле- жить.	Подготов- ленныя для работъ по- ля.	Д О Б Ы Ч А.		Должна пути	Трудности къ проложенію пути.	Проезныя или- ты до ближайш. станціи в. дор.	Сумма, платима за перевозку ми- нерал. топлива на фурахъ.
		Настояща- го време- ни.	Возможная при пути.				
Крамаре- ву . . .	10000000	2000000	3000000	2 вер.	нѣтъ	1/2 к.	10000р.
Кореневу и Шишило- ву . . .	10000000	2000000	3500000	3 вер.	нѣтъ	1 к.	20000р.
Итого. .	20000000	4000000	6500000	5 вер.	—	—	30000р.

Копи вблизи станціи Марьевки Донецкой дороги, нуждающіеся въ подъѣздныхъ путяхъ, съ общей длиной въ 5 верстѣ, имѣютъ запасы угля, подготовленныя къ добычѣ въ 20.000,000 пуд., до- бываютъ до 4.000,000 пуд. могутъ добывать 6.500,000 пуд. и уплачиваютъ за провозъ угля до станціи Марьевки 30.900 рублей.

Около полустанціи Голубовки расколжена копъ Уманскаго, которая нуждается въ подъѣздномъ пути длиной въ 2 вер.; она имѣетъ запасъ, подготовленный къ добычѣ, въ 3000000 пуд., до- бываетъ 6000000 пуд. и уплачиваетъ за провозъ угля на фурахъ до 30000 руб., платя по 1/2 коп. съ пуда.

При станціи Варварополье расположена группа копей, кото- рые нуждаются въ общей питательной вѣтви, въ 2 версты, и въ подъѣздныхъ путяхъ, съ общей длиной въ 5 вер.

Производительность этихъ копей видна изъ слѣдующей таблицы:

Кому копь принадлежит.	Подготовленные для работъ поля.	Д о б ы ч а.		Трудности въ проложенію пути.	Прозныя пласты до ближайшей ст. ж. д.	Суммы, платимыя за перевозку минеральнаго топлива на фурахъ.
		Настоящаго времени.	Возможная при пути.			
Четчикову . .	4000000	600000	1000000	Есть небольшая.	3/4 к.	4500 руб.
Заславскому .	5000000	1200000	2000000		3/4 к.	9000 „
Аптекману . .	3000000	600000	1000000		3/4 к.	4500 „
Золотареву . .	15000000	1800000	2000000		3/4 к.	13500 „
Петромарьевскому Обществу . . .	15000000	1200000	3000000		1 в.	12000 „
Итого . .	42000000	5400000	9000000	—	—	43500 руб.

Пять копей, расположенныхъ при станціи Варварополье, разрабатываютъ богатую свиту пластовъ Голубовскаго мѣсторожденія. Копи имѣютъ подготовленный запасъ для работъ въ 42000000 пуд. добываютъ ежегодно 5400000 пуд., могутъ развить свои работы до 9000000 пуд. и уплачиваютъ за провозъ ежегодно до 43500 руб.

Въ 4½ верстахъ отъ Должинской станціи находится копь Товарищества С. П. Горловой и К^о. Копь эта разрабатываетъ мѣсторожденіе антрацита извѣстнаго по своимъ отличнымъ качествамъ. Въ распоряженіи Товарищества имѣются 2 участка съ площадью въ 1½ квад. версты, содержащія 100000000 пуд. до глубины въ 100 сажень. Запасъ антрацита, открытый для работъ, достигаетъ 6000000 пуд. для работъ вверхъ по паденію и 6000000 пуд. для работъ внизъ по паденію; копь вырабатываетъ 2250000 пуд. въ годъ и можетъ вырабатывать 3000000 пуд. Плата за провозъ антрацита къ Должинской станціи составляетъ въ годъ 22500 руб.

Всѣ приведенныя свѣдѣнія группируются въ слѣдующей таблицѣ, которая выражаетъ нужды промышленности по отношенію развитія путей и тѣ затраты, которыя таже промышленность дѣлаетъ теперь на перевозку минеральнаго топлива на фурахъ къ станціямъ дорогъ:

Выводы изъ таблицы послужать отвѣтомъ на третій вопросъ Министра государственныхъ имуществъ, т. е. на вопросъ: „въ какой мѣрѣ владѣльцы копей могли бы быть привлечены къ участию въ расходахъ по сооруженію подъѣздныхъ путей“.

Необходимые пути; питательныя вѣтви и подъѣздные пути къ копиямъ; ихъ протяженіе; приготовленные запасы угля къ сбытѣ по копиямъ, производительность копей, и суммы расходовъ на перевозку минеральнаго топлива отъ копей на фурахъ въ настоящее время.

а.) Питательныя вѣтви и подъѣздные къ нимъ пути:

Вѣтви питательныя.	Длина вѣтвей.	Запасы.	Добыча настоящаго времени.	Добыча, возможная при путяхъ.	Под. пути.	Суммы, плати- мы за про- возъ мин. топл. на фурахъ.
Отъ ст. Ясиноватской до станціи Богоду- ховской	18	144.000,000	7.700,000	18.700,000	11—12 в.	134250 руб.
„ Варварополье къ группѣ копей око- ло нея располо- женыхъ	2	42.000,000	4.400,000	9.000,000	5 „	43500 „
„ пункта между ст. Ижюмъ и Ломо- ваткой до Алексѣ- евского Общества. „ ст. Мѣловой до ко- пей Успѣсныхъ Булачя	10	57.000,000	7.700,000	13.400,000	4 ³ / ₄ „	110750 „
„ ст. Крестной до Хрустальскаго мѣсторожденія	15	88.000,000	2.240,000	9.000,000	—	56000 „
	15	16.000,000	2.500,000	7.500,000	—	50000 „
Итого	60	347.000,000	24.540,000	57.600,000	11 ³ / ₄ —12 ³ / ₄ в.	394500 руб.

б) Подъездные пути къ магистральнымъ линиямъ — Азовской и Донецкой дорогамъ.

	Число верс.	Запасы.	Добыча настоящаго времени.	Добыча возможная при путяхъ.	Суммы, платимыя за провозъ минеральнаго топлива на фурахъ.
Отъ копей Шейермана и О-ва Южно-Рус. к. у. пр. къ ст. Щербиновкѣ Азов. д.	10	40000000	4000000	7000000	50000 руб.
Отъ копей Успенскаго къ ст. Никитов. Азов. д.	3	25000000	1500000	3000000	11250 „
Отъ копи Крамарева къ стан. Марьевкѣ, Донецкой дороги.	2	10000000	2000000	3000000	10000 „
Отъ копи Коренева и Шипилова къ ст. Марьевкѣ, Донец. дор.	3	10000000	2000000	3500000	20000 „
Отъ копей Успенскаго къ ст. Голубовкѣ, Донецкой дороги .	2	30000000	6000000	8000000	30000 „
Отъ Должинской копи къ ст. Должинской, Донецкой дороги . . .	4 1/2	12000000	2250000	3000000	22500 „
Итого . . .	24 1/2	127000000	17750000	27500000	143750 руб.

Изъ двухъ послѣднихъ таблицъ видно, что копи, добыча которыхъ въ настоящее время достигаетъ 42.290,000 пуд., и которыя могутъ довести свою производительность до 85 мил. пуд., нуждаются въ проложеніи 60 верстъ питательныхъ вѣтвей и 47 верстъ подъездныхъ путей къ шахтамъ, всего 107 верстъ.

Независимо отъ питательныхъ вѣтвей и подъѣздныхъ путей, которые вошли въ составъ нечисленныхъ 107 верстъ, въ интересахъ нѣкоторыхъ владѣльцевъ—проведеніе вѣтви соединительной отъ станціи Богодуховской до конца Ивановской вѣтви Горнопромышленнаго Общества, такъ какъ эта вѣтвь пройдетъ черезъ копи: Уразовой, Уманскаго, Рудченко, Нестеровой и др., а также дастъ возможность копамъ, расположеннымъ по Богодуховской балкѣ отправлять уголь въ Мариуполь по кратчайшему пути. Вѣтвь эта будетъ имѣть длину 8 верстъ. Кроме того, въ интересахъ промышленниковъ Власовскихъ копей (вблизи Грушевки) соединеніе этихъ копей или со станціею Грушевской, или со станціей Шахтной Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги. Власовскія копи разрабатываютъ богатое мѣсторожденіе превосходнаго антрацита въ 8-ми верстахъ отъ станціи Грушевской.

Для исполненія всѣхъ проектированныхъ вѣтвей и подъѣздныхъ путей необходимы мѣры финансовыя и законодательныя.

Что касается денежныхъ средствъ для осуществленія предполагаемой сѣти, то коммиссія полагаетъ, что постройка питательныхъ вѣтвей должна производиться исключительно желѣзнодорожными Обществами, а подъѣздные пути могутъ строиться или владѣльцами копей на собственные средства или же, если они будутъ проводиться на суммы, отпускаемыя правительствомъ, то непременно желѣзнодорожными Обществами тѣхъ дорогъ, къ которымъ они, примыкаютъ.

Такъ какъ представитель Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзныхъ дорогъ В. А. Бабинъ заявилъ, что Общества этихъ дорогъ могли бы строить вѣтви и подъѣздные пути на тѣхъ основаніяхъ, которыя были предъявлены имъ еще VI-му сѣзду, и углепромышленники, къ копамъ которыхъ вѣтви отъ этихъ дорогъ предположены, на то согласны, то въ отношеніи вѣтвей отъ копей: Петровской Шейермана, Чегарской—Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности и Николаевской—Успѣнскаго, а также о постройкѣ вѣтви по направленію къ Власовской копи отъ станціи Грушевской или Шахтной—финансовая сторона вопроса можетъ считаться почти разрѣшенною.

Временное управление Екатерининской дороги вѣтвь отъ ст. Ясиноватой къ Богодуховской станціи считаетъ питательною вѣтвью дороги Екатерининской; оно уже сдѣлало изысканія и составило техническій проектъ, который находится на разсмотрѣніи Министерства путей сообщенія. При такихъ обстоятельствахъ расходъ на эту вѣтвь можетъ быть произведенъ изъ общей суммы стоимости Екатерининской дороги.

Вѣтви и подъѣздные пути къ Донецкой дорогѣ потребуютъ спеціальныхъ средствъ и такъ какъ постройку такихъ вѣтвей и путей правительство предвидѣло при составленіи устава дороги, то на основаніи § 10 устава съѣзду слѣдуетъ ходатайствовать о томъ, чтобы для осуществленія предложенныхъ вѣтвей и подъѣздныхъ путей были даны Донецкой дорогѣ спеціальныя средства.

Вопросъ Министерства государственныхъ имуществъ: „на сколько угленпромышленники могутъ быть привлечены къ участію въ дѣлѣ постройки путей“ по отношенію финансовой стороны, коммиссія, на основаніи заявленій угленпромышленниковъ, разрѣшаетъ сопоставленіемъ цифръ, выведенныхъ изъ данныхъ двухъ послѣднихъ таблицъ, а именно:

Число необходимыхъ для развитія промышленности вѣтвей опредѣляется въ 60 в., подъѣздныхъ путей необходимо нынѣ 47 в.; всего тѣхъ и другихъ 107 верстъ.

Количество добычи коней, для которыхъ пути предполагаются, для настоящаго времени опредѣляется въ 43 мил.; возможная же ихъ производительность въ 86 мил.

Затраты на перевозку угля на фурахъ въ настоящее время составляютъ сумму въ 538,250 руб. Питательныя вѣтви и подъѣздные пути безъ подвижнаго состава обойдутся среднимъ счетомъ не дороже 20 т. руб. за версту, слѣдовательно, общая на нихъ затрата составитъ $107 \times 20 = 2.140,000$ руб. Цифры указываютъ на то, что угленпромышленники несутъ громадные расходы на перевозку минеральнаго топлива въ настоящее время и что частью этихъ средствъ они легко могутъ участвовать въ погашеніи затраченнаго капитала на проектируемую сеть подъѣздныхъ путей.

Сумма, израсходованная на питательныя вѣтви, какъ на пути, имѣющіе общее экономическое значеніе, не можетъ быть погашаема только однимъ промысломъ горнымъ, и промыселъ этотъ можетъ быть привлеченъ къ участию въ погашеніи затраченнаго на нихъ капитала лишь косвенно—платежемъ возвышеннаго тарифа въ $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты. Затраты же на подъездныя пути должны быть уплачены тѣми копиями, для которыхъ эти пути будутъ устроены, для чего углепромышленники готовы, въ первое время по открытіи подъездныхъ путей, уплачивать, за провозъ по нимъ минеральнаго топлива по $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда и версты впередъ до погашенія ихъ стоимости, а затѣмъ не свыше $\frac{1}{20}$ коп., при чемъ Общество дороги магистральной будетъ не только перевозить грузъ, но ремонтировать и содержать нуть.

Мѣры законодательныя и административныя должны по мнѣнію комиссіи касаться:

- 1) Отчужденія земель.
- 2) Правиль эксплуатациі.

и 3) Утвержденія общихъ договорныхъ основаній между владѣльцами копей и Обществами дорогъ Курско-Харьково-Азовской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Екатерининской и Донецкой.

Въ отношеніи права отчужденія земель подъ желѣзнодорожныя пути съѣзду слѣдуетъ ходатайствовать о томъ, чтобы за Донецкими каменноугольными копиями было признано общественное ихъ значеніе на равнѣ съ копиями Чулковской и Абидимской подмосковнаго края.

Общія правила постройки и эксплуатациі выработаны въ засѣданіяхъ Комиссіи 1882 г. при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ Министерства путей сообщенія и съѣзду предстоитъ ходатайствовать объ ихъ утвержденіи.

Что касается до установленія общихъ договорныхъ основаній между владѣльцами копей между собой и съ Обществами дорогъ по проведенію и эксплуатациі подъездныхъ путей, то эти основанія были выработаны въ 1881 году въ комиссіи при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ и рассмотрѣны VI-мъ

сѣздомъ, но такъ какъ изъ нихъ Министерство путей сообщенія выдѣлило тѣ правила, которые общи всѣмъ подъѣзднымъ путямъ въ Россіи, то слѣдуетъ ходатайствовать объ утвержденіи всѣхъ остальныхъ правилъ по отношенію къ подъѣзднымъ путямъ, спеціально въ Донецкомъ краѣ, при чемъ § 11 дополнить пунктомъ слѣдующаго содержанія:

За подачу вагоновъ на пути частныхъ владѣльцевъ, гдѣ они будутъ передвигаться собственными ихъ локомотивами, взимать съ вагона, при длинѣ пути отъ 1 до 5 верстъ, по 15 к., а при длинѣ отъ 5 до 10 верстъ—25 коп.

Дополненіе это слѣдуетъ сдѣлать, такъ какъ оно вызывается необходимостью регулировать отношенія, существующія уже въ дѣйствительности для копей Русскаго Общества Пароходства и Торговли къ Обществу Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, для копей Горнопромышленнаго Общества по отношенію къ Обществу Донецкой дороги и друг.

Такъ какъ вышеприведенные вопросы предложены сѣзду Министерствомъ Государственныхъ Имуществъ въ виду близкаго рѣшенія вопроса о постройкѣ Ясиновато-Богодуховской вѣтви, который возбужденъ временнымъ управленіемъ Еваторининской дороги, то комиссія полагаетъ, что свѣдѣнія и предположенія, изложенныя въ этомъ докладѣ слѣдуетъ доставить въ Горный Департаментъ черезъ уполномоченныхъ VII-го сѣзда немедленно, какъ отвѣтъ на отношеніе Департамента отъ 24 октября за № 973.

Предсѣдатель комиссія *П. Горловъ.*

Въ занятіяхъ комиссія принимали участіе: гг. Зеленцовъ, Скарятинъ, Даниловъ, Добролюбовъ, Уманскій, Прохоровъ, Древицкій, Ивановъ, Носовъ, Шейрманъ, Кеберъ, Васильевъ, Балкашинъ, Штида, Поповъ, Н. Авдаковъ, Мевіусъ, Поповъ Я. К., Алчевскій, Шпиловъ, Крамаревъ, Баэръ, Казьминъ, Фенинъ, Карповъ, Яшевскій.

ДОКЛАДЪ КОММИССИИ

ПО ВОПРОСУ О ЗЕМСКОМЪ ОБЛОЖЕНИИ.

ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

ПО ВОПРОСУ О ЗЕМСКОМЪ ОБЛОЖЕНІИ.

Неудобство примѣненія къ каменноугольной промышленности существующихъ временныхъ правилъ для оцѣнки фабрикъ и заводовъ побудило земскія собранія прибѣгнуть къ обложенію рудничныхъ зданій, не соотвѣтственно только ихъ цѣнности и доходности, а въ зависимости доходности самаго предпріятія. Причемъ, не имѣя подъ рукою вѣрныхъ и точныхъ данныхъ о доходности рудника, земство приняло къ руководству гадательныя цифры возможной производительности копей, по заявленіямъ владѣльцами ихъ коммиссіи выборныхъ, и общую для всѣхъ рудниковъ доходность съ пуда угля. Вслѣдствіе подобнаго расчета явилась значительная неравномѣрность обложенія копей, какъ по отношенію другъ къ другу, такъ и въ сравненіи съ другими имуществами, подлежащими земскому обложенію. Естественнo, что подобный способъ назначенія налога, нарушая справедливость и равномѣрность его распредѣленія, не могъ удовлетворить углепромышленниковъ, а потому нѣкоторые изъ нихъ и уполномоченные съѣзда представили свой протестъ на постановленія земскихъ собраній и исходатайствовали чрезъ г. Министра государственныхъ имуществъ разрѣшеніе Министра внутреннихъ дѣлъ на участіе уполномоченныхъ съѣзда въ экстренныхъ земскихъ собраніяхъ Бахмутскаго и Славяносербскаго уѣздовъ, для обсужденія и разработки основаній къ болѣе соразмѣрному и справедливому распредѣленію земскихъ налоговъ между владѣльцами угольныхъ копей. Въ настоящее время назначены экстренныя земскія собранія Бахмутскаго и Славяносербскаго собраній, при участіи уполномоченныхъ горнопромышленнаго съѣзда и окружныхъ инженеровъ, и съѣзду угодно было пред-

ложить комиссіи представить ея соображенія о тѣхъ основаніяхъ, на которыхъ было бы удобно поручить уполномоченнымъ съѣзда войти въ соглашеніе съ земствомъ. Обсуждая предложенный вопросъ, комиссія нашла, что онъ распадается на двѣ части, изъ которыхъ первая имѣетъ ближайшей цѣлью выяснитъ основанія къ соглашенію съ земствомъ, для болѣе справедливаго и равномернаго распредѣленія налога между рудниками, назначаемого, въ настоящее время, земствомъ, примѣняясь къ существующимъ временнымъ правиламъ къ оцѣнкѣ фабричныхъ и заводскихъ зданій; задача другой будетъ заключаться въ выработкѣ новыхъ способовъ обложенія, взамѣнъ несоотвѣтствующихъ угольной промышленности, нынѣ существующихъ временныхъ правилъ, что можетъ быть достигнуто только въ законодательномъ порядкѣ.

Комиссія находитъ своевременнымъ и цѣлесообразнымъ заняться въ настоящее время обсужденіемъ только ближайшей цѣли — указанія нашимъ уполномоченнымъ тѣхъ основаній, на которыхъ было бы желательно соглашеніе съ земствомъ, для болѣе равномернаго распредѣленія существующаго обложенія. Ходатайство же предъ правительствомъ, объ изданіи новыхъ правилъ обложенія для угольной промышленности, комиссія признаетъ несвоевременнымъ, пока не выяснятся наши отношенія къ земству и получатся результаты совмѣстнаго обсужденія этаго вопроса съ земскими собраніями.

Въ видахъ болѣе равномернаго распредѣленія налога между копами и соотвѣтственнаго ихъ обложенія, по сравненіи съ прочими земскими имуществами, въ комиссіи было сдѣлано три предложенія:

Первое изъ нихъ состоитъ въ томъ, чтобы земство, при опредѣленіи цѣнности зданій и сооружений каждаго рудника, принимало бы углеподъемную силу, дѣйствующую на рудникѣ, такъ какъ существуетъ тѣсная связь между способомъ подъема полезнаго груза, количествомъ добываемаго продукта, а слѣдовательно и доходностію предпріятія. Извѣстно, что подъемныя силы, употребляемыя на нашихъ рудникахъ, подраздѣляются: на ручныя и конныя

вороты и паровыя машины. Соотвѣтственно виду подъемной силы и количества добычи угля будутъ различны именно: при ручномъ воротѣ добыча будетъ равняться отъ 30000 до 40000, при конномъ— отъ 300000 до 500000 и при 10 сильной машинѣ—1 мил. пудовъ. Не опредѣляя точно размѣра обложенія того или другаго вида подъемной силы, такъ какъ это можетъ быть произведено только совмѣстно съ гласными земства, и при томъ подобный способъ обложенія, не согласуясь съ существующими правилами, можетъ быть опротестованъ, комиссія находить возможнымъ только указать на взаимное отношеніе силъ, при оцѣнкѣ рудниковъ. Это отношеніе выразится слѣдующимъ образомъ: ручной воротъ къ конному относится какъ 1 къ 5, а послѣдній къ 10 сильной машинѣ какъ 1 къ 2. Такъ напр., если принять для ручнаго ворота 10 руб., то конный воротъ будетъ принимаемъ въ 50 руб., а 10 сильная паровая машина въ 100 руб.; при большей силѣ машинъ слѣдуетъ считать по 10 за каждую свыше 10 силъ. Водоотводныя машины въ расчетъ не должны быть принимаемы; если же одна и таже машина производить отливъ воды и добычу угля, то исчисленіе паровой силы, исполняющей полезную работу, должно быть произведено на основаніи расчета окружнаго инженера.

Въ основаніи второго предложенія лежитъ тотъ принципъ, что угольная промышленность должна участвовать въ платежѣ земскихъ налоговъ соотвѣтственно той долѣ цѣнности, которую она представляетъ въ ряду другихъ имуществъ, подлежащихъ земскому обложенію. Такъ наприм., если сумма капиталовъ, затраченныхъ на рудники, представляетъ $\frac{1}{10}$ цѣнности всѣхъ имуществъ уѣзднаго земства, то и налогъ съ угольной промышленности не долженъ превышать $\frac{1}{10}$ части земскаго бюджета. Но такъ какъ исчисленіе суммы, представляющей цѣнность всѣхъ рудничныхъ сооружений, можетъ представить значительныя затрудненія, то однимъ изъ членовъ комиссія, специалистомъ горныхъ дѣлъ, была предложена эмпирическая формула, выведенная изъ практики, для опредѣленія цѣнности рудника по количеству добычи угля. Въ силу ея, чтобы получить стоимость рудника, надо умножить количество до-

бываемаго угля на 5, такъ какъ размѣру добычи соотвѣтствуетъ все рудничное устройство и приспособленія. Такимъ образомъ стоимость рудника при добычѣ въ 500,000 выразится въ 25000 руб. при 1 м.—въ 50 т., а при 6 м.—въ 300,000 руб. Этотъ способъ представляетъ большія удобства по своей простотѣ, если только съѣздъ признаетъ предложенный расчетъ для исчисленія стоимости рудниковъ согласнымъ съ дѣйствительностью.

Наконецъ, коммиссія обсудила также предложеніе, основанное на опредѣленіи цѣнности рудника, подлежащаго обложенію, согласно существующей въ Донецкомъ бассейнѣ арендной понудной платѣ. Изъ практики извѣстно, что въ настоящее время понудная арендная плата равняется $\frac{1}{2}$ коп., при размѣрѣ добычи до 1 мил. пудовъ; если же добыча превышаетъ эту норму, то арендная плата понижается на количество превышающее 1 мил. до $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. Слѣдуя этому расчету, копъ, добывающая 1 мил. пудовъ угля, будетъ принимаема какъ имущество приносящее 5,000 руб. арендной платы. При 3 мил. добычи—10,000 руб., при 6 мил. 17,500 и наконецъ при 8 мил.—22,500 руб.

Соотвѣтственно этому и другія имущества, подлежащія земскому обложенію, должны быть принимаемы по приносимой ими арендной или наемной платѣ, существующей на земли и имущества извѣстнаго района. Такъ какъ въ настоящее время арендная плата достигла въ Бахмутскомъ уѣздѣ отъ 1 р. 50 к. до 2 руб. за десятину, а въ Славяносербскомъ скорѣе выше чѣмъ ниже, то участокъ земли въ 2,500 дес. можетъ быть принимаемъ какъ приносящій 5,000 руб. аренды, и земскій налогъ, уѣздный и губернский, который въ настоящее время для Бахмутскаго уѣзда равняется 12 коп. съ десятины, составитъ для участка въ 2,500 десятинъ — 300 руб.; а слѣдовательно и рудникъ, добывающій 1 мил. пудовъ, будетъ соотвѣтственно обложенъ 300 рублями. Слѣдуя этому расчету далѣе, будетъ, что добыча въ 3 мил. пудовъ, соотвѣтствуя своей арендной доходности участку въ 5,000 десятинъ, будетъ платить равный съ нимъ налогъ 600 руб. Рудникъ съ производительностію въ 6 мил. пудовъ, приравниваясь къ участку земли въ

8250 десятинь, будетъ обложенъ въ настоящее время 1050 руб. и наконецъ при 8 мил. добычѣ рудникъ будетъ уплачивать наравнѣ съ имѣніемъ въ 11250 т. е. 1350 руб. земскаго налога. Этотъ способъ обложенія, стремясь къ достиженію равномерности въ распределеніи налога между имуществами, подлежащими земскому обложенію, тѣмъ самымъ можетъ сдѣлать его менѣе тягостнымъ и обременительнымъ для плательщиковъ. Основаніемъ для опредѣленія производительности рудника, независимо конторскихъ книгъ рудника, могутъ быть принимаемы статистическія свѣдѣнія комиссіи выборныхъ, провѣренныя съѣздомъ, а также Макшрейдерскія планы, обязательныя въ настоящее время для каждаго рудника, чего по мнѣнію комиссіи совершенно достаточно.

Представляя на усмотрѣніе съѣзда всѣ вышеизложенныя предложенія, комиссія не считаетъ удобнымъ отдать предпочтеніе тому или другому изъ нихъ, такъ какъ ей не можетъ быть извѣстенъ взглядъ земства, какое изъ нихъ оно признаетъ для себя болѣе пригоднымъ, и при томъ комиссія полагаетъ, что слѣдуетъ представить гг. уполномоченнымъ съѣзда свободу избранія того или другаго способа при соглашеніи съ земскими собраніями, въ видахъ достиженія главной цѣли,—болѣе соразмѣрнаго и справедливаго распределенія налога между копами.

Относительно обложенія горныхъ заводовъ, комиссія, въ виду существующихъ временныхъ правилъ, примѣняемыхъ ко всѣмъ заводскимъ и промышленнымъ предпріятіямъ Россіи, не находитъ своевременнымъ и возможнымъ представить какіе либо иные способы обложенія, тѣмъ болѣе, что въ Министерствѣ финансовъ разрабатывается уже проектъ подоходнаго налога вообще, со всѣхъ имуществъ; но комиссія имѣетъ честь предложить съѣзду поручить гг. уполномоченнымъ представить земскимъ собраніямъ о необходимости соразмѣрнаго обложенія горнозаводскихъ предпріятій, по сравненіи съ другими имуществами, подлежащими земскому обложенію, на примѣръ городскими.

Въ заключеніе комиссія имѣетъ честь предложить съѣзду ходатайствовать предъ правительствомъ, чтобы уполномоченнымъ

съѣзда было предоставлено право участвовать въ земскихъ собраніяхъ, не только, въ предстоящихъ экстренныхъ Бахмутскомъ и Славяно-сербскомъ, но и въ очередныхъ, такъ какъ раскладка налога производится ежегодно и углепромышленники, не имѣя права участвовать въ засѣданіяхъ земства, имѣли бы по крайней мѣрѣ своихъ депутатовъ, чрезъ которыхъ получали бы своевременное извѣщеніе объ обложеніи ихъ копей, и такимъ образомъ, въ случаѣ необходимости, не лишались бы права въ опредѣленный срокъ представить свое заявленіе начальнику губерніи.

П. Картовъ.

Въ занятіяхъ комиссіи участвовали: гг. Авдаковъ, Посовъ, Уманскій, Шипиловъ, Депперадовичъ, Алчевскій, Васильевъ, Шейерманъ, Крамаревъ, Рутченко, Фонъ-Гелеръ, Кузнецовъ, Деревницкій, Яшевскій, Горловъ.

ДОКЛАДЪ КОММИССИИ,

избранной для ревизіи отчета и дѣятельности
выборныхъ

съ 1 сентября 1881 г. по 1 сентября 1882 г.

ДОКЛАДЪ КОММИССІИ,

избранной для ревизіи отчета и дѣятельности выборныхъ съ
1 сентября 1881 г. по 1 сентября 1882 г.

Въ ревизіонную комиссію по запискамъ избраны съѣздомъ
А. Шейрманъ, Н. Авдаковъ и А. Алчевскій.

Для провѣрки денежнаго отчета ревизіонная комиссія при-
няла въ основаніе остатокъ суммъ, констатированный на 1 сен-
тября прошлаго года VI съѣздомъ, а именно 6,524 р. 12 коп.

Провѣривъ по документамъ поступленіе сбора въ $\frac{1}{15}$ коп. съ
пуда, за періодъ времени съ 1 сентября 1881 г. по 1 сентября
1882 года, оказалось всего въ приходѣ съ остаткомъ 36,293 руб.
67 коп.

За вычетомъ изъ этой суммы расходовъ въ 24,675 р. 12 к.,
произведенныхъ согласно постановленіямъ VI съѣзда, въ остаткѣ
должно быть 11,618 руб. 55 коп.

Эта послѣдняя сумма состоитъ изъ дѣйствительнаго наличнаго
остатка по 1 сентября 1882 г.—10,360 р. 57 коп. и долга выставки
въ 1,257 р. 98 коп., который долженъ уменьшиться взносами чле-
новъ, участвовавшихъ въ выставкѣ, подписавшихся, но еще ничего
не внесшихъ на ея устройство.

Констатируемый остатокъ на 1 сентября 1882 г.—10,360 р.
57 коп. разнится отъ остатка, показаннаго въ отчетѣ, на 162 руб.
40 коп.—на расходы по телеграммамъ, который, согласно § 15
правилъ по перевозкѣ, утвержденныхъ VI съѣздомъ, производится
за счетъ комиссіи выборныхъ, т. е. на счетъ 19,000 руб., assi-
гнованныхъ на содержаніе выборныхъ и ихъ комиссіи. Такимъ
образомъ, ревизіонная комиссія предлагаетъ съѣзду утвердить оста-
токъ на 1 сентября 1882 г. въ суммѣ 10,360 р. 57 коп., съ кото-
раго и постановить комиссіи выборныхъ вести прихода-расходный

ДОКЛАДЪ КОММИССІИ,

избранной для ревизіи отчета и дѣятельности выборныхъ съ
1 сентября 1881 г. по 1 сентября 1882 г.

Въ ревизионную комиссію по запискамъ избраны съѣздомъ
А. Шейрманъ, Н. Авдаковъ и А. Алчевскій.

Для провѣрки денежнаго отчета ревизионная комиссія при-
няла въ основаніе остатокъ суммъ, констатированный на 1 сен-
тября прошлаго года VI съѣздомъ, а именно 6,524 р. 12 коп.

Провѣривъ по документамъ поступленіе сбора въ $\frac{1}{15}$ коп. съ
пуда, за періодъ времени съ 1 сентября 1881 г. по 1 сентября
1882 года, оказалось всего въ приходѣ съ остаткомъ 36,293 руб.
67 коп.

За вычетомъ изъ этой суммы расходовъ въ 24,675 р. 12 к.,
произведенныхъ согласно постановленіямъ VI съѣзда, въ остаткѣ
должно быть 11,618 руб. 55 коп.

Эта послѣдняя сумма состоитъ изъ дѣйствительнаго наличнаго
остатка по 1 сентября 1882 г.—10,360 р. 57 коп. и долга выставки
въ 1,257 р. 98 коп., который долженъ уменьшиться взносами чле-
новъ, участвовавшихъ въ выставкѣ, подписавшихся, но еще ничего
не внесшихъ на ея устройство.

Констатируемый остатокъ на 1 сентября 1882 г.—10,360 р.
57 коп. разнится отъ остатка, показаннаго въ отчетѣ, на 162 руб.
40 коп.—на расходы по телеграммамъ, который, согласно § 15
правиль по перевозкѣ, утвержденныхъ VI съѣздомъ, производится
за счетъ комиссіи выборныхъ, т. е. на счетъ 19,000 руб., assi-
гнованныхъ на содержаніе выборныхъ и ихъ комиссіи. Такимъ
образомъ, ревизионная комиссія предлагаетъ съѣзду утвердить оста-
токъ на 1 сентября 1882 г. въ суммѣ 10,360 р. 57 коп., съ кото-
раго и постановить комиссіи выборныхъ вести прихода-расходный

журналъ до будущаго сѣзда. Въ журналѣ этомъ къ 23-му числу каждаго мѣсяца, когда всѣ выборные находятся въ сборѣ въ Харьковѣ, долженъ подводиться балансъ, наличныя суммы должны храниться на $\frac{1}{100}$ текущемъ счетѣ въ кредитномъ учрежденіи, и фактъ этотъ долженъ быть скрѣпленъ подписями всѣхъ выборныхъ и участвующаго на ежемѣсячномъ сѣздѣ уполномоченнаго.

Независимо отъ этого, ревизіонная комиссія полагаетъ необходимымъ вести особый счетъ вывратнаго поступления расходовъ по устройству выставки въ Москвѣ и отдѣльный счетъ фонда въ пользу горнорабочихъ, который къ 1 сентября настоящаго года состоялъ изъ 1,267 р. 20 коп., а въ день ревизіи его, 18 ноября с. г., составлялъ 2,074 р. и хранится въ кассѣ Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ, какъ и показано въ отчетѣ выборныхъ.

А. Шейрманъ. Угодно будетъ сѣзду утвердить предлагаемыя правила веденія отчетности?

Сѣздъ утверждаетъ.

Для контроля поступления сбора въ $\frac{1}{15}$ коп. съ пуда, въ комиссіи выборныхъ, по проекту ея дѣлопроизводителя, заготовлены особые бланки ежемѣсячнаго свода суточныхъ увѣдомленій о погрузкѣ угля на каждой станціи, отдѣльно для дорогъ Азовской и Донецкой. Эти бланки одобрены дорогами, но примѣняются только на Азовской желѣзной дорогѣ. Правленіе Донецкой желѣзной дороги, хотя и признало ихъ весьма цѣлесообразными еще въ іюлѣ 1881 г., но до сихъ поръ не примѣняетъ къ дѣлу.

Хотя ревизіонная комиссія можетъ, по рассмотрѣннымъ ею счетамъ, засвидѣтельствовать, что дѣйствительное поступленіе сбора въ $\frac{1}{15}$ коп. съ Донецкой желѣзной дороги разнится отъ расчета его, согласно даннымъ комиссіи выборныхъ, на самую незначительную сумму (за обревизованное время менѣе на 23 р. 47 к.), тѣмъ не менѣе она полагаетъ, что для правильной постановки дѣла вообще, и въ особенности, въ виду того, что часть этого сбора можетъ получить благотворительное назначеніе, желательно, чтобы контроль этому поступленію былъ вполне точный и потому пред-

лагаеть съѣзду просить Правленіе Донецкой желѣзной дороги, чтобы, при высылкѣ сбора въ $\frac{1}{15}$ коп., возвращался въ комиссію выборныхъ проконтролированный бланкъ свода суточныхъ увѣдомлений, доставляемый въ Правленіе ежемѣсячно комиссіею выборныхъ.

А. Шейрманъ. Утверждаетъ съѣздъ это постановленіе?

Съѣздъ утверждаетъ.

Правленіе Донецкой желѣзной дороги, въ письмѣ отъ 6 іюня 1881 года, за № 420, увѣдомило комиссію выборныхъ, что оно согласно съ ея предложеніемъ, чтобы 75% съ суммы подлежащаго къ уплатѣ сбора въ $\frac{1}{15}$ коп. оплачивалось здѣсь на мѣстѣ 5-го числа каждаго мѣсяца за мѣсяць прошедшій, а остальные 25% —по провѣркѣ счетовъ; но до сихъ поръ это не исполняется и поступленіе сбора запаздываетъ на мѣсяць и на полтора мѣсяца, почему ревизіонная комиссія предлагаетъ съѣзду поручить уполномоченнымъ ходатайствовать объ урегулированіи и ускореніи сроковъ поступления этихъ сборовъ.

Съѣздъ утверждаетъ.

Далѣе, Донецкая желѣзная дорога (согласно § 6 инструкции и постановленія Собранія при Техническо-Инспекторскомъ комитетѣ стр. 88) обязана дѣлать ежемѣсячныя заявленія въ комиссію выборныхъ о количествѣ вагоновъ, потребныхъ этой дорогѣ подъ нагрузку общественнаго угля, обозначая при этомъ какъ станцію отправленія, такъ и названіе копей, или имена поставщиковъ. На выборныхъ же Донецкой дороги лежитъ обязанность заносить эти вагоны въ очередные списки соответствующихъ станцій общимъ числомъ, не касаясь ни распредѣленія этихъ вагоновъ по суткамъ, ни направленій, въ которыхъ они имѣютъ быть перевезены. Все это ни дорогою, ни выборными не соблюдалось. Донецкая дорога никакихъ заявленій ни въ комиссію, ни выборнымъ не представляла и распорядилась погрузкою и развозкою своего угля безъ вѣдома выборнаго учрежденія. А потому ревизіонная комиссія считаетъ необходимымъ предложить съѣзду подтвердить необходимость соблюденія этихъ правилъ со стороны Донецкой желѣзной дороги, такъ какъ это есть прямое нарушеніе принципа выборнаго

учрежденія и правил перевозки, утвержденныхъ министерствомъ путей сообщенія, и не даетъ возможности комиссіи выборныхъ судить о средствахъ, удѣляемыхъ дорогою для собственныхъ перевозокъ минеральнаго топлива, а слѣдовательно дѣлать правильное распределеніе и вести правильную статистику.

Съѣздъ утверждаетъ.

Затѣмъ, переходя къ разбору дѣятельности выборныхъ, ревизіонная комиссія просмотрѣла протоколы ежемѣсячныхъ съѣздовъ въ Харьковѣ и замѣтила въ теченіи четырехъ лѣтнихъ мѣсяцевъ этого года отсутствіе на этихъ совѣщаніяхъ выборнаго по главной линіи Донецкой дороги, почему и предлагаетъ съѣзду постановить, чтобы выборный, въ случаѣ своего отсутствія по болѣзни или другой какой причинѣ, сообщалъ объ этомъ немедленно комиссіи выборныхъ, которая тотчасъ же приглашаетъ кандидата къ исправленію должности выборнаго. За выборнымъ, отсутствующимъ по болѣзни, сохраняется половинное его содержаніе; въ случаѣ же отсутствія выборнаго по другимъ причинамъ, или отказа его отъ этой должности, кандидатъ, вступившій въ исправленіе его обязанностей, получаетъ полное содержаніе.

Съѣздъ утверждаетъ.

Переходя къ разбору статистическихъ таблицъ, ревизіонная комиссія вновь позволяетъ себѣ обратить вниманіе гг. членовъ съѣзда на то, что съѣзды наши, будучи по преимуществу съѣздами шахтовладѣльцевъ, т. е. болѣе или менѣе постояннаго контингента лицъ, мало заинтересованы въ томъ, чтобы знать количество погруженныхъ вагоновъ тѣмъ или другимъ отправителемъ, которые могутъ непрерывно мѣняться. Намъ нужна статистика копей и потребителей, а этой статистики мы въ точности не имѣемъ. Таблицы 8, 9, 10, 14, 15 и 16 представляютъ такую массу отправителей, изъ коихъ большинство не имѣютъ вовсе копей и съѣзду неизвѣстно къ какимъ копиямъ слѣдуетъ отнести ихъ отправки. Съ другой стороны, по признанію гг. выборныхъ (стр. 19 отчета), статистическія таблицы потребителей не точны, такъ какъ въ рубрику частнаго потребленія вошло много отправокъ для газовыхъ заводовъ, промышленныхъ заведеній и даже для сахарныхъ заводовъ.

Такая неточность статистических данных не может служить твердою опорою для разных наших ходатайствъ и существеннымъ матеріаломъ для разныхъ практическихъ соображеній, какъ бы то было желательно.

Кромѣ того, на нынѣшнемъ съѣздѣ выяснилась необходимость веденія статистическихъ таблицъ, въ которыхъ кромѣ станцій отправленія приводились бы въ точности и станціи назначенія, чтобы знать количество поступленія угля въ разныхъ пунктахъ его потребленія.

Поэтому, ревизіонная коммиссія, сознавая важность такой точной статистики, предлагаетъ съѣзду вновь подтвердить свое прошлогоднее постановленіе, чтобы таблицы отправокъ велись по станціямъ и косямъ, а не отправителямъ, и особая статистика по станціямъ назначенія, и чтобы гг. выборные удовлетворяли только тѣмъ заявленіямъ отправителей, въ которыхъ будетъ указана копъ, подающая уголь, родъ его потребленія и направленіе или дорога назначенія.

О такой мѣрѣ гг. выборные конечно должны оповѣстить въ мѣстныхъ вѣдомостяхъ и вывѣсить объявленія на всѣхъ станціяхъ отправленія для всеобщаго свѣдѣнія. Имя получателя угля для коммисіи выборныхъ нѣтъ надобности знать, но съ какой копи онъ слѣдуетъ, для какой цѣли и куда уголь назначается, — для статистики необходимо.

Коммиссія предлагаетъ съѣзду просить гг. представителей Азовской и Донецкой дорогъ, чтобы введено было въ обязанность начальника станціи отправленія угля въ суточныхъ увѣдомленіяхъ отмѣчать и станціи назначенія для отправляемаго угля.

Съѣздъ утверждаетъ.

Статистическій трудъ и контроль сбора въ $\frac{1}{15}$ коп. съ пуда ведется канцеляріею коммисіи выборныхъ, и ея дѣлопроизводитель, г. Богдановичъ, весьма добросовѣстно и точно установилъ и форму этихъ отчетовъ и способъ ихъ веденія, почему ревизіонная коммиссія считаетъ своимъ долгомъ благодарить г. Богдановича за его усердіе и предлагаетъ съѣзду назначить 1000 рублей наградныхъ

г. Богдановичу и другимъ служащимъ въ канцеляріи. Распредѣленіе же этой суммы между служащими въ канцеляріи предоста-
вить самимъ гг. выборнымъ.

Съѣздъ утверждаетъ.

Въ заключеніе, ревизіонная комиссія предлагаетъ съѣзду утвер-
дить слѣдующую смѣту на будущій годъ, считая таковой съ 1-го
Декабря 1882 года.

С М Ъ Т А

П р и х о д ъ.

Предполагается, что будетъ отправлено до 100,000 вагоновъ въ годъ по 40 коп. съ вагона	40,000 р.
	<hr/>
	40,000 р.

Р а с х о д ъ.

Предсѣдателю комиссіи выборныхъ	5,000 „
Двумъ выборнымъ по Донецкой желѣзной дорогѣ, каждому по 4.000 рублей	8,000 „
Дѣлопроизводителю комиссіи выборныхъ г. Богда- новичу	3,000 „
Расходу по канцеляріи комиссіи	3,800 „
Субсидія горному листку. ,	1,800 „
Тремъ уполномоченнымъ по 1000 рублей	3,000 „
Расходы по съѣзду	2,000 „
	<hr/>
	26,600 р.

Остатокъ предвидится около 13,400 рублей.

Гг. выборные должны получать свое содержаніе во время
ежемѣсячныхъ совѣщательныхъ Собраній за прошедшій мѣсяць, а
гг. уполномоченные получаютъ его пополамъ—въ декабрѣ и въ фев-
ралѣ,—по 500 руб. Расходы же на содержаніе комиссіи выборныхъ
производятся по мѣрѣ надобности, причѣмъ всѣ деньги по сбору въ
1/16 коп. съ пуда всегда должны находиться на текущемъ счету въ
банкѣ.

Съѣздъ утверждаетъ.

А. Шейерманъ.

ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

по пересмотру правилъ о перевозкѣ минераль-
наго топлива VII съѣзду углепромышленниковъ
юга Россіи.

Докладъ Коммисси

по пересмотру правилъ о перевозкѣ минеральнаго топлива
VII съѣзду углепромышленниковъ юга Россіи.

Милостивые Государы!

При обсужденіи вопроса о перевозкахъ минеральнаго топлива Донецкаго бассейна, многіе изъ гг. углепромышленниковъ заявили, что во время перевозки отправляемаго ими угля и антрацита неоднократно возникали случаи затрудненій и неправильностей, которые, въ видахъ доставляемаго ими неудобства, а часто и убытковъ, необходимо устранить. Такъ какъ большинство этихъ случаевъ возникаетъ вслѣдствіе осложненій, происходящихъ отъ примѣненія къ перевозкамъ угля правилъ о перевозкахъ, данныхъ къ руководству Министерствомъ путей сообщенія и конвенціи, заключенной между дорогами, общей для всѣхъ грузовъ вообще, въ которыхъ крайне трудно было предусмотрѣть всѣ случайности, а между тѣмъ уголь, какъ грузъ имѣющій свои особыя качества и перевозящійся въ сравнительно огромныхъ количествахъ, дѣйстви-тельно требуетъ установленія особыхъ и весьма подробныхъ правилъ перевозки, прямо вытекающихъ изъ практики,—съѣздъ нашелъ нужнымъ поручить особой коммиссіи разсмотрѣніе всѣхъ случаевъ, вызывающихъ затрудненія при перевозкѣ минеральнаго топлива, и формулировать ходатайства передъ надлежащими мѣстами и лицами о необходимыхъ дополненіяхъ и исправленіяхъ въ правилахъ перевозки и конвенціяхъ дорогъ, для устраненія сказанныхъ затрудненій.

Съ цѣлью достигнуть большей послѣдовательности, коммиссія признала за лучшее, при обсужденіи вопросовъ, касающихся улучшенія порядка перевозокъ, идти параграфъ за параграфомъ „пра-

вить о перевозкѣ минеральнаго топлива, изданныхъ Министерствомъ путей сообщенія“, и, разбирая заявленія относящіяся къ каждому изъ нихъ, формулировать проектъ необходимаго, по мнѣнiю комиссiи, ходатайства, объ измѣненiи или дополненiи соотвѣтствующаго пункта этихъ правилъ.

Правила о перевозкѣ минеральнаго топлива съ расположенныхъ по Курско-Харьково-Азовской и Донецкой желѣзнымъ дорогамъ копей при участiи избираемыхъ съѣздами уполномоченныхъ и выборныхъ отъ углепромышленниковъ.

а) ПРАВИЛА ОБЩАЯ.

Избираемые углепромышленными съѣздами выборные допускаются къ распредѣленiю подвижнаго состава, представляемаго Курско-Харьково-Азовскою и Донецкою желѣзными дорогами, подъ перевозку минеральнаго топлива, на слѣдующихъ основанiяхъ:

§ 1. Къ 20 числу каждаго мѣсяца выборные отъ углепромышленниковъ, каждый въ своемъ районѣ, собираютъ заявленія копей и складовъ (форма № 1) о размѣрѣ желательной перевозки въ теченiи наступающаго мѣсяца; составленныя выборными изъ этихъ заявленiй вѣдомости (форма № 2) сосредоточиваются къ 23 числу каждаго мѣсяца въ г. Харьковѣ у избираемаго съѣздомъ председателя комиссiи выборныхъ.

По заявленiю выборныхъ, въ этомъ § слова „собираютъ заявленiя“ слѣдуетъ замѣнить словами „получаютъ заявленiя“, такъ какъ дѣйствительно эти заявленiя доставляются выборнымъ въ совершенно готовомъ видѣ копиями и складами.

§ 2. Къ тому же времени, т. е. къ 23^ю числу, предсѣдатель комиссіи выборныхъ получаетъ отъ главнѣйшихъ потребителей минеральнаго топлива свѣдѣнія объ имѣющихся у нихъ запасахъ (форма № 3) и, на основаніи тѣхъ и другихъ данныхъ (отъ потребителей и отъ выборныхъ), составляетъ на предстоящій мѣсяць общій планъ перевозокъ (форма № 4), который и вноситъ на обсужденіе особаго совѣщанія изъ представителей желѣзныхъ дорогъ.

Примѣчаніе. Сношеніе съ управленіемъ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, по перевозкѣ угля съ копей Азовской и Донецкой дорогъ, возлагается на ближайшаго къ Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ выборнаго отъ копей, расположенныхъ по Донецкой дорогѣ. Обязанности этого выборнаго изложены въ циркулярѣ о порядкѣ снабженія минеральнымъ топливомъ желѣзныхъ дорогъ и прочихъ потребителей, получающихъ таковое при посредствѣ Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги.

Въ виду того, что при составленіи выборными плановъ перевозокъ на предстоящій мѣсяць имъ приходится руководствоваться заявленіями, съ одной стороны, потребителей, а съ другой—отправителей, которыя въ нѣкоторыхъ случаяхъ могутъ между собой разниться, а иногда получается только одно изъ этихъ заявленій, комиссія полагаетъ, что при составленіи плана перевозокъ въ него должно быть внесимо выборными, въ первомъ случаѣ, то заявленіе, которое меньше, а во второмъ—то, которое получено. Поэтому ко 2 § необходимо добавить 2-е примѣчаніе такого содержанія: если заявленіе копей или складовъ о размѣрѣ желательной перевозки разнится отъ заявленія потребителей минеральнаго топлива относительно требованія на перевозку, то предсѣдатель комиссіи выборныхъ вноситъ въ планъ перевозки меньшую изъ этихъ двухъ цифръ; если же заявленіе на перевозку поступило отъ склада или копи, а отъ потребителя не поступало, или обратно, то въ планъ перевозки вносится лишь то заявленіе, которое поступило.

По поводу примѣчанія ко 2 § выяснилось, что въ будущемъ

1883 году ожидается значительное увеличеніе перевозокъ съ восточной части Донецкой дороги на дорогу Козлово-Воронежско-Ростовскую; а такъ какъ, по заявленію представителей этихъ дорогъ, въ настоящее время сношенія между ними опредѣляются максимальнымъ конвенціоннымъ обмѣномъ въ 50 вагоновъ, безъ отдѣленія въ этой цифрѣ обмѣна угля отъ прочихъ товаровъ, что ставитъ размѣръ угольнаго движенія въ положеніе крайне неопредѣленное и противорѣчитъ требованіямъ § 3 правилъ перевозокъ, гдѣ сказано: принятыя на совѣщаніяхъ цифры перевозки минеральнаго топлива по отдѣльнымъ дорогамъ обязательны для этихъ дорогъ хотя бы послѣ того имъ предъявлены были другіе болѣе цѣнные грузы, — комиссія полагаетъ необходимымъ установить, чтобы Козлово - Воронежско - Ростовская дорога черезъ своего представителя участвовала въ ежемѣсячныхъ совѣщаніяхъ, собирающихся въ Харьковѣ, и чтобы принятыя ею цифры угольныхъ перевозокъ были для нея также обязательны, какъ для прочихъ дорогъ, участвующихъ въ этихъ со-

вѣщаніяхъ. Въ виду этого постановленія комиссіи, предлагается ходатайствовать объ исключеніи изъ примѣчанія къ § 2 второй части, отъ словъ: „обязанности этого выборнаго“ до конца.

По предмету сношеній Козлово-Воронежско-Ростовской дороги съ Донецкою на ст. Звѣрево выборный отъ Донецкихъ углепромышленниковъ заявилъ, что, во 1-хъ, онъ опасается того, что развитіе перевозокъ минеральнаго топлива, слѣдующаго съ Донецкой дороги на Козлово-Воронежско-Ростовскую, черезъ станцію Звѣрево, можетъ неблагоприятно повліять на перевозку антрацита и угля, отправляемаго съ южныхъ станцій Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, и 2-е, что уголь, слѣдующій съ Донецкой дороги на Козлово-Воронежско-Ростовскую для дальнѣйшаго направленія на дороги II и I группъ, занимая собою крытые и наиболѣе удобные для перевозки угля вагоны, оставляетъ въ распоряженіи Донскихъ углепромышленниковъ почти исключительно одни лишь угольные вагоны типа Воронежско-Ростовской дороги, которые для перевозки минеральнаго топлива, и особенно антра-

цита, совершенно непригодны. По первому заявленію представитель Козлово-Воронежско-Ростовской дороги объяснилъ, что ежели общій размѣръ предстоящей перевозки не превыситъ 40 милліоновъ пудовъ, то затрудненій въ перевозкахъ минеральнаго топлива, передаваемого на ст. Звѣрево по Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ, не будетъ. По второму заявленію, послѣ продолжительныхъ и всестороннихъ преній, комиссія признала необходимымъ настоятельно ходатайствовать передъ Министеромъ путей сообщенія о томъ, чтобы всѣ угольные вагоны типа Донецкой дороги, а также и другихъ дорогъ, по мѣрѣ того какъ будутъ требовать перестройки вслѣдствіе ветхости деревянныхъ частей, постепенно перестраивались бы по типу угольнаго вагона, выработанному на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ (бывшему на выставкѣ) и тѣмъ достигнуть болѣе удобной нагрузки и выгрузки угля и антрацита, а также безпрепятственнаго приѣма угольныхъ вагоновъ всѣми дорогами въ прямомъ сообщеніи, такъ какъ вагоны этого типа удобны для перевозки многихъ другихъ

грузовъ. Что же касается угольныхъ вагоновъ типа Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, то въ ихъ конструкціи, по заявленію выборнаго отъ Донскихъ углепромышленниковъ, необходимо теперь же сдѣлать измѣненіе, при которомъ люки въ продольныхъ стѣнкахъ были бы замѣнены болѣе широкимъ и высокимъ отверстіемъ и дверью для отстраненія крайней убыточности и неудобства при нагрузкѣ и выгрузкѣ крупныхъ кусковъ антрацита и, наконецъ, настоятельно просить Министерство путей сообщенія, чтобы угольные вагоны для строящейся Екатерининской дороги заказывались исключительно по типу Азовской дороги, такъ какъ вагоны, нынѣ находящіеся въ употребленіи на Донецкой дорогѣ, какъ оказалось на практикѣ, не только не удобны для перевозки другихъ грузовъ, но даже и для угля.

Представители желѣзныхъ дорогъ заявили, что, въ видахъ большаго успѣха въ перевозкѣ угля, необходимо достигнуть, чтобы перевозка угля была болѣе равномерно распределена на весь годъ, и чтобы нынѣ существующія колебанія между предѣлами

6-и и 10-и ежедневныхъ поѣздовъ, въ среднемъ мѣсячномъ выводѣ были по возможности уменьшены (см. отчетъ выборныхъ, стр. 8). О необходимости достиженія этой равномерности представителями дорогъ было неоднократно заявляемо на совѣщаніяхъ въ городѣ Харьковѣ и выяснено, что Курско-Харьково-Азовская дорога, достигнувъ уже крайняго напряженія своей провозной способности, не можетъ послѣдующимъ усиленіемъ перевозокъ покрыть недовозъ предъидущаго времени, происшедшій вслѣдствіе недогрузовъ угля, а потому, разъ назначенный къ перевозкѣ и не отправленный своевременно уголь составляетъ чистую потерю въ количествѣ общаго итога годовой перевозки. По этому предмету комиссія полагаетъ нужнымъ просить съѣздъ обратить на это обстоятельство вниманіе гг. углепромышленниковъ и особенно гг. выборныхъ, ибо дальнѣйшее увеличеніе вывоза угля Донецкаго бассейна на мѣста его потребленія будетъ прямо зависѣть отъ равномерности назначенія перевозокъ по ежемѣсячно составляемымъ спискамъ.

§ 3. Къ 25 числу каждого мѣсяца, или ко дню, опредѣленному на предъидущемъ совѣщаніи, представители дорогъ: Донецкой, Курско-Харьково-Азовской, Лозово-Севастопольской, Харьковско-Николаевской и Московско-Курской собираются въ г. Харьковъ для совѣщанія по перевозкѣ минеральнаго топлива копей, расположенныхъ на дорогахъ Курско-Харьково-Азовской и Донецкой.

Совѣщаніе, по выборѣ изъ своей среды предсѣдателя, рассматриваетъ, совмѣстно съ выборными отъ углепромышленниковъ, планъ, и окончательно устанавливаетъ размѣръ и направленіе перевозокъ въ теченіи слѣдующаго мѣсяца; заключеніе совѣщанія передается къ руководству комиссіи выборныхъ. Принятая на совѣщаніяхъ цифры перевозки минеральнаго топлива по отдѣльнымъ дорогамъ обязательны для этихъ дорогъ, хотя бы послѣ того имъ предъявлены были другіе болѣе цѣнные грузы. Дороги, не приславшія на совѣщаніе своихъ представителей, считаются согласившимися съ постановленіями совѣщаній.

Независимо отъ установленія размѣра и направленія пе-

По § 3, какъ сказано выше, въ число дорогъ, участвующихъ въ ежемѣсячныхъ совѣщаніяхъ въ Харьковѣ, включить Козлово-Воронежско-Ростовскую дорогу.

ревозки, совѣщанія обсуждаютъ, съ участіемъ уполномоченныхъ отъ углепромышленныхъ сѣздовъ, всѣ вопросы, имѣющіе отношеніе къ передвиженію по желѣзн. дорогамъ каменноугольныхъ грузовъ.

Трудамъ совѣщаній ведетъ ся протоколъ, который представляется предсѣдателемъ на разсмотрѣніе Техническо-Инспекторскаго Комитета.

Члены правительственной инспекціи дорогъ, перевозящихъ Донецкое минеральное топливо, принимаютъ, буде признаютъ полезнымъ, участіе въ упомянутыхъ совѣщаніяхъ.

§ 4. Потребныя, согласно заключенію совѣщанія, перевозочныя средства распредѣляются комиссіею выборныхъ: по дорогамъ, станціямъ, направленіямъ и по роду потребителей. Составленное, по формѣ вѣдомости № 5, распредѣленіе сообщается инспекціямъ и управленіямъ дорогъ непосредственной отправки минеральнаго топлива не позже, какъ за три дня до введенія онаго въ дѣйствіе.

При распредѣленіи перевозочныхъ средствъ комиссія выборныхъ руководствуется слѣдующими основаніями:

По § 4 Комиссія признала болѣе удобнымъ форму вѣдомости № 5, по которой распредѣленіе сообщается инспекціямъ и управленіямъ дорогъ непосредственной отправки, замѣнить копіею съ общаго плана перевозокъ формы № 4, а потому § 4 отъ словъ: „составленная по формѣ вѣдомости № 5“ до словъ: „введенія онаго въ дѣйствіе“ измѣнить такъ: копія съ общаго плана перевозокъ (форма № 4) со сдѣланными въ ней исправленіями, согласно заключенію совѣщанія, сообщается инспекціямъ и управленіямъ дорогъ, участву-

а) копиямъ и складамъ, представляющимъ минеральное топливо потребителямъ, подлежащимъ обязательному удовлетворенію, назначаются сполна такія перевозочныя средства, которыми возможно обезпечить: а) желѣзнымъ дорогамъ — установленныя для нихъ нормы зимняго и лѣтняго запасовъ топлива, б) остальнымъ привилегированнымъ потребителямъ — безостановочное дѣйствіе ихъ производствъ.

б) копиямъ и складамъ, запродавшимъ минеральное топливо прочимъ потребителямъ, назначаются остальные перевозочныя средства, каковыя, вмѣстѣ съ первыми (пункт. а.), не должны превосходить общихъ перевозокъ минеральнаго топлива, определенныхъ для Курско-Харьково-Азовской дороги и частныхъ перевозокъ того же топлива, отдѣленныхъ Козлово-Воронежско-Ростовскою дорогою на удовлетвореніе донецкихъ грузовъ.

в) при распредѣленіи перевозочныхъ средствъ, упомянутыхъ въ пунктѣ б, принимается во вниманіе состояніе запродажъ и запасовъ на станціяхъ и на коняхъ, производительность коней, и наблюдается, чтобы отправите-

лющимъ въ перевозкѣ минеральнаго топлива не позже, какъ за три дня до введенія въ дѣйствіе.

Пункты а, б и в того же § хотя и обнимаютъ собою такія отношенія углеотправителю къ выборнымъ, а этихъ послѣднихъ къ желѣзнымъ дорогамъ, которыя во многихъ частныхъ случаяхъ крайне осложняются, но, тѣмъ не менѣе, коммиссія пришла къ единогласному заключенію, что не только эти, но и многія другія осложненія сами собою устранятся, ежели выборный восточной части Донецкой дороги будетъ имѣть мѣсто пребыванія на Луганскомъ заводѣ, гдѣ помѣщается управленіе Донецкой дороги. Что же касается изложенія этихъ пунктовъ, то они могутъ остаться безъ измѣненія.

ли, снабжающіе привилегированныхъ потребителей, удовлетворялись по остальнымъ своимъ частнымъ отправкамъ тогда, когда всѣ остальные отправители получаютъ соотвѣтствующее первымъ отправителямъ число вагоновъ. *)

§ 7. Очередь каждаго отправителя, не нагружившаго вагоновъ въ назначенный срокъ, передается: а) отъ отправителя привилегированнаго къ другому такому же отправителю, въ пополненіе недочета по его отправкѣ, если таковой окажется, или частному отправителю первой очереди; б) отъ частнаго отправителя—другому частному, по очереди той же станціи отправленія.

*) Лица, купившія минеральное топливо на копяхъ, пользуются правомъ отправки согласно пунк. а, б и в § 4, причемъ подаваемые имъ вагоны зачисляются въ очередь тѣхъ копей, на коихъ уголь ими купленъ.

§ 5 Остается безъ измѣненія.

§ 6 тоже.

Въ виду того, что не всегда замѣна очереди отправителя, не нагружившаго вагоновъ въ назначенный срокъ, можетъ быть передана другому отправителю по очереди на той же станціи отправленія, а также потому что никакая перемѣна очереди не можетъ быть сдѣлана безъ вѣдома выборнаго соотвѣтствующаго райсна, § 7 предположено изложить такъ: очередь каждаго отправителя, не нагружившаго вагоновъ въ назначенный срокъ, по сношеніи выборнаго съ управленіемъ дороги, передается: . . . и т. д. другому частному лицу преимущественно по очереди той же станціи отправленія.

§§ 8, 9, 10, 11, 12, 13 и 14 остаются безъ измѣненій.

Правила, относящіяся до отправокъ съ Донецкой каменно-угольной желѣзной дороги.

Въ общемъ исключительныя правила, относящіяся до отправокъ съ Донецкой дороги, вызваны тѣмъ обстоятельствомъ, что на этой дорогѣ находится значительное число станцій отправленія съ большимъ числомъ отправителей, и при томъ до сего времени выборный имѣлъ мѣсто жительства на ст. Марьевкѣ, а управленіе дорогою находится въ Луганскомъ заводѣ. Понятно, что время, необходимое для взаимныхъ сношеній между собою отправителей, начальниковъ станцій, выборнаго и управленія дорогою, иногда бываетъ настолько продолжительно, что окончательныя распоряженія по предмету отказовъ отъ нагрузки, замѣны очередей, перемѣны направленія отправки и тому подобное, опаздываютъ, и приходятъ уже по истеченіи сроковъ, опредѣленныхъ для ихъ исполненія въ соответствующихъ §§ правилъ. Изъ этого проистекаютъ: значительная потеря во времени, множество недоразумѣній между управленіемъ дороги и углепромышленниками и, наконецъ, непроизводительный простой подвижнаго со-

става, назначеннаго для угольныхъ перевозокъ. По мнѣнію комиссіи, всѣ эти недоразумѣнія и затрудненія устроятся въ значительной степени, коль скоро мѣстопробываніе выборнаго восточнаго района Донецкой дороги будетъ перепесено въ Луганскій заводъ, и исключительныя правила, относящіяся до отправокъ съ Донецкой дороги, будутъ имѣть примѣненіе лишь въ рѣдкихъ случаяхъ. Тѣмъ не менѣе комиссія пришла къ заключенію, что они все таки должны быть оставлены въ дѣйствиі въ видахъ необходимости поддерживать правильность перевозокъ, такъ какъ равномерность отправокъ и исполненіе ежемѣсячнаго распределенія отправителями Донецкой дороги отражается на равномерности угольнаго движенія по Курско-Харьково-Азовской и занею лежащими дорогами.

По разсмотрѣніи этихъ правилъ, комиссія признала нужнымъ проектировать въ нихъ слѣдующія измѣненія:

§ 15. Отказы отъ нагрузки (т. е. вагоновъ, назначенныхъ какъ по мѣсячному, такъ и по дополнительному спискамъ выборныхъ), а равно и заявленія на

§ 15 изложить такъ:

Отказы отъ нагрузки (вагоновъ, назначенныхъ какъ по мѣсячному, такъ и по дополнительному списку выборныхъ) сооб-

новые вагоны (требуемые сверх упомянутых двух списков), доставляются углеотправителями на имя начальника станціи отправления, который сообщает о томъ: управленію Донецкой дороги—служебною депешю, а выборному отъ углепромышленниковъ — депешю, оплаченною за счетъ комиссіи выборныхъ. *)

§ 16. Отказы отъ нагрузки дѣлаются за трое сутокъ до дня, назначеннаго для исполненія этой операціи по мѣсячному или до·полнительному списку выборныхъ.

§ 17. Первые 36 часовъ со времени поступления отказа от-

*) Заявленія на новые вагоны могутъ поступать отъ углеотправителей непосредственно къ выборнымъ, но при непремѣнномъ условіи одного временнаго увѣдомленія или (т. е. углеотправителями) также и управленія Донецкой дороги. Неувѣдомленіе въ указанномъ выше случаѣ управленія Донецкой дороги, какъ равно и непосредственное обращеніе въ управленіе одной Донецкой дороги, дѣлаютъ заявленія недействительными.

щаются своевременно (§ 16) отправителемъ начальнику станціи, а этимъ послѣднимъ, по телеграфу, управленію дороги и въ копіи выборному (тою же самою телеграммою). О перемѣнѣ на·правленія отправки, перемѣнѣ станціи нагрузки и о требованіи новыхъ вагоновъ, отправитель непосредственно заявляетъ письменно или телеграммою выборному, который сносится съ управленіемъ дороги по предмету необходимыхъ на эти случаи распоряженій.

Примѣчаніе въ вынос·кѣ къ § 15 исключить.

Въ § 16 отказы отъ нагрузки дѣлаются за двое сутокъ и т. д. вмѣсто трехъ, какъ это полагалось прежде.

§ 17 изложить такъ:

Первые 12 часовъ (деннаго времени, считая отъ 9 часовъ утра до 9 часовъ вечера) со времени поступления отказа от·правителя отъ нагрузки, (см. § 16) управленіе Донецкой дороги ожи·даетъ отъ выборныхъ замѣщенія этого отказа; по истеченіи же срока, т. е. по прошествіи полнаго дня, или 12-ти часовъ дневнаго времени, (за исключеніемъ

правителя отъ нагрузки (см. § 16), управление Донецкой дороги ожидаетъ отъ выборныхъ замѣщенія этого отказа; по истеченіи же указаннаго срока, т. е. послѣ полуночи со вторыхъ на третьи сутки, управление вступаетъ въ распоряженіе вагонами, отъ нагрузки коихъ послѣдовали отказы, и обращаетъ таковыя вагоны, по своему усмотрѣнію, подъ всякіе грузы, не исключая и минеральнаго топлива.

§ 21. Своевременною подачею вагона подъ нагрузку считается полдень того дня, на который подача была по спискамъ назначена.

§ 22. Расчеты по установленнымъ въ § 18 обоюднымъ штрафамъ производятся между управлениемъ Донецкой дороги и отдѣльными углепромышленниками на станціяхъ отправленія

ночи), управление дороги вступаетъ.... и т. д. до конца.

§ 18 Остается безъ измѣненія.

§ 19 Исключить.

§ 20 Остается безъ измѣненія.

§ 21 Изложить такъ:

Своевременною подачею вагоновъ подъ нагрузку считается 9 часовъ утра того дня, на который подача была по спискамъ назначена, кромѣ станцій, расположенныхъ по Звѣревской и Крипичной вѣтвямъ, куда вагоны должны прибывать къ 12-ти часамъ дня.

§ 22. Вопросъ о расчетахъ по штрафамъ между углепромышленниками и управлениемъ Донецкой дороги былъ обсуждаемъ на совѣщаніи въ Харьковѣ 21-го Юля 1882 года. Мнѣніе по это-

въ теченіи того мѣсяца, къ которому штрафы эти относятся. Окончательный же расчетъ по всѣмъ, неуплаченнымъ сторонами, вышеупомянутымъ штрафамъ, по произведеннымъ управленіемъ Донецкой дороги за счетъ комиссіи выборныхъ телеграфнымъ расходамъ, а равно и по собранному въ пользу той же комиссіи повагонному сбору—производится между управленіемъ дороги и комиссіею выборныхъ на ежемѣсячныхъ въ городѣ Харьковѣ совѣщаніяхъ.

му предмету выборныхъ и представителей дорогъ изложено въ отчетѣ комиссіи выборныхъ, стр. 25.

По всестороннемъ обсужденіи этого вопроса, комиссія пришла къ заключенію, что § 22 слѣдовало бы изложить такъ: всякій случай уплаты штрафа, предвидѣнный §§ 18, 20 и 21, отправителемъ управленію дороги, или обратно, констатируется составляемымъ на станціи актомъ за подлежащими подписями обѣихъ сторонъ, съ удостовѣреніями подобными тѣмъ, которыя требуются вообще при неправильностяхъ по отправкамъ, предвидѣнныхъ конвенціею дорогъ. Расчеты между управленіемъ Донецкой дороги и отдѣльными углепромышленниками производятся въ теченіи того мѣсяца, къ которому эти штрафы относятся. Еслибы которая либо изъ сторонъ, обязанныхъ уплатою штрафа, не уплатила причитающихся съ нея суммъ, то сторона, не получившая уплаты, вноситъ черезъ комиссію выборныхъ свое требованіе на обсужденіе ближайшаго съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

§§ 23, 24 и 25 остаются безъ измѣненія.

О недостаткахъ.

Опредѣленіе недостатка минеральнаго топлива, при его перевозкѣ, и расчеты по удовлетворенію товарохозяевъ за эти недостатки—исчисляются на основаніи циркуляровъ Техническо-Инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 6 ноября 1878 за № 14070 и отъ 28 мая 1879 года за № 5796. Всестороннее разсмотрѣніе этихъ распоряженій Министерства путей сообщенія, въ примѣненіи ихъ къ практикѣ, возбудило многія заявленія, которыя въ общемъ сводятся къ слѣдующему:

1) Необходимо ходатайствовать передъ Министерствомъ путей сообщенія, чтобы, во исполненіе перваго изъ сказанныхъ циркуляровъ, на всѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ не только отправка, но и полученіе угля превышаетъ 500 тыс. пуд., были установлены вѣсовые помосты лучшихъ и испытанныхъ въ Россіи системъ. За установкою уже вѣсовъ на станціяхъ Лисичанскѣ и Должикѣ Донецкой дороги, просить о скорѣйшей установкѣ вѣсовыхъ помостовъ на станціяхъ: Петровская—Донецкой дороги, Вири, Го-

ловашевка и Ахтырка—Харьково-Николаевской дороги, Мироновка, Бѣлая церковь и Воронцово-Городище—Фастовской дороги.

2) Просить о пересмотрѣ правилъ повѣрки и содержанія вѣсовъ, такъ какъ существующее на этотъ предметъ положеніе, заключаая въ себѣ весьма сложную регламентацію, предъявляетъ такія требованія къ чувствительности вѣсовъ, которыя при мѣстныхъ климатическихъ условіяхъ практически недостижимы. Было бы желательно, чтобы положеніе это болѣе отвѣчало практикѣ и, пренебрегая излишнею чувствительностью вѣсовъ, точно опредѣлило бы максимумъ возможной погрѣшности при взвѣшиваніи, который могъ бы быть на практикѣ достигнутъ.

3) Опытъ перевозки минеральнаго топлива въ количествѣ многихъ десятковъ милліоновъ пудовъ указалъ, что потеря угля въ пути отъ раструски и усушки совершенно ничтожна, и что недостачи происходятъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда нагруженный въ вагоны уголь утрачивается отъ причинъ совершенно случайныхъ, за которыя желѣзные дороги должны быть отвѣтственны.

Вслѣдствіе этихъ соображеній углепромышленники считаютъ нужнымъ ходатайствовать, чтобы безотвѣтственныя потери для желѣзныхъ дорогъ, перевозящихъ русское минеральное топливо, установленныя циркуляромъ отъ 28 мая 1879 года за № 5796, въ 3⁰/₀, были уменьшены для антрацита до 1⁰/₀, а для курнаго угля до 1¹/₂⁰/₀, и чтобы при перевозкѣ антрацита вагоны нагружались 606 пудами, изъ коихъ 6 пудовъ бесплатно перевозимаго привѣса, полагаемаго на безотвѣтственную потерю, а при нагрузкѣ курнаго угля вагонъ нагружался бы 609 пуд., изъ коихъ 9 пудовъ составляли бы бесплатно перевозимый привѣсъ для покрытія безотвѣтственной потери; въ обоихъ случаяхъ дороги должны быть отвѣтственны за полный грузъ каждаго вагона въ 600 пудовъ.

Представители желѣзныхъ дорогъ съ своей стороны возразили, что, такъ какъ часто уголь, нагружаемый въ сыромъ и даже мокромъ видѣ, на пути высыхаетъ и черезъ то теряетъ часть своего вѣса, и кромѣ того, количество допускаемыхъ потерь введено въ договоры, заключенные

съ имѣющимися на нѣкоторыхъ дорогахъ отвѣтственными артелями,—они полагаютъ въ настоящее время уменьшеніе процентовъ безотвѣтственныхъ потерь неудобнымъ. По ихъ мнѣнію, необходимо, съ одной стороны, обождать результатовъ опытовъ, производящихся по II и III группамъ желѣзныхъ дорогъ, касающихся убыли угля въ пути, а съ другой—истеченія срока условій заключенныхъ дорогами съ отвѣтственными артелями. Коммиссія полагаетъ нужнымъ: 1) просить предсѣдателей съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ II и III группъ сообщить уполномоченнымъ съѣзда результаты произведенныхъ опытовъ перевозки угля, съ цѣлью опредѣленія его естественной убыли въ пути, и 2) просить Министерство путей сообщенія предложить правленіямъ обществъ дорогъ, перевозающихъ уголь, при заключеніи новыхъ договоровъ съ артелями имѣть въ виду уменьшеніе безотвѣтственныхъ % потерь угля при его перевозкѣ.

Объ излишнемъ вѣсѣ или перегрузкѣ.

Многими углепромышленниками было заявлено, что на передаточныхъ станціяхъ Краматоровка и Константиновка Донецкой дороги изъ нѣкоторыхъ

вагоновъ отгружается иногда значительное количество угля, составляющее избытокъ нагрузки свыше 609 пудовъ, и уголь этотъ, оставаясь на передаточныхъ станціяхъ сложеннымъ въ кучи, современнымъ совершенно утрачивается, и, такимъ образомъ, эти отгрузки вводятъ углеотправителей въ ничѣмъ невознаградимыя убытки. Обсудивъ причины этаго явленія и подвергнувъ ихъ всестороннему обсужденію, коммиссія пришла къ заключенію, что:

1) отгрузки на передаточныхъ станціяхъ Донецкой дороги, главнымъ образомъ, происходятъ потому, что, въ силу § 118 конвенціи дорогъ 3 группы, дорога отправительница отвѣтственна передъ слѣдующими за ней дорогами за всѣ послѣдствія, которыя могутъ произойти въ пути отъ излишне нагруженнаго товара въ вагонѣ, въ количествѣ большемъ 610 пудовъ, а потому Донецкая дорога и поставлена въ необходимость производить отгрузку излишне нагруженнаго угля.

2) Большинство случаевъ отгрузки производится изъ вагоновъ нагружаемыхъ на станціяхъ, немѣющихся въ совѣсныхъ помостовъ и потому не взвѣшенныхъ при

отправленіи. Отсюда слѣдуетъ, что установкою вѣсовъ на станціяхъ непосредственной отправки угля многіе случаи отгрузки сами собой устранятся.

3) Въ виду того, что наибольшее количество угля перевозится въ открытыхъ вагонахъ, которыхъ подъемная сила, безъ ущерба для безопасности движенія (по силѣ осей и рессоръ), можетъ быть допущена въ 650 пудовъ, на совѣщаніи 1 сентября 1880 года въ городѣ Харьковѣ постановлено было обратиться къ управленіямъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ угля, съ приглашеніемъ допустить нагрузку угля въ принадлежащія имъ вагоны до 650 пудовъ, съ тѣмъ, чтобы на всякомъ вагонѣ типа, допускающаго подобную вмѣстимость, надпись: грузъ 600 пуд. была замѣнена новою: грузъ 650 пуд. Такъ какъ излишній грузъ рѣдко выходитъ за предѣлы указаннаго выше вмѣстимости вагона, то, очевидно, что при помощи изложенныхъ мѣръ число случаевъ отгрузки должно значительно уменьшиться.

На это приглашеніе получены утвердительные отвѣты отъ дорогъ: Курско-Харьково-Азовской,

Харьково-Николаевской, Донецкой и Московско-Курской, но надпись о вместимости вагоновъ большинствомъ этихъ дорогъ еще не исправлена, а потому отгрузки все еще имѣютъ мѣсто. Поэтому комиссія полагаетъ необходимымъ вновь просить управления названныхъ дорогъ о скорѣйшемъ исправленіи сказанныхъ надписей для уменьшенія случаевъ отгрузки.

Само собою разумѣется, что въ тѣхъ случаяхъ, когда грузъ угля въ вагонѣ не превышаетъ 650 пудовъ, провозная плата взывается за дѣйствительный вѣсъ перевозимаго угля со скидкою 9 пуд. бесплатнаго привѣса.

4) Хотя изложенными выше мѣрами большинство случаевъ отгрузокъ устранится, тѣмъ не менѣе они будутъ неизбежны, когда грузъ вагона перейдетъ за предѣлъ его вместимости въ 650 пудовъ; въ этихъ случаяхъ комиссія полагаетъ полезнымъ установить слѣдующій порядокъ:

а) непременно означать въ документахъ, сопровождающихъ грузъ, и увѣдомлять станцію отправления о количествѣ отгруженнаго изъ каждаго вагона угля;

б) имѣть на станці особую книгу, въ которую эти грузы записываются;

и в) по мѣрѣ накопленія отгруженнаго угля, онъ продается распоряженіемъ выборнаго соотвѣтствующаго района, а вырученныя деньги вносятся въ кассу комиссіи выборныхъ, и впоследствии получаютъ назначеніе по опредѣленію ближайшаго съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи. По изложенному пункту послѣдовала поправка съѣзда слѣдующаго содержанія:

Выработанный комиссіею порядокъ, примѣняемый къ отгрузамъ, одобряется и можетъ быть оставленъ безъ измѣненія для тѣхъ случаевъ, когда, при передачѣ, отгрузъ сдѣланъ изъ вагона, отправленнаго со станціи, не имѣющей вагонныхъ вѣсовъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда вагонъ на станціи отправленія былъ уже разъ взвѣшенъ и вывѣренъ,—уголь, отгруженный при слѣдующемъ взвѣшиваніи на станціи передачи, поступаетъ въ собственность дороги, а управленіе оной уплачиваетъ товароотправителю полную стоимость отгруженнаго угля по цѣнѣ его на станціи отправленія.

О сборѣ за взвѣшиваніе угля.

Многіе изъ гг. углепромыш-
ленниковъ заявили, что, установ-
ленная циркуляромъ техническо-
инспекторскаго комитета желѣз-
ныхъ дорогъ, отъ 6 ноября 1878
года, за № 14,070, плата въ 50 к.
за взвѣшиваніе вагоновъ, нагру-
женныхъ углемъ, по ихъ мнѣнію
слишкомъ высока, и что такъ какъ
большинство вѣсовъ на станціяхъ
непосредственной отправки угля
уже установлены, то полагаютъ
нужнымъ ходатайствовать объ
уменьшеніи этой платы на поло-
вину, т. е., чтобы, вмѣсто 50 к.,
за взвѣшиваніе каждаго вагона
взыскивалось въ пользу желѣз-
ной дороги лишь 25 к. На это
представители желѣзныхъ дорогъ
возразили, что, такъ какъ, во 1,
съ дальнѣйшимъ развитіемъ уголь-
ной промышленности потребует-
ся на многихъ еще станціяхъ
устройство новыхъ вагонныхъ по-
мостовъ; во 2-хъ, что ремонтъ и
возобновленіе вѣсовыхъ помостовъ
требуетъ постоянныхъ затратъ и,
наконецъ, въ 3-хъ, что взимае-
мая плата въ 50 коп. установ-
лена не только за одно лишь
взвѣшиваніе, но, какъ видно изъ
циркуляра Техническо-Инспектор-
скаго Комитета отъ 19 мая 1880
года за № 6,783 и 6-го ноября

1878 года за № 14,070 эту платою возмѣщаются расходы, за подачу вагоновъ къ складамъ, и всѣ прочіе экспедиціонные расходы, взыскиваемые при другихъ повагонныхъ отправахъ,—они считаютъ необходимымъ съ своей стороны оставить этотъ сборъ въ существующемъ размѣрѣ.

Къ изложенному выше съѣздъ нашель необходимымъ добавить ходатайство о томъ, чтобы, въ случаѣ если правительствомъ будутъ установлены впредь какіе либо сборы въ пользу желѣзныхъ дорогъ, для покрытія экспедиціонныхъ расходовъ по повагоннымъ отправкамъ, то чтобы эти сборы отнюдь не распространялись на отправки минеральнаго топлива.

О складахъ.

На VI съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи былъ выработанъ проектъ положенія о складахъ минеральнаго топлива и другихъ горныхъ продуктовъ Донецкаго бассейна и, по обсужденіи его въ особыхъ совѣщаніяхъ при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ, направленъ далѣе для подлежащаго утвержденія. Въ виду того, что скорѣйшее введеніе въ дѣйствіе этого

положенія крайне необходимо, комиссія полагаетъ, что съѣзду было бы полезно ходатайствовать объ ускореніи этого дѣла. Что же касается частныхъ этого вопроса относительно дополнительныхъ отчужденій для складовъ при нѣкоторыхъ станціяхъ Донецкой и Азовской желѣзныхъ дорогъ, то, по заявленію представителей этихъ дорогъ, проекты дополнительныхъ отчужденій для станцій Донецкой дороги составлены и представлены на утвержденіе, а проекты отчужденій на станціяхъ Щербиновка и Никитовка Азовской дороги уже утверждены Министерствомъ путей сообщенія.

Затрудненія, постоянно возникавшія на станціи Харьковъ, вслѣдствіе загроможденія прибывшимъ и несвоевременно вывозимымъ углемъ, неоднократно возбуждали обсужденіе этого вопроса на очередныхъ совѣщаніяхъ въ Харьковѣ. Въ настоящее время эти случаи загроможденія, а съ ними громадныя убытки, которые несла Азовская дорога отъ непроизводительнаго простоя своего подвижнаго состава, устранены распоряженіемъ Министерства путей сообщенія, коимъ установлено взиманіе особаго сбора

за храненіе угля на складахъ Харьковской станціи и разрѣшеніе его продажи по истеченіи извѣстнаго срока храненія. Такъ какъ эта мѣра, принося существенную пользу порядку движенія по желѣзной дорогѣ и углепромышленности, въ то же время вызываетъ настоятельную необходимость въ ускореніи рѣшенія вопроса о городскихъ угольныхъ складахъ, коммиссія полагаетъ полезнымъ, чтобы съѣздъ черезъ своихъ уполномоченныхъ пригласилъ Харьковскую городскую думу ускорить рѣшеніемъ вопроса о городскихъ складахъ, ибо ихъ устройство неминуемо повліяетъ на уменьшеніе стоимости угля, потребляемаго всѣми жителями города Харькова, а слѣдовательно будетъ способствовать дальнѣйшему развитію сбыта минеральнаго топлива.

О прямомъ сообщеніи.

На предъидущихъ съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи неоднократно былъ возбуждаемъ вопросъ о безпрепятственномъ приѣмѣ всѣми дорогами угля безъ перегрузки въ вагонахъ типа Донецкой дороги. Распоряженія, изданныя Министерствомъ путей сообщенія, по сіе время

многими дорогами исполняются условно, а нѣкоторыми неисполняются вовсе, причемъ онѣ требуютъ, чтобы для нихъ уголь грузился исключительно въ крытые вагоны. Такъ какъ это требованіе стѣснительно для углепромышленности и для дорогъ непосредственной отправки угля, комиссія полагаетъ необходимымъ ходатайствовать объ окончательномъ установленіи приѣма угольныхъ вагоновъ всѣми безъ исключенія дорогами, перевозящими уголь. Кромѣ того, обсуждая заявленіе выборнаго отъ Донскихъ углепромышленниковъ о необходимости вступленія Кавказской дороги въ прямое сообщеніе съ сосѣдними дорогами, комиссія, въ виду того, что Азовская дорога уже имѣетъ договоръ съ Кавказскою дорогою о безперегрузочномъ прямомъ сообщеніи, полагаетъ нужнымъ ходатайствовать передъ Министеромъ путей сообщенія объ установленіи прямаго сообщенія, безъ перегрузки, Кавказской дороги съ Козлово-Воронежско - Ростовскою дорогою.

Предсѣдатель комиссіи,

Управляющій Курско-Харьково-Азовскою жел. дор. *В. Ивановъ.*

Въ занятіяхъ комиссіи принимали участіе: Гг. В. Дымманъ, Е. Таскинъ, И. Балкашинъ, Н. Авдаковъ, А. Шейрманъ В. Добролюбовъ, А. Кеберъ, Штида, Наслѣдышевъ, Поповъ, Н., генераль-маіоръ М. Золотаревъ, Шауфусъ, И. Уманскій, М. Крамаревъ, В. Ооминъ, П. Васильевъ, Н. Скарятинъ, Радцигъ, К. Гейнцельманъ, А. Мевіусъ, А. Аптекманъ, Я. Поповъ, К. Чикваидзе, М. Яшевскій.

ДОКЛАДЪ КОММИССИИ

по разработкѣ вопроса о горнорабочихъ.

ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

по разработкѣ вопроса о горнорабочихъ.

Хотя на предъидущихъ съѣздахъ горнопромышленниковъ вопросъ объ устройствѣ быта горнорабочихъ и подвергался многократному и многостороннему разсмотрѣнію въ разныхъ комиссіяхъ и дебатировался даже на общихъ собраніяхъ, однако и до сего времени, въ виду многосложности и несомнѣнной важности этого дѣла, съѣзды не выработали никакого цѣлесообразнаго его разрѣшенія, и занимались наиболѣе пока только нѣкоторыми отдѣльными его частями. И дѣйствительно, организація прочно и хорошо устроенныхъ рабочихъ ассоціацій или колоній въ предѣлахъ Донецкаго бассейна, равно какъ благоразумное устройство ихъ быта, какъ по отношенію къ нимъ самимъ, такъ и къ руднику, представляютъ такъ много трудностей и препятствій, что, чѣмъ болѣе послѣдующіе съѣзды ознакомятся съ этою нелегкой задачей, тѣмъ болѣе приходятъ къ тому убѣжденію, что огульнаго и общаго разрѣшенія этой задачи, въ смыслѣ удовлетворительномъ, долго еще нельзя надѣяться, и именно по чрезвычайной ея сложности. Мѣстныя условія и особенности оказываютъ въ этомъ случаѣ несомнѣнное вліяніе и вносятъ весьма замѣтное разнообразіе въ главныя положенія объ устройствѣ быта рабочихъ. Поэтому комиссія полагаетъ полезнымъ, впредь до большаго еще выясненія всѣхъ обстоятельствъ и фактовъ, имѣющихъ отношеніе къ рабочему вопросу вообще, продолжать во первыхъ заниматься дальнѣйшимъ собираніемъ всѣхъ необходимыхъ свѣдѣній, и во вторыхъ—обратить вниманіе на нѣкоторыя отдѣльныя статьи рабочаго во-

проса, тѣсно связанныя съ улучшеніемъ быта горнорабочихъ и, разработавши ихъ въ смыслѣ удовлетворительномъ, исподволь, подготавливать такимъ образомъ почву для дальнѣйшихъ работъ въ томъ же направленіи.

Основываясь на такихъ заключеніяхъ, комиссія прежде всего выражаетъ свое желаніе—продолжать изученіе и разработку рабочаго вопроса путемъ собиранія всѣхъ касающихся того свѣдѣній и просить притомъ гг. окружныхъ инженеровъ оказать съ ихъ стороны содѣйствіе и участіе. Въ истекшемъ году свѣдѣнія эти собираемы были въ комиссіи выборныхъ и хотя таковыхъ поступило около 30, хотя свѣдѣнія эти очень обстоятельны и подробны, тѣмъ не менѣе ихъ нельзя еще признать достаточными и приступить къ группировкѣ и обсужденію ихъ, когда около 100 шахто-хозяевъ не сообщили еще никакихъ данныхъ о положеніи своихъ рабочихъ. Свѣдѣнія эти по прежнему слѣдовало бы поручить спеціальной заботливости и вниманію гг. уполномоченныхъ вмѣстѣ съ выборными, какъ это было постановлено и на прежнемъ съѣздѣ, причемъ просить гг. участниковъ въ собираніи этихъ свѣдѣній, чтобы къ будущему собранію съѣзда всѣ эти свѣдѣнія собраны были и приведены въ правильную, стройную систему, удобную для обзрѣнія и изученія членамъ съѣзда.

Сознавая несомнѣнную пользу большей части прежнихъ ходатайствъ горнопромышленниковъ, по поводу устройства быта рабочихъ, комиссія полагала бы съ своей стороны особенно полезнымъ и настоятельнымъ—просить правительство, во первыхъ, о томъ, чтобы паспортная система подверглась если не полной ея отмѣнѣ, то по крайней мѣрѣ такому существенному измѣненію, которое было бы наименѣе стѣснительно для рабочаго класса и наименѣе для него раззорительно. Другое столь же важное ходатайство съѣзда могло бы относиться къ вопросу объ удаленіи кабаковъ отъ копей и рудниковъ, о чемъ мы уже ходатайствовали неоднократно, но до сихъ поръ успѣха не имѣли;—между тѣмъ близкое сосѣдство къ косямъ питейныхъ заведеній вноситъ не только разладъ и беспорядокъ во всю рудничную администрацію, не толь-

ко подрываетъ окончательно благосостояніе и нравственность рабочихъ, но и служитъ нерѣдко причиною и поводомъ многихъ несчастныхъ случаевъ, проистекающихъ отъ нежелательной близости кабака къ руднику, гдѣ трезвость рабочаго есть одно изъ первѣйшихъ условій работы,

Кромѣ этихъ, такъ сказать, коренныхъ причинъ, имѣющихъ непосредственное вліяніе на матеріальный и нравственный бытъ рабочихъ, и зависящихъ исключительно лишь отъ правительства, нельзя не согласиться, что и въ рукахъ самихъ гг. шахтохозяевъ находятся нѣкоторыя очень дѣйствительныя средства, способныя оказать хорошее вліяніе на улучшеніе быта и положеніе рабочихъ. Таковы напр.: правильная и бездоимочная уплата жалованья; отпускъ нѣкоторыхъ необходимыхъ предметовъ по сходной цѣнѣ и хорошаго качества; предоставленіе нѣкоторыхъ необходимыхъ удобствъ какъ въ помѣщеніи рабочихъ, такъ въ содержаніи домашняго ихъ скота и птицы, въ отведеніи имъ огородовъ, въ устройствѣ чайныхъ, бань и т. п. Все это суть такія мѣры, которыхъ конечно нельзя регламентировать, но которыхъ примѣненіе къ нашимъ рабочимъ несомнѣнно дастъ и даетъ уже въ нѣкоторыхъ мѣстахъ весьма благія послѣдствія.

По вопросу о леченіи и больницахъ, коммиссія, не видя пока въ рукахъ сѣзда средствъ, достаточныхъ для общей организаціи медицинской помощи на копяхъ и рудникахъ, считаетъ справедливымъ предоставить пока этотъ предметъ личному попеченію и вниманію гг. шахтохозяевъ, которые всѣ убѣждены въ необходимости и пользѣ медицинской помощи, причемъ многіе изъ нихъ не только имѣютъ при своихъ копяхъ необходимыя средства для подаванія перваго пособія, но устроили даже небольшія больницы и содержать при нихъ фельдшеровъ, подчиненныхъ надзору приглашенныхъ медиковъ.

Засимъ коммиссія перешла къ вопросу объ устройствѣ кассъ для увѣчныхъ горнорабочихъ. Коммиссія полагаетъ что несмотря на то, что сборы въ эту кассу еще весьма незначительны, но принимая во вниманіе съ одной стороны, что сборы эти будутъ

поступать постоянно, и съ другой, что отложить осуществленіе этого столь полезнаго дѣла хотя бы только на 1 годъ, значило бы лишить нѣкоторыхъ увѣчныхъ необходимой имъ помощи,—поставила: озаботиться теперь же приступить къ открытію дѣйствія кассы увѣчныхъ и, независимо отъ поступившихъ уже пожертвованій, приобщить къ этому фонду тѣ остатки отъ 40 коп. сбора на содержаніе выборныхъ, которые окажутся за удовлетвореніемъ всѣхъ необходимыхъ расходовъ. Далѣе комиссія полагаетъ: 1) что рабочихъ никакимъ сборомъ на содержаніе этой кассы облагать отнюдь не слѣдуетъ, даже и по добровольнымъ ихъ приговорамъ, ибо тогда они являются не только участниками, но и распорядителями кассы, что легко въ иныхъ случаяхъ можетъ повести къ стачкамъ и другимъ вовсе нежелательнымъ явленіямъ и 2) что, на первое по крайней мѣрѣ время, слѣдуетъ продолжать довольствоваться опредѣленнымъ уже 40 коп. повагоннымъ сборомъ и пригласить къ участию въ этомъ сборѣ и такихъ горнопромышленниковъ, которые уголь продаютъ или потребляютъ на мѣстѣ. А какъ изъ повагоннаго сбора на содержаніе выборныхъ и на прочіе расходы употребляются примѣрно до 25 коп. съ вагона и остается около 15 т. е. $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда, то пригласить таковыхъ шахтохозяевъ принять участіе во взносахъ въ кассу увѣчныхъ въ размѣрѣ $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда.

Засимъ комиссія разсмотрѣла представленный докладчикомъ проектъ кассы и сдѣлавъ въ немъ нѣкоторыя измѣненія, при семъ имѣетъ честь представить его съѣзду на разсмотрѣніе, съ тѣмъ чтобы, въ случаѣ одобренія его съѣздомъ, можно было ходатайствовать объ утвержденіи этого устава.

Предсѣдатель комиссіи *А. Мевіусъ.*

Въ занятіяхъ комиссіи принимали участіе: гг. Таскинъ, Кошкинъ, Крамаревъ, Носовъ, Шипиловъ, Уманскій, Ивановъ, П. Васильевъ, Скарятинъ, Кеберъ, фонъ Гелеръ, Алчевскій, Поповъ, Я. Древицкій, Авдаковъ, Яшевскій.

ПРОЕКТЪ УСТАВА

ВСПОМОГАТЕЛЬНОЙ КАССЫ ГОРНОРАБОЧИХЪ, УЧРЕЖДАЕМОЙ СЪЪЗДОМЪ ГОРНОПРОМЫШЛЕННИКОВЪ ЮГА РОССИИ.

1) Вспомогательная касса учреждается въ г. Харьковѣ и имѣеть цѣлю:

а. Оказывать помощь и попеченіе семействамъ рабочихъ, лишившихся жизни на заводахъ и рудникахъ, вслѣдствіе особыхъ несчастныхъ случаевъ; и

б. Оказывать пособіе тѣмъ изъ горнорабочихъ и заводскихъ мастеровыхъ, которые, получивъ увѣчья, или потерявъ здоровье и силы на помянутыхъ работахъ, лишились средствъ къ пропитанію какъ себя, такъ и своихъ семействъ.

2) Предѣлы дѣйствія учреждаемой вспомогательной кассы распространяются на рабочій классъ всѣхъ тѣхъ копей Донецкаго бассейна, владѣльцы или арендаторы которыхъ примутъ участіе въ образованіи фонда этой кассы, своими взносами и пожертвованіями.

3) Фондъ вспомогательной кассы составляется: а) изъ суммы, которая имѣеть быть отчислена постановленіемъ съѣзда изъ остатка отъ 40 копѣчнаго повагоннаго сбора; б) изъ сбора въ $\frac{1}{40}$ к. съ пуда отъ тѣхъ угленпромышленниковъ, которые или употребляютъ уголь на мѣстѣ, или отправляютъ его на подводахъ; в) изъ сбора съ владѣльцевъ соляныхъ копей по $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда отправленной или проданной соли; г) изъ добровольныхъ пожертвованій и д) изъ процентовъ на капиталъ кассы.

4) Взносы въ $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда, упомянутые въ предъидущемъ параграфѣ п. б, и в, поступаютъ въ кассу увѣчныхъ по третямъ года, при чемъ позднее поступленіе такового взноса оплачивается пеней въ 1% за каждый просроченный мѣсяць, а невзносъ денегъ

въ теченіи полнаго года лишаетъ копь, или рудникъ, права участія въ дѣйствіяхъ кассы; суммы же, внесенныя до того времени, не возвращаются.

5) Всѣ суммы, принадлежащія фонду увѣчныхъ, должны быть вносимы особымъ вкладомъ на имя кассы этого фонда въ Общество взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, или въ другое кредитное учрежденіе, на храненіе и для приращенія изъ процентовъ.

6) Фондомъ увѣчныхъ горнорабочихъ завѣдываетъ Совѣтъ, состоящій изъ трехъ членовъ, избираемыхъ учредителями кассы, по большинству голосовъ, на одинъ годъ.

7) Члены Совѣта вознагражденія за исполненіе своихъ обязанностей не получаютъ, а на содержаніе канцеляріи и другіе расходы опредѣляется съѣздомъ особая сумма.

8) Обязанности Совѣта состоятъ въ слѣдующемъ:

а. Онъ наблюдаетъ за правильнымъ и своевременнымъ поступленіемъ всѣхъ суммъ, слѣдующихъ кассѣ увѣчныхъ, и вноситъ ихъ въ подлежащее кредитное учрежденіе на храненіе и для приращенія процентами.

б. Входитъ въ сношенія со всѣми участниками и вкладчиками кассы, по всѣмъ вопросамъ этой кассы касающимся.

в. Разсматриваетъ поступающія заявленія и ходатайства о производствѣ пособій и разрѣшаетъ ихъ выдачу.

г. Собираетъ свѣдѣнія объ увѣчныхъ и неизлечимыхъ больныхъ, пользующихся правомъ на пособіе изъ фонда и ведетъ имъ подробные списки.

д. Изыскиваетъ средства и способы къ увеличенію фонда и вообще прилагаетъ особую заботливость къ тому, чтобы распространить, увеличить и по возможности уразнообразить помощь, подаваемую увѣчнымъ и ихъ семействамъ, какъ путемъ прямого денежнаго вспомошествованія, такъ равно устройствомъ богадѣленъ, пріютовъ, школъ и т. п.

е. Представляетъ на разсмотрѣніе съѣзда годовой отчетъ о своихъ дѣйствіяхъ и предположенія о дальнѣйшихъ дѣйствіяхъ кассы.

9) Обо всѣхъ произшедшихъ на коняхъ и рудникахъ, вѣдомства фонда увѣчныхъ, несчастныхъ случаяхъ и увѣчьяхъ, причиненныхъ рабочимъ, Совѣтъ собираетъ возможно обстоятельныя свѣдѣнія и акты освидѣтельствования пострадавшихъ, при участіи лица завѣдывающаго рудникомъ, мѣстнаго врача, окружнаго инженера или мѣстной полицейской власти, при чемъ главною цѣлью дознанія должно быть возможно точное опредѣленіе степени причиненныхъ увѣчій, ихъ излечимости, семейнаго положенія потерпѣвшаго и другихъ подобныхъ свѣдѣній, способныхъ оказать вліяніе на размѣръ и свойство опредѣляемаго пособия.

10) Пособія, производимыя кассой увѣчныхъ, могутъ быть денежныя и безденежныя. Денежныя, въ свою очередь, могутъ быть временныя и постоянныя. Къ временнымъ относятся расходы на содержаніе семейства больнаго во время его леченія; постоянными же пособиями называются—періодическія выдачи, производимыя увѣчному, или семейству убитаго, пожизненно, или до наступленія сроковъ, указанныхъ въ § 16 и 17.

11) Выдача пособій увѣчнымъ и семействамъ убитыхъ начинается немедленно по открытіи самаго учрежденія.

12) Правомъ на полученіе пособия изъ кассы пользуются:

а. семейства лицъ, убитыхъ или погибшихъ на коняхъ и рудникахъ, при отправленіи этими рабочими своихъ обязанностей, и

б. рабочіе (а съ ними и семейства ихъ), получившіе увѣчья или подвергшіеся какимъ либо неизлечимымъ болѣзнямъ, при отправленіи ими своихъ обязанностей.

Въ обоихъ названныхъ случаяхъ, касса не отказываетъ въ пособіи и тѣмъ изъ пострадавшихъ, которые потерпѣли лишь вслѣдствіе своей собственной неосторожности; но лишаетъ пособия такихъ, которые подверглись несчастію преднамѣренно, для чего впрочемъ должны быть собраны основательныя доказательства. Наконецъ, тѣ рабочіе, которые были убиты, получили увѣчья или неизлечимыя болѣзни отъ причинъ, постороннихъ рабочей дѣятельности потерпѣвшихъ, на примѣръ въ дракахъ, ссорахъ, въ опьяненіи и т. п.—не имѣютъ никакого права обращаться за помощью въ кассу увѣчныхъ.

13) Тѣмъ рабочимъ и семействамъ ихъ, которымъ вознагражденіе или пособіе за увѣчье, или смерть будетъ присуждено постановленіемъ судебной власти—касса увѣчныхъ пособія не выдается.

14) Изъ числа лицъ, заслуживающихъ пособія, преимущественнымъ правомъ, при недостаткѣ средствъ кассы, пользуются тѣ, которыхъ матеріальное положеніе оказывается наиболѣе затруднительнымъ, а увѣчья наиболѣе тяжкими, для чего Совѣтъ собираетъ самыя обстоятельныя и вѣрныя свѣдѣнія.

15) Семействомъ убитаго или увѣчнаго, получающаго пособіе изъ кассы, признаются: а) жена, состоявшая съ нимъ въ законномъ бракѣ, до полученнаго имъ увѣчья или смерти; б) дѣти, признанныя въ бракѣ, не отдѣленные и не достигшіе 15-лѣтняго возраста; и в) отецъ и мать потерпѣвшаго, ежели неспособны ни къ какому труду, и ежели онъ былъ ихъ единственной опорой.

16) Пособія семействамъ убитыхъ или погибшихъ выдаются по усмотрѣнію Совѣта или единовременныя, или постоянныя, причемъ послѣднія должны быть производимы лишь до тѣхъ поръ, пока семейство пострадавшаго или выйдетъ изъ своего затруднительнаго положенія, или жена пострадавшаго вступить въ новый бракъ, а дѣти либо будутъ хорошо и прочно пристроены, либо достигнуть возраста, помянутаго въ § 15, о чемъ Совѣтъ обязывается имѣть постоянное наблюденіе.

17) Пособія увѣчнымъ и ихъ семействамъ выдаются или пожизненныя, или до того времени, когда здоровье и силы увѣчнаго дадутъ ему возможность возвратиться къ самостоятельному труду, способному поддерживать какъ себя, такъ и семейство, о чемъ Совѣтъ также имѣетъ неослабное наблюденіе.

18) Пособія пострадавшимъ и ихъ семействамъ выдаются ежемесячно, или каждые три мѣсяца одинъ разъ, по особой расчетной книжкѣ, выдаваемой за подписью членовъ Совѣта, и не иначе какъ по удостовѣренію администраціи кони, либо городской или сельской полиціи въ томъ: а) что увѣчный пенсіонеръ находится въ живыхъ; б) что увѣчье его или болѣзнь продолжаетъ оставаться въ прежнемъ положеніи, и в) что семейство его продолжаетъ

но прежнему сохранять свои права на получение пособия, упомянутыя въ § 16 и 17.

19) Сверхъ пособия, назначаемаго увѣчному, въ вознагражденіе, такъ сказать, причиненнаго ему вреда, Совѣтъ, по своему усмотрѣнію, и въ случаѣ дѣйствительной въ томъ надобности, можетъ назначить опредѣленную сумму на леченіе пострадавшаго, помѣстить его на сей конецъ въ больницу, принимая при томъ на счетъ кассы его содержаніе и леченіе.

20) Кромѣ производства пособій выше сего упомянутыхъ, Совѣтъ изыскиваетъ такъ же и другіе способы вспоможенія пострадавшимъ и ихъ семействамъ, каковы:

а. представленіе увѣчнымъ занятій, свойственныхъ ихъ здоровью и силамъ, и способныхъ облегчить матеріальное ихъ положеніе, какъ напримѣръ—мѣста надзирателей, приемщиковъ, караульщиковъ и т. п.

б. ходатайство объ устройствѣ быта увѣчныхъ на мѣстахъ ихъ жительства, или помѣщеніе ихъ въ тѣ или другія богоугодныя заведенія.

в. опредѣленіе дѣтей въ какія либо ремесленныя или учебныя заведенія, на условіяхъ болѣе или менѣе облегченныхъ.

21) Канцелярія совѣта ведетъ самый подробный списокъ всѣхъ пенсіонеровъ, получающихъ изъ кассы пособие, равно какъ и тѣхъ, кои состоятъ на попеченіи Совѣта, хотя бы денежнаго пособия и не получали. Въ этихъ спискахъ означаются: имя, званіе, возрастъ потерпѣвшаго, время поступленія въ работу, время и мѣсто случившагося съ нимъ несчастья, равно какъ и самый характеръ онаго, съ приложеніемъ необходимыхъ къ тому актовъ и протоколовъ; состояніе увѣчнаго въ настоящее время; составъ семейства увѣчнаго или убитаго, съ показаніемъ возраста каждаго члена; мѣсто жительства; родъ занятій какъ самаго увѣчнаго, такъ и членовъ семейства; качество и размѣръ оказываемаго пособия.

22) Совѣтъ представляетъ съѣзду ежегодно подробный отчетъ о своей дѣятельности, равно какъ о суммахъ, поступившихъ въ кассу, и о произведенныхъ изъ нея выдачахъ.

ДОКЛАДЪ КОММИССИИ

по вопросу о мѣрахъ къ развитію на югѣ Россіи
желѣзнаго производства.

ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

по вопросу о мѣрахъ къ развитію на югѣ Россіи желѣзнаго производства.

Въ прежнихъ своихъ ходатайствахъ, и преимущественно въ послѣднемъ (1881 г.), съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи подробно мотивировали передъ правительствомъ какъ причины, задерживающія у насъ водвореніе и развитіе желѣзнаго производства, такъ равно и средства, способныя дать этой важной промышленности большую жизненность и движеніе. Поэтому, не видя по сіе время осуществленія нашихъ надеждъ и желаній, мы можемъ, и считаемъ своею обязанностію—дословно почти повторить и подтвердить предъидущія наши о томъ ходатайства.

Добыча минеральнаго топлива въ Донецкомъ бассейнѣ съ каждымъ годомъ возрастаетъ, а такъ какъ вывозъ его при этомъ ограниченъ провозоспособностію прилегающихъ желѣзныхъ дорогъ, дошедшихъ теперь уже въ этомъ отношеніи до предѣльныхъ границъ своей дѣятельности, то для насъ является неизбѣжнымъ,—или изыскать средство утилизировать добываемое топливо на мѣстѣ, или на долго остановить и задержать столь быстрый до сего времени ростъ нашей угольной промышленности.—Лучшимъ и надежнѣйшимъ потребителемъ минеральнаго топлива является несомнѣнно желѣзный заводъ, съ его доменными, пудлинговыми и другими печами. Желѣзный заводъ вездѣ служилъ и служитъ проводникомъ и мѣриломъ народнаго благосостоянія; а у насъ, въ Россіи онъ желателенъ и полезенъ тѣмъ болѣе, что мы ежегодно ввозимъ къ себѣ изъ за границы огромныя массы желѣзныхъ металловъ и уплачиваемъ за нихъ такія суммы, которыя, истощая нашъ денежный или лучше сказать монетный рынокъ, оставляютъ насъ при однѣхъ бумагахъ, вызываютъ паденіе курса этихъ бумажекъ, а съ тѣмъ

вмѣстѣ—и дороговизну, ежедневно возрастающую, на предметы первой потребности. Не смотря на то, что эта важная причина нашей финансовой слабости намъ хорошо извѣстна, не смотря на существованіе огромнаго каменноугольнаго бассейна, изобилующаго всѣми сортами минеральнаго топлива,—мы никакъ не рѣшаемся смѣло и увѣренно приступить къ устройству на нашемъ югѣ многихъ чугуноплавильныхъ и желѣзныхъ заводовъ, и, не взирая на несомнѣнные задатки успѣха, имѣемъ до сего времени здѣсь всего только одинъ заводъ новороссійскаго общества. Первоначально казалось, что главную причину этой столь странной сдержанности и осторожности въ желѣзномъ дѣлѣ составляетъ недостаточно подтвержденное обиліе рудъ. Но примѣръ завода г. Юза, продолжающаго увеличивать число доменныхъ печей, а равно и ожидаемое въ будущемъ году окончаніе Екатерининской дороги, по которой дешево можно возить къ намъ богатая руда Криваго Рога,—доказываютъ, что едва ли одно только сомнѣніе въ обиліи мѣстныхъ рудъ служитъ причиною застоя въ желѣзномъ дѣлѣ. Къ постройкѣ желѣзныхъ заводовъ никто у насъ не приступаетъ и даже никто не намѣревается приступить, не только изъ за мнимаго недостатка рудъ, мало разслѣдованныхъ и разъясненныхъ, а также и потому, что лица, хорошо знакомыя съ возникающимъ въ краѣ желѣзнымъ дѣломъ, твердо знаютъ и помнятъ, что суммы на это дѣло потребныя всегда огромны, что первоначальная организація этого сложнаго дѣла сопряжена съ неизбѣжными, болѣе или менѣе чувствительными, потерями и ошибками, и что вознагражденіе этихъ потерь, хотя бы и не скорое и не полное, возможно только при могущественной поддержкѣ правительства, которое обыкновенно всякую возникающую въ странѣ промышленность охраняетъ въ періодъ ея молодости и перваго роста особыми пошлинами. Пошлины этой для охраны отечественнаго желѣзнаго производства у насъ пока нѣтъ; и вотъ мы, благодаря такому порядку вещей, осуждены терпѣливо переносить усиливающійся ежегодно ввозъ иностраннаго чугуна и желѣза, и, не смотря на природныя матеріальныя богатства, не умѣемъ заняться этимъ въ сущности столь прибыль-

нымъ производствомъ, потому что не можемъ рассчитывать на защиту и поддержку нашихъ первыхъ, невѣрныхъ шаговъ отъ соперничества и угнетенія иностранныхъ заводовъ, далеко насъ опередившихъ.

Такимъ образомъ, край Донецкій, съ его угольными копами и приисками желѣзныхъ рудъ, крайне нуждается въ томъ, чтобы въ немъ водворена была на прочныхъ началахъ желѣзная промышленность, со всѣми ея отраслями, т. е. выплавкой чугуна, отливкой, выдѣлкой желѣза, и производствомъ стали. Для содѣйствія же этому, столь важному, не только для нашего края, но и для всего государства, дѣлу, въ настоящее время необходимо по мнѣнiю коммиссiи главнымъ образомъ: произвести изслѣдованiе характера желѣзнорудныхъ мѣсторожденiй западной части Донецкаго бассейна, и обложить охранной пошлиной ввозимый къ намъ изъ за границы чугунъ.

Въ 1881 году правительствомъ были предприняты развѣдочныя работы, съ цѣлю болѣе близкаго ознакомленiя съ желѣзнорудными богатствами края. Но какъ работы эти были очень кратковременны и главной своей цѣлю имѣли помощь голодавшему тогда (хотя и не очень) населенiю, то и результаты, достигнутые этими работами, далеко не отвѣчали возлагавшимся на нихъ ожиданiямъ. Работы велись исключительно поверхностныя и, не проникая въ достаточную глубину, не ознакомили насъ нисколько съ общимъ характеромъ нашихъ рудныхъ залежей, которыя въ западной части бассейна извѣстны намъ пока наиболѣе только поверхностно. О болѣе же глубокомъ ихъ залеганiи мы знаемъ только лишь по немногимъ отдѣльнымъ и притомъ мало еще разъясненнымъ примѣрамъ:

а) Въ дачахъ села Государевъ Буеракъ инженеромъ Носовымъ I въ 1858 г. углублялась наклонная развѣдочная шахта по рудѣ на 15 саж., при чемъ рудный пластъ съ углубленiемъ становился толще (до 1 арш.) и плотнѣе.

б) На Николаевской копи г. Успенскаго, близъ ст. Никитовка, по свидѣтельству инженера Яшевскаго, на глубинѣ 30 сажень

встрѣчены нынѣ глинистые сланцы, сплошь разбитые частыми прослойками глинистаго сферосидерита очень удовлетворительнаго качества.

в) Около сел. Каменка г-жи Сомовой, по удостовѣренію геолога Гурова, находятся шпатовые плотные желѣзняки, пластами до $1\frac{1}{4}$ арш. толщиною и содержать до 35% желѣза.

г) Въ дачахъ имѣнія г. Рутченко, близъ ст. Рудничной, на глубинѣ 22 саж., какъ заявляетъ о томъ инженеръ Баэръ, пересѣкли развѣдочною на уголь шахтою слой блакбанда, составляющаго очень цѣнную руду, толщиною около 5 четв. аршина, лежащій въ томъ мѣстѣ, гдѣ предполагали найти уголь. Если этотъ углистый желѣзнякъ окажется при дальнѣйшей его развѣдкѣ пластомъ, а не случайнымъ руднымъ скопленіемъ, то поистинѣ — это дастъ поводъ ожидать, что подобная руда можетъ быть найдена и въ другихъ мѣстахъ.

Не настаивая отнюдь на существованіи въ Донецкомъ краѣ какихъ либо особенно обильныхъ рудныхъ богатствъ, способныхъ равняться съ залежами напримѣръ Криваго Рога, комиссія тѣмъ не менѣе полагаетъ, что по всей вѣроятности рудъ въ нашемъ краѣ довольно; что мѣсторожденія ихъ хотя не мощны, но за то многочисленны, и что, при возможности денево пользоваться рудами Криваго Рога, мѣстные рудные запасы представляютъ тѣмъ не менѣе очень важное и прочное подспорье для учрежденія здѣсь доменной плавки. Комиссія полагаетъ, что заключенія и выводы гг. Романовскаго и Кондратовича, производившихъ здѣсь въ 1881 г. свои рудныя развѣдки и изслѣдованія, такъ поколебали репутацію рудоносности края, что теперь становится существенно необходимымъ произнести по этому вопросу приговоръ, на столько безповоротный и основательный, чтобы, слѣдуя ему, или окончательно отложить всякую надежду на возникновеніе здѣсь самостоятельнаго желѣзнаго производства, либо ослабить, хотя до нѣкоторой степени, тотъ безутѣшный выводъ, слѣдуя и довѣряя которому едва ли можно рѣшиться теперь рискнуть постройкою здѣсь доменныхъ печей.

Поэтому, выражая свое глубокое сожаление о томъ, что правительственныя развѣдки 1881 г. производились вездѣ на столь малой глубинѣ, что не было и надежды встрѣтить рудныя залежи съ ихъ постояннымъ характеромъ,—коммиссія полагала бы съ своей стороны—просить правительство о продолженіи этихъ развѣдочныхъ, имѣющихъ для насъ огромное значеніе, но съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобъ производствомъ ихъ не спѣшить, распредѣливъ ихъ на три годовыхъ періода. Засимъ желательно чтобы избраны были хотя три наиболѣе отличительныя и благонадежныя мѣстности съ пластовымъ расположеніемъ рудъ; чтобы въ этихъ мѣстностяхъ заложены были развѣдочныя шахты и если можно—по паденію самыхъ рудныхъ пластовъ (если оно крутое); чтобы шахты эти были углублены примѣрно на 30 саж. и имѣли бы какъ квершлагы, пересѣкающіе сосѣдніе рудные пласты, ежели они близки, такъ и продольные штреки сажень на 10 или 15 въ каждую сторону по простиранію пластовъ. Только такимъ способомъ можно было бы получить точное и вполне опредѣленное понятіе о характерѣ залеганія здѣшнихъ рудъ и о степени ихъ благонадежности, что все вмѣстѣ взятое представляется очень важнымъ и существеннымъ для такого обширнаго района, какъ Донецкій бассейнъ. Коммиссія далека отъ того, чтобы ходатайствовать о производствѣ за счетъ правительства настоящихъ развѣдочныхъ желѣзныхъ рудъ; но полагаетъ, что въ интересахъ столь желательнаго развитія горно-заводской промышленности въ нашемъ краѣ—правительству всецѣло надлежитъ принять на себя въ этомъ случаѣ роль руководителя и указателя образа нахождения такихъ сокровищъ, дѣятельная разработка которыхъ можетъ радикально измѣнить экономическій бытъ страны, превративъ ее изъ сельскохозяйственной въ фабрично-заводскую. Частная же инициатива въ дѣлѣ рудныхъ изслѣдованій неудобна и немыслима здѣсь, какъ потому, что время и предѣлы ея дѣятельности являются слишкомъ невѣрными и неопредѣленными, такъ и потому также, что результаты такихъ изслѣдованій не могутъ тогда сдѣлаться предметомъ общаго достоянія, что конечно во всякомъ случаѣ было бы желательнымъ.

Что касается вопроса о пошлинѣ, то комиссия предполагаетъ ходатайствовать:

1. Чтобы на привозный изъ за границы чугуноу, какъ штыковой, такъ равно свиночный, и на чугунное крошье наложена была пошлина, не менѣе 15 коп. золотомъ съ пуда.

2. Чтобы дѣйствіе этой пошлины было сохранено, безъ перемѣны, въ теченіи не менѣе 15 лѣтъ, считая со времени изданія такого закона.

3. Чтобы въ теченіи всего 15-лѣтняго срока существованія пошлины не было бы дѣлаемо ни для кого и никакихъ облегченій въ обложеніи ея ввозимаго чугуна.

4. Возобновить прежнее ходатайство горнопромышленниковъ о томъ, чтобы правительство совершенно отказалось отъ системы поощренія желѣзной промышленности путемъ раздачи казною заказовъ, выдачи поудныхъ и поштучныхъ премій, денежныхъ субсидій и т. п., по той причинѣ, что система эта, не вызывая никакой конкуренціи, не содѣйствуя удешевленію продукта, неизбѣжно сообщаетъ промышленности монопольный характеръ и не заслуженно обогащаетъ немногихъ избранниковъ.

5. Чтобы при всѣхъ могущихъ происходить измѣненіяхъ въ таможенномъ тарифѣ на металлы, Министерство финансовъ приглашало къ участію въ обсужденіи заинтересованныхъ представителей промышленности и торговли.

Сколько извѣстно, правительство затруднялось отчасти удовлетворить наше ходатайство о наложеніи пошлины въ 15 коп. на ввозимый чугунъ, потому что недостаточно убѣждалось нашими расчетами, приводимыми въ подтвержденіе размѣра просимой пошлины. Оно находило, что наши расчеты преувеличены и что столь значительная по его мнѣнію пошлина, не усиливая внутренняго производства и обогащая лишь немногихъ заводчиковъ, монополистовъ, имѣла бы ближайшимъ своимъ послѣдствіемъ вздорожаніе желѣзныхъ металловъ, привозимыхъ по прежнему изъ за границы въ большомъ количествѣ. На такой взглядъ защитниковъ свободной торговли, мы позволимъ себѣ отвѣтить, что примѣры многихъ за-

падныхъ государствъ, находившихся нѣкогда въ положеніи подобномъ нашему и вышедшихъ изъ него теперь, благодаря главнымъ образомъ охраннымъ пошлинамъ,—даетъ намъ право и основаніе надѣяться, что и у насъ одинаковыя причины произведутъ одинаковыя послѣдствія, и сверхъ того, что ежели мы не рѣшаемся рассчитывать на предприимчивость и соревнованіе капиталистовъ собственно русскихъ въ дѣлѣ водворенія желѣзнаго производства, то нѣтъ повода отказывать въ этихъ качествахъ иностранцамъ, которые, какъ всѣмъ хорошо извѣстно, охотно готовы помѣщать свои капиталы въ наши промышленныя предпріятія, ежели только предпріятія эти обставлены будутъ прочными административными и законодательными гарантіями.

Въ докладѣ моемъ, читанномъ въ августѣ сего года, въ Москвѣ на общемъ съѣздѣ членовъ Императорскаго русскаго техническаго Общества, я имѣлъ честь подробно развить вопросъ о способахъ содѣйствія къ устройству на югѣ Россіи чугуноплавильныхъ и желѣзныхъ заводовъ и при этомъ входилъ въ детальныя выводы возможной стоимости нашего чугуна, сравнительно съ иностраннымъ. Расчеты эти, мною тогда представленные, убѣдительно по моему мнѣнію доказывали, что пошлина въ 15 коп. на пудъ есть именно такая, которая, не будучи обременительною, можетъ однако оказаться для нашихъ будущихъ заводовъ вполне достаточною и полезною. Докладъ этотъ будетъ вскорѣ напечатанъ въ трудахъ техническаго общества; а привести изъ него здѣсь какія либо точныя извлеченія, я не имѣю возможности, потому что не сохранилъ ни копій, ни черновыхъ. Могу только заявить, что по сдѣланнымъ мною детальнымъ расчетамъ, стоимость чугуна, выплавляемаго на вновь устраиваемыхъ въ Донецкой области заводахъ, не можетъ быть, за всѣми расходами устройства и производства, менѣе 76 коп. за пудъ, а какъ привозной изъ за границы чугунъ можетъ быть продаваемъ въ портахъ по 60 коп., то и выходитъ что 15 коп. золотомъ на пудъ ввозимаго чугуна составляетъ пошлину дѣйствительно необходимую для охраны возникающей желѣзной промышленности.

Возвращаясь снова къ предмету своихъ ходатайствъ, комиссія полагаетъ, что если бы эти ходатайства были уважены и приведены въ исполненіе, то намъ осталось бы только усердно и мирно трудиться надъ учрежденіями желѣзныхъ заводовъ и фабрикъ, которыхъ развитіе и процвѣтаніе было бы, по нашему мнѣнію, этими мѣрами достаточно обезпечено. Значительная часть доставляемаго копами угля употреблялась бы на мѣстѣ его производства. Возникли бы въ нашемъ краѣ многочисленныя заводскія и фабричныя поселенія и вообще весь бытъ и фѣзіогномія страны измѣнились бы отъ того до неузнаваемости.—А если бы, напротивъ того, и эти правительственныя мѣропріятія не принесли ожидаемыхъ нами послѣдствій, то это значило бы тогда, что желѣзное производство существовать здѣсь прочно не можетъ, и что мы скрещи средце должны покориться и подпасть подъ тяжкій финансовый гнетъ иностранцевъ, подобно какой нибудь Турціи.

Независимо отъ возбуждаемыхъ предъ правительствомъ ходатайствъ, комиссія долгомъ своимъ считаетъ доложить съѣзду о неотложной необходимости продолжать изученіе страны въ горнотехническомъ и горнопромышленномъ отношеніяхъ, почему слѣдовало бы:

а) обратиться къ Министру государственныхъ имуществъ и просить его, равно какъ и Геологическій Комитетъ о безотлагательномъ продолженіи изслѣдованій Донецкаго бассейна и составленіи карты его на основаніи новѣйшихъ данныхъ, добытыхъ практикою.

б) приобрести, за счетъ съѣзда, по крайней мѣрѣ одинъ экземпляръ одноверстной топографической карты Донецкаго бассейна, которая могла бы служить для необходимыхъ справокъ гг. горнопромышленникамъ.

Въ заключеніе настоящаго доклада моего о мѣрахъ къ развитію на югѣ Россіи желѣзнаго производства было бы вполнѣ справедливо и желательно присоединить наши ходатайства къ ходатайствамъ какъ Харьковского земства, такъ равно и Харьковскаго городского управленія, о томъ, чтобы предположенный и уже окон-

чательно устроенный въ г. Харьковѣ технологическій институтъ былъ открытъ въ возможно скоромъ времени. Съѣздъ нашъ—есть съѣздъ горнопромышленниковъ и спеціально занимается вопросами развитія горнозаводскаго промысла въ южной Россіи. Преслѣдуя такую обширную цѣль, ожидая и рассчитывая на скорое здѣсь возрожденіе желѣзнаго производства, мы не можемъ и не должны равнодушно относиться къ тому по истинѣ печальному факту, что, признанный для страны полезнымъ, и давно уже отстроенный въ Харьковѣ технологическій институтъ, не открытъ и по настоящее время. Горнозаводская промышленность, какъ въ настоящемъ ея состояніи, такъ еще болѣе и въ виду ожидаемаго ея возрастанія и усиленія, несомнѣнно нуждается въ большомъ количествѣ опытныхъ и хорошо подготовленныхъ техниковъ, и за неимѣніемъ своихъ, отечественныхъ,—приглашаетъ много иностранцевъ, которымъ мы и вынуждены поручать руководство своихъ предпріятій. Между тѣмъ, въ то же время, массы молодыхъ людей, окончивая курсы въ нашихъ реальныхъ училищахъ и предназначая себя къ технической дѣятельности, не имѣютъ никакой возможности завершить какъ должно свое образованіе, и не только являются для своего отечества малополезными, но сверхъ того, оставаясь, въ силу настоящаго положенія дѣль, неудовлетворенными въ своихъ лучшихъ стремленіяхъ, выдѣляютъ нерѣдко изъ своей среды тотъ опасный контингентъ недовольной и обманутой въ своихъ ожиданіяхъ молодежи, который легко можно было бы сократить и даже уничтожить, если бы молодые люди южной Россіи, желающіе посвятить себя технологіи, находили бы въ открытыхъ стѣнахъ Харьковскаго технологическаго института полное удовлетвореніе своимъ справедливымъ и похвальнымъ стремленіямъ.

Предсѣдатель комиссіи *А. Мевіусъ*.

18 ноября 1882 года.

Въ занятіяхъ комиссіи принимали участіе: гг. Авдаковъ, Васильевъ, Носовъ, Ивановъ, П. Фелькнеръ, Таскинъ, Яшевскій и фонъ-Гелеръ.

В Ъ Д О М О С Т И

о предполагаемыхъ: производительности копей
и сбытѣ минеральнаго топлива въ 1883 году,
о распредѣленіи угольныхъ грузовъ по направ-
леніямъ при перевозкѣ ихъ по жел. дорогамъ.



В Ъ Д О

**о предполагаемой производитель
Коли района Курско-Харьково-**

№	Станція отправленія.	Названіе коли.
1	Щербиновка.	Петровская
2	"	Щербиновскихъ крестьянъ.
3	Никитовка	Корсунская | . . . . .
4	"	Новая . . | . . . . .
5	"	Николаевская
6	"	Никитовскихъ крестьянъ .
7	"	Желѣзнянскихъ крестьянъ.
8	Харцызскъ	Магѣвская
9	"	Магѣвская
10	"	Орловская
11	"	Павловская
12	" . . . . .	. . . . .
13	"	Богодуховская
14	Амвросіевка	Чистяковская
15	"	Чистяковскихъ крестьянъ

Въ томъ числѣ

МОСТЪ

№ 1-й.

ности копей въ будущемъ 1883 г.

Азовской желѣзной дороги.

Фамилія владѣльца или арендатора копи.	Настоящая годовая добыча. Тыс. пуд.	Количество угля къ 1-му Ноября 1882 г.		Производи- тельность въ 1883 г. Тыс. пуд.
		На копи. Тыс. пуд	На станціи. Тыс. пуд	
А. В. Шейермана (арендаторъ)	1800	60	260	2500
.....	500	50	—	500
Южно-Русскаго Общества. . .	7000	600	—	7000
Успѣнскаго. . .	1000	—	—	3000
.....	200	45	—	200
.....	300	20	—	300
И. Г. Иловайскаго.	10000	150	—	12500
Селезнева . . . (арендаторъ).	600	100	—	1500
Д. И. Орлова и Неклюдова . . .	—	—	—	500
И. Ф. Паршина . (арендаторъ).	200	—	—	200
Наслѣдышева . .	150	20	—	150
И. А. Данилова .	300	400	100	500
Алексѣевскаго О-ва	1000	200	30	600
.....	150	10	—	150
Наслѣдышева . .	150	—	—	150
Итого. . .	23200	—	—	29750
продается на Полле	мѣстѣ: жить въ	—	—	150
		возу:	—	29600

**Копи района вѣтвей: Константиновской, Кринич-
железной**

№	Станція отправленія.	Названіе копи.
1	Петровская	Крестьянъ сел. Петровскаго.
2	Железное и Петровская	Щербиновскихъ крестьянъ.
3	Ясиноватая и Юзово	Александровская
4	Юзово и Ясиноватая	Берестовская
5	. . . . .	Кальмиусская
6	Юзово . . . . .	. . . . .
7	" . . . . .	. . . . .
8	" . . . . .	. . . . .
9	"	Александровская
10	" . . . . .	. . . . .
11	" . . . . .	. . . . .
12	" . . . . .	. . . . .
13	" . . . . .	. . . . .
14	" . . . . .	. . . . .
15	" . . . . .	. . . . .
16	"	Богодуховская
17	Рудничная	Рутченковская
18	Мандрыкино . . . . .	. . . . .
19	Волинцево	Петрова Милость

ной и Никитовской, Донецкой каменноугольной дороги.

Фамилія владѣльца или арендатора копи.	Настоящая годовая добыча Тыс. пуд.	Количество угля къ 1-му Ноября 1882 г.		Производи- тельность въ 1883 г. Тыс. пуд.
		На копи Тыс. пуд.	На станціи Тыс. пуд.	
.	1300	—	—	1700
.	400	—	—	400
А. К. Кеберъ (арен.)	1000	350	—	1500
Хлытчиевъ . . .	250	—	—	1500
{ А. А. Иловайская и П. А. Иловайскій.	1300	35	80	3000
П. П. и П. И. Рыковск.	1500	угля 128 кокса 110	угля 48 кокса 80	4000 (изъ нихъ 2000 на коксъ). 12000 (под- отпр. 100)
Новорос. Общества.	10000	50	—	100
Брат. Синаревскихъ	—	—	—	500
Вл. Ив. Рутченко .	300	—	—	800
(Ал. Хр. Ивановъ и Айвазъ	1200	1	3	300
Д. В. Мандрыгиной	300	75	5	(пр. на мѣс.) 1500
Яв. Ив. Древицкій.	1000	—	—	1500
Игн. Пр. Прохоровъ	1000	—	—	1000
Сем. Ден. Птеничный (арендаторъ).	800	—	—	500
Алекс. Ег. Кузнецовъ (арендаторъ).	—	—	—	1000
Ис. Леон. Уманскій. (арендаторъ).	—	—	—	800
М. Л. Павловъ . .	450	10	—	8000
Горн. и Пром. Общ. (арендаторъ) . . .	7000	50	—	500
Пет. Алекс. Карповъ	100	4	5	1500
Фонъ-Гелеръ . . .	500	40	90	42100
Итого . . .	28400	—	—	13300
Въ томъ числѣ Подлежитъ	расходуетъ	ся на	мѣстѣ:	28800
	вывозу:			

Копи района главной линии Донецкой каменноуголь-

№	Станція отправления.	Название копи.
1	Лисичанскъ	Рубежанская
2	”	Крестьянъ села Лисичанскъ (арендаторъ Могильниковъ)
3	”	Дагмара
4	”	Рубежанская
5	”	Рубежанская
6	”	Крестьянъ села 3 роты .
7	Лоскутовка	Горская
8	”	Сербиновская
9	”	Мирная долина
10	Камышеваха	Червоневская
11	”	Горско-Ивановская
12	Марьевка	Марьевская
13	”	Голубовская экономическая
14	”	Голубовская
15	”	Голубовская Михайловская
16	Марьевка	Золотое
17	”	Михайловская
18	”	Семиротская
19	Варварополье . . . . .	. . . . .
20	”	Александровская

ной дороги и вѣтвей ея—Луганской и Лисичанской.

Фамилія владѣльца или арендатора копи.	Настоящая годовая добыча Тыс. пуд.	Количество угля къ 1-му Ноября 1882 г.		Производи- тельность въ 1883 г. Тыс. пуд.
		На копи Тыс. пуд.	На станціи Тыс. пуд.	
Р. Ф. Шахова	250	—	—	500 (200 пр. на мѣстѣ).
.	90	—	—	400 (100 пр. на мѣстѣ.)
С. Н. Ивановъ и В. М. Гинзбургъ (аренд.)	—	—	6	2500
Ф. И. Поповъ (арендаторъ)	150	—	—	400
Розенъ (аренд.)	—	—	—	300
.	100	—	—	100 (пр. намѣст.)
И. М. Симковъ (арендаторъ)	200	10	—	300
В. Ф. Грубе	120	—	—	300
Терещенко	—	—	—	400
Сабо	—	—	—	100
Г. К. Гольденфанъ. (арендаторъ)	40	—	—	500
П. І. Губонинъ	2500	—	—	3000
П. І. Губонинъ	—	—	—	1000
И. Л. Уманскій (арендаторъ)	4500	650	250	8000
М. М. Крамаревъ. (арендаторъ)	100	20	30	2000
Т-во Любвинъ и К ^о (арендаторъ)	1200	100	50	2000
П. В. Сомовъ	250	—	—	300
Т-во Кореневъ и Шипиловъ (аренд.)	2000	340	400	3500
Пет.-Марьевс. Общ.	1200	20	140	3000
А. П. Четчиковъ	800	—	—	1000

№	Станція отправления.	Названіе копи.
21	"	Александровская
22	"	Николаевская
23	"	Варваропольская
24	"	Петро-Марьевская
25	" . . . . .	. . . . .
26	Изюмъ	Петро-Павловская
27	"	Граково-Николаевская
28	"	Орловская
29	"	Каменская
30	"	Семеновская
31	"	Надеждинская
32	"	Лозово-Петровская
33	"	Варваро-Борисовская.
34	"	Крѣпинская.
35	Ломоватка	Анненская
36	"	Саббовская
37	"	Саббовская
38	"	Ново-Ломоватская
39	Бѣлая	Юрьевская
40	"	Богородтская
41	"	Козловская

Фамилія владѣльца или арендатора копи.	Настоящая годовая добыча Тыс. пуд.	Количество угля къ 1-му Ноября 1882 г.		Производи- тельность въ 1883 г. Тыс. пуд.
		На копи Тыс. пуд.	На станціи Тыс. пуд.	
М. М. Заславскій . (арендаторъ)	2000	—	—	2500
Бр. Аптекманъ . (арендаторъ)	500	20	8	700
М. А. Золотаревъ.	2000	15	20	2500
А. Аптекманъ . . (арендаторъ)	1800	—	—	1800
Майдан. и К ^о (аренд.)	—	—	—	1500
С. И. Булатовъ . . (арендаторъ)	100	—	—	300
Бар. Котцъ . . . (арендаторъ)	400	10	5	600
М. Фронцевичъ и К ^о (арендаторъ).	1200	200	25	1500
Алексѣевское О-во	3000	470	1070	4500
А. М. Завадскій и Лемешевскій (аренд.)	1200	—	—	2000
Я. Л. Малкинъ . . (арендаторъ)	200	45	20	800
М. А. Золотаревъ. (арендаторъ)	—	—	—	1000
С. Н. Савичъ . . .	—	—	—	300
Саввельева (арендаторъ)	—	—	—	50(на мѣст.)
Е. И. Авимовъ . .	300	—	—	1000
Бетташъ (аренд.).	300	—	—	250
Воробейчикъ . . . (арендаторъ)	100	—	—	400 (100 т. на мѣстѣ)
Фрекенъ (аренд.).	100	—	—	500
Голубъ	50	—	—	50 (все на мѣстѣ)
Стритченко (арендаторъ)	80	—	—	100 (все на мѣстѣ)
Кн. Козловскаго .	—	—	—	—

№	Станція отправления.	Название кони.
42	"	Бѣловская
43	"	Юновскихъ крестьянъ
44	"	Георгіевск. кр. Глафировки
45	"	Крест. 12 рот. с. Черкаскаго
46	"	Крест. 12 рот. с. Хорошаго.
47	Фащевка	Крестьянъ села Городище.
48	Петровеньки	Мало-Николаевская
49	"	Красно-Кутская
50	Кратная	Хрустальская
51	" . . . . .	. . . . .
52	Крестная	Хрустальская
53	"	Крѣпичская
54	" . . . . .	. . . . .
55	" . . . . .	. . . . .
56	Колпаково	Колпаковская
57	"	Усѣвская
58	"	Крестьянъ Орѣховскихъ
59	Должанская. . . . .	. . . . .
Итого по		конямъ западной части До

Фамилія владѣльца или арендатора копи.	Настоящая годовая добыча. Тыс. пуд.	Количество угля къ 1-му Ноября 1882 г.		Производи- тельность въ 1883 г. Тыс. пуд.
		На копи Тыс. пуд.	На станціи Тыс. пуд.	
Лутковскаго . . .	50	—	—	50 (на мѣстѣ)
.	30	—	—	30 (на мѣстѣ)
.	20	—	—	20 (на мѣстѣ)
.	300	—	—	300
.	100	—	—	100
.	50	—	—	50 (на мѣстѣ)
Бродскій	—	—	—	500
бар. Унгернъ Штерн- бергъ.	60	—	—	500
Бродскій	500	70	75	800
Марецкій	200	15	40	500
Лавровъ (аренд.) .	—	—	—	200 (50 на мѣстѣ)
Кащеевъ и Козминъ (аренд.)	600	70	170	600 (100 т. на м.)
Васильевъ	200	—	—	400
В. А. Вагнеръ . . .	150	40	10	300
А. Н. Булацель . .	500	—	—	1500
(аренд. Гарбузовъ)	20	—	—	20 (на мѣстѣ)
Должанское Товар.	2250	300	120	2500
Итого . . .	31860	—	—	60320
Въ томъ числѣ Подлежитъ	расходуется вывозу:	я на мѣстѣ: —	—	1020 59300
нецкаго бассейна: Подлежитъ	83460 вывозу:	—	—	132120 117700

Районъ Козлово-Воронежско-

№	Станція отправленія.	Названіе копи.
1	Шахтная	Власовская
	Грушевка и Атюкта . . . . .	. . . . .
	"
	"
	Сулинъ . . . . .	. . . . .
	Лихая и Замчалово . . . . .	. . . . .

Предсѣдатель Комиссіи

Ростовской желѣзной дороги.

Фамилія владѣльца или арендатора копи.	Настоящая годовая добыча. Тыс. пуд.	Количество угля къ 1-му Ноября 1882 г.		Производи- тельность въ 1883 г. Тыс. пуд.
		На копи Тыс. пуд.	На станціи Тыс. пуд.	
.	—	—	—	3000
Рус. Об. пар. и торг.	—	—	—	6000
Разныхъ лицъ . . .	—	—	—	19000
Азовской К ^о . . .	—	(продается	на мѣстѣ	2000)
На станичныхъ земл.	—	—	—	3000
Разныя лица. . .	—	—	—	500
Итого .	—	—	—	34000
Расходуется на мѣстѣ:	—	—	—	2000
Подлежитъ вывозу:	—	—	—	32000
Вся добыча Донецкаго бассейна:	—	—	—	166170
Подлежитъ вывозу:	—	—	—	149700

А. Мевіусъ.

ВѢДОМОСТЬ

№ 2.

О предполагаемомъ въ 1883 году сбытѣ минеральнаго топлива.

Наименованіе потребителей.		Угля.	Антра- цита.
		Тысячи пудовъ.	
I. Желѣзныя дороги.			
1	Курско-Харьково-Азовская	7000	—
2	Харьково-Николаевская	4000	—
3	Лозово-Севастопольская	4500	—
4	Московско-Курская	3500	—
5	Орловско-Грязская	2000	—
6	Ростово-Владикавказская	3400	700
7	Козлово-Воронежско-Ростовская	2000	5000
8	Тамбово-Саратовская	1500	—
9	Грязе-Царицынская	3450	—
10	Московско-Рязанская	800	—
11	Рязанско-Козловская	800	300
12	Донецкая	3000	—
13	Фастовская	1000	—
14	Екатеринославская	2000	—
Итого		38950	6000
II. Сахарныя заводы.			
а) По линіи Курско-Харьково-Азовской дороги		1250	—
б) По линіи Курско-Кіевской дор. и Сумск. уч.		6000	—

Наименованіе потребителей.		Угля.	Антра- цита.
		Тысячи пудовъ.	
	в) По линіи Фастовскаго района	3000	—
	г) По линіи Козлово-Воронежско-Ростовской дороги	180	—
	Итого	10430	—
III. Газовые заводы.			
1	Г. Харькова	250	—
2	Г. Таганрога	110	—
3	Г. Ростова	100	—
	Итого	460	—
IV. Управление Черноморскихъ портовъ.			
1	Черезъ Александровскъ	180	—
2	„ Ростовъ, по Козлово-Воронежско-Рос- товской дорогѣ	—	1000
	Итого	180	1000
V. Пароходства.			
1	Верхняго Днѣпра въ Кременчугѣ	320	—
2	„ „ „ Екатеринославѣ	240	—
3	Разныя южныя пароходства	3200	700
	Итого	3760	700
VI. Заводы.			
1	Камскій	—	100
2	Тульскій оружейный	50	—
3	Брянскій рельсопрокатный	100	550
4	Брянскій арсеналь	25	—
	Итого	175	600

Наименование потребителей.		Угля.	Антра- цита.
		Тысячи пудовъ.	
VII. Промышленные и общественныя за- веденія.			
1	По линіи Курско-Харьково-Азовской дороги .	2600	—
2	„ „ Лозово-Севастопольской	1800	—
3	По главной линіи Хар.-Никол. дор. и за нею	1200	—
4	„ линіи Сумскаго участка Харьковско-Нико- лаевской дороги и за нимъ	750	—
5	По линіи Московско-Курской дороги и сосѣд- нихъ съ нею	300	—
6	По линіи Донецкой каменноугольной дороги	1200	—
7	„ „ Козлово-Воронежско-Ростовской .	350	500
	Итого	8200	500
VIII. Частное потребление.			
1	По линіи Курско-Харьково-Азовской дороги .	5600	—
2	„ „ Лозово-Севастопольской „ .	1200	—
3	„ главной линіи Харьковско-Николаевской до- роги и за нею	1200	—
4	„ линіи Сумскаго участка Харьковско-Нико- лаевской дороги и за нимъ	150	—
5	„ линіи Московско-Курской дороги и сосѣд- нихъ съ нею	450	—
6	„ линіи Донецкой каменноугольной дороги.	600	—
7	„ „ Ростово-Владикавказской „ .	150	—
8	„ „ Козлово-Воронежско-Ростовской „ .	1500	23200
	Итого	10850	23200
	А всего	73005	32000

Предсѣдатель Коммисіи А. Мевіусъ.

73
5000
1000

Распределение угольныхъ грузовъ по направлениамъ.

1. На Козлово-Воронежско-Ростовскую дорогу съ Донецкой черезъ Звѣрево.

1) Собственно для дороги	1,500
2) Для Грязе-Царицынской дороги	3,450
3) „ Орловско-Грязской „	1,000
4) „ Тамбово-Саратовской „	1,500
5) „ Рязанско-Козловской „	400
6) Сахарные заводы	180
7) Промышленные и общественныя заведенія	350
8) Частное потребленіе	1,500
	<hr/>
	9,880

2. По внутреннему сообщенію Донецкой дороги.

1) Собственно для дороги	3,000
2) Промышленные и общественныя заведенія	1,200
3) Частное потребленіе	600
	<hr/>
	4,800

3. По Курско-Харьково-Азовской.

А. На Югъ.

1) Собственно для дороги	2,000
2) Для Ростово-Владикавказской дороги	3,400
3) „ Козлово-Воронежско-Ростовской	500
4) Газовые заводы Ростова и Таганрога	210
5) Южныя пароходства въ Таганрогъ и Ростовъ	3,200
6) Промышленные и общественныя заведенія	300
7) Частное потребленіе	550
	<hr/>
	10,160

Б. На Сѣверъ, до Лозовой.

1) Собственно для дороги	1,000
2) Для Лозово-Севастопольской дороги	4,500
3) „ „ Екатерининской дороги	2,000
4) Управленію черноморскихъ портовъ	180
5) Пароходства въ Екатеринославѣ и Александровскѣ	240
6) Промышленныя и общественныя заведенія	1,800
7) Частное потребленіе	1,200
	<hr/>
	10,920

В. На Сѣверъ, до Мерефы.

1) Собственно для дороги	1,000
2) Для управленія Харьковско-Николаевской дороги	4,000
3) „ „ Фастовской дороги	1,000
4) Сахарныя заводы Фастовскаго и Сумскаго районовъ	9,000
5) Пароходства въ Кременчугѣ	320
6) Промышленныя и общественныя заведенія по Харьковско- Николаевской дорогѣ и за нею	1,950
7) Частное потребленіе	1,350
	<hr/>
	18,620

Г. На Сѣверъ, до Харькова и далѣе.

1) Для управленія Курско-Барьково-Азовской дороги	3,000
2) „ „ Московско-Курской дороги	3,500
3) „ „ Московско-Рязанской дороги	800
4) „ „ Орловско-Грязской дороги	1,000
5) „ „ Рязанско-Козловской „	400
6) Сахарныя заводы по линіи Курско-Хар.-Азовской дороги	1,250
7) Газовый заводъ въ Харьковѣ	250
8) Заводы: Тульскій и Брянскіе	175
9) Промышленныя и общественныя заведенія по Курско- Харьково-Азовской дорогѣ	2,300
10) Промышленныя и общественныя заведенія по Московско- ско-Курской дорогѣ	300

11) Частное потребление по Курско-Харько-Азовской и Московско-Курской дорогамъ	5,650
	<hr/>
	18,625
	<hr/>
Всего .	73,005

Изъ 57.815,000 пудовъ минеральнаго топлива, опредѣляемаго въ 1883 году для перевозки по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, назначается:

А. При перевозкѣ на Сѣверь.

1) Для желѣзныхъ дорогъ:

Курско-Харьково-Азовской	5,000
Харьково-Николаевской	4,000
Лозово-Севастопольской	4,500
Московско-Курской	3,500
Орловско-Грязской	1,000
Московско-Рязанской	800
Фастовской	1,000
Екатериининской	2,000

Итого . 21,800

2) Управленію черноморскаго флота	180
3) Для заводовъ Тульскаго и Брянскаго	175
4) „ газоваго завода г. Харькова	250
5) „ парходства по Днѣпру	560
6) „ сахарныхъ заводовъ:	
Сумскаго района	6,000
Фастовскаго района	3,000
района Курско-Харьково-Азовской дороги.	1,250

Итого . 11,415

7) Для промышленныхъ и общественныхъ заведеній	6,350
8) Для частнаго потребленія	8,090

Итого . 14,440

Итого по Курско-Харьково-Азовской, на Сѣверь . 47,655

В. При перевозкѣ на Югъ.

Для желѣзныхъ дорогъ:

Курско-Харьково-Азовской	2,000
Козлово-Воронежско-Ростовской	500
Ростово-Владикавказской	3,400

Для газовыхъ заводовъ Ростова и Таганрога	210
„ южныхъ пароходовъ „ „	3,200
„ промышленныхъ и общественныхъ заведеній.	300
„ частнаго потребленія	550

Итого по Азовской на Югъ 10,160

А всего по Азовской 57,815

Изъ 42.230,000 пудовъ минеральнаго топлива, опредѣляемаго въ 1883 г. къ перевозкѣ по Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ, назначается:

1) Для желѣзныхъ дорогъ:

Козлово-Воронежско-Ростовской	7,000
Грязо-Царицынской	3,450
Орловско-Грязской	1,000
Ростово-Владикавказской	700
Тамбово-Саратовской	1,500
Рязанско-Козловской	1,100

Итого 14,750

2) Для черноморскихъ портовъ 1,000

3) Волго-Донскому пароходству 700

4) Для заводовъ: Тульского, Брянскихъ и Камскихъ 650

5) Для сахарныхъ заводовъ 180

6) „ прочихъ промышленныхъ заведеній, фабрикъ, заводовъ и частнаго потребленія:

а) съ Донецкой дороги 1,850

б) „ Козлово-Воронежско-Ростовской 23,100

Итого 27,480

Всего 42,230

Предсѣдатель Коммисіи *А. Мевіусъ.*

ДОКЛАДЪ

коммисіи по горносолянному промыслу.



ДОКЛАДЪ

КОММИССІИ ПО ГОРНОСОЛЯНОМУ ПРОМЫСЛУ.

На предварительныхъ преніяхъ по развитію промысла каменной соли выяснились нѣкоторые мотивы, для окончательнаго рѣшенія которыхъ собраніе 13-го ноября постановило передать ихъ для всесторонняго обсужденія въ особую комиссію.

Вотъ эти мотивы:

1) Объ уравниеніи и неизмѣняемости тарифа по желѣзнымъ дорогамъ для всѣхъ солей.

2) О пониженіи тарифа на каменную соль въ навалку, до величины тарифа на уголь.

3) О составленіи горносоляной промышленной карты Славяно-Бахмутскаго бассейна и о продолженіи развѣдокъ.

4) Объ отмѣнѣ для копей каменной соли правила о двухъ выходахъ на поверхность.

5) Объ обложеніи солепромышленниковъ сборомъ въ $\frac{1}{15}$ коп. для расходовъ по распредѣленіи вагоновъ комиссіею выборныхъ на равнѣ съ углепромышленниками.

Окончивъ свои занятія комиссія имѣетъ честь представить собранію, по каждому вопросу въ отдѣльности, нижеслѣдующіе свои соображенія и заключенія.

По первому вопросу.

Безспорно соль есть продуктъ первой необходимости для народной экономіи, едвали стоящій даже не выше минеральнаго топлива, ибо минеральное топливо можетъ быть замѣнено другими источниками теплоты, а соль ничѣмъ. Для удешевленія цѣны соли еще такъ недавно правительство принесло въ жертву 11 мил. еже-

годнаго дохода, снятіемъ съ нея акциза. Отсюда ясно слѣдуетъ, какъ важенъ въ государственномъ значеніи вопросъ о распространеніи и удешевленіи соли во всѣхъ предѣлахъ государства. А такъ какъ перевозкою соли преимущественно обуславливается цѣна ея для потребителей, то комиссія всего прежде вмѣнила себѣ въ обязанность отнестись къ дѣлу совершенно безпристрастно, и не увлекаясь никакими льготами для перевозки соли Бахмутскаго бассейна, въ тоже самое время оградить ее отъ возможности монопольнаго характера другихъ мѣсторожденій, т. е. просить правительство выработанное здѣсь на сѣздѣ правило для перевозки Донецкой соли примѣнить къ перевозкамъ ея по желѣзнымъ дорогамъ во всей имперіи.

Правила эти въ сущности очень не сложны и выражаются, въ отношеніи тарифа, вполнѣ тремя словами—его уравниемъ, его пониженіемъ и его устойчивостію.

Къ сожалѣнію эти три качества тарифа, взятыя всѣ вмѣстѣ, по заявленію представителей желѣзнодорожнаго дѣла, рѣшительно не совмѣстимы съ ихъ интересами въ виду разнообразія условій, при которыхъ имъ приходится перевозить соль. Идетъ соль по направленію или навстрѣчу главныхъ грузовъ, пробѣгаетъ она короткое или длинное разстояніе по линіи, вотъ главныя препятствія какъ повсемѣстному уравниенію, такъ и пониженію тарифа на соль.

Уступая доводамъ желѣзнодорожныхъ представителей въ отношеніи абсолютнаго рѣшенія вопроса, комиссія пришла къ заключенію, что единственною примирительною мѣрою при столкновеніи противоположныхъ интересовъ, въ данномъ случаѣ, было бы приложеніе къ перевозкѣ соли дифференціального тарифа т. е. повышеніемъ ставокъ на короткіе доставки и пониженіемъ на далекія. Но никакой дифференціальныи тарифъ не избавитъ промышленниковъ, купцовъ и промышленниковъ отъ колебаній цѣвъ на соль и неизбежныхъ при томъ ошибокъ въ расчетахъ, слѣдательно и громадныхъ убытковъ, если назначенные желѣзными дорогами тарифы не будутъ вполнѣ устойчивы, т. е.

не будутъ, какъ теперь, понижаться подѣ разными предлогами и исключеніями до предѣловъ даже $\frac{1}{85}$ коп. съ пуда и версты.

Эти такъ называемые спеціальныя тарифы и пониженія, ради какихъ то частныхъ соглашеній между разными компаніями, вносить элементъ искусственности въ сферу естественнаго распределенія районовъ сбыта товаровъ и потому, монополизируя произвольно одни пути и одни мѣстности на счетъ другихъ, вносятъ рѣшительный хаосъ въ торговопромышленныя сдѣлки, и всегда слушать больше интересу частному, чѣмъ общему.

На основаніи сего комиссія единогласно пришла къ заключенію: ходатайствовать передъ правительствомъ, чтобъ однажды установленныя дифференціальныя тарифы на соль ни подѣ какимъ предлогомъ не измѣнялись другими дорогами по собственному произволу, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ.

По второму вопросу.

Каменная соль появилась на рынкѣ здѣшняго края весьма недавно и на первыхъ же опытахъ своего распространенія встрѣтила сопротивленіе со стороны нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ при отправленіи ея въ навалку. Теперь это затрудненіе устранено, но явилось другое, заключающееся въ томъ обстоятельствѣ, что соль въ кускахъ большой величины, какъ она добывается изъ мѣстороженія, только въ незначительномъ количествѣ требуется торговлею, большая же часть ея должна быть измельчена и въ этомъ новомъ рафинированномъ видѣ перевозима уже не въ навалку, а въ мѣшкахъ. Принимая во вниманіе, что всѣ сырые продукты, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, всегда, перевозятся по низкимъ тарифамъ, весьма естественно солепромышленникамъ пришла въ голову мысль сравнить, въ отношеніи тарифа, сырую соль съ каменнымъ углемъ и отправляя ее въ навалку на далекія разстоянія, подвергать раздробленію и рафинировкѣ только въ центрахъ сбыта, при чемъ разумѣется вся разность въ тарифѣ, отразится на удешевленіи соли, а слѣдовательно и на количествѣ ея потребленія.

Коммиссія не согласилась однакоже съ доводами солепромышленниковъ на томъ основаніи, что соль вообще, по растворимости въ водѣ, требуя крытыхъ вагоновъ, при перевозкѣ, и не проникаемой защиты отъ дождя, на складахъ, никогда не можетъ быть сравнена желѣзными дорогами съ каменнымъ углемъ. Что же касается вида соли, въ которомъ она поступаетъ въ вагоны, то для желѣзныхъ дорогъ тоже нѣтъ никакого основанія отдавать предпочтеніе кусковой формѣ въ навалку, противу соли рафинированной въ мѣшкахъ, такъ какъ въ обоихъ случаяхъ она занимаетъ почти одинъ и тотъ же объемъ. Склоняясь такимъ образомъ въ пользу интересовъ желѣзныхъ дорогъ, коммиссія признала однакоже взиманіе платы за нагрузку и выгрузку соли не соответственнымъ налогомъ, и потому постановила ходатайствовать, чтобъ это обязательство было снято съ солепромышленниковъ и имъ была предоставлена такая же точно свобода при нагрузкѣ и разгрузкѣ какъ и углепромышленникамъ.

По третьему вопросу.

Хотя существованіе мѣсторожденій соли въ Бахмутѣ и Славянскѣ было извѣстно уже очень давно, тѣмъ не менѣе точное опредѣленіе общаго характера бассейна и предѣловъ его распространенія принадлежитъ инициативѣ правительства. Оно послало для изслѣдованія мѣстности ученыхъ геологовъ; оно же дало средства для бурены въ разныхъ пунктахъ, указанныхъ этими геологами, изъ каковыхъ самою знаменательною, по результатамъ, оказалась Брянцевская скважина.

Съ тѣхъ поръ погоня за соляными богатствами перешла въ частныя руки. Не говоря уже о буровыхъ скважинахъ, доставляющихъ рассолы для Славянскихъ и Бахмутскихъ варницъ, которыя постепенно увеличиваютъ свою дѣятельность, образовалось до десяти предпріятій, цѣль которыхъ заключается въ достиженіи каменной соли шахтами и разработкѣ ее въ твердомъ видѣ. Нѣкоторые изъ этихъ шахтъ и буровыхъ скважинъ достигли уже глубины до 60 сажень и дали обильный матеріалъ для составленія

