

ДОКЛАДЪ

Высочайше учрежденной

МОСКОВСКОЙ ПОДКОММИССИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

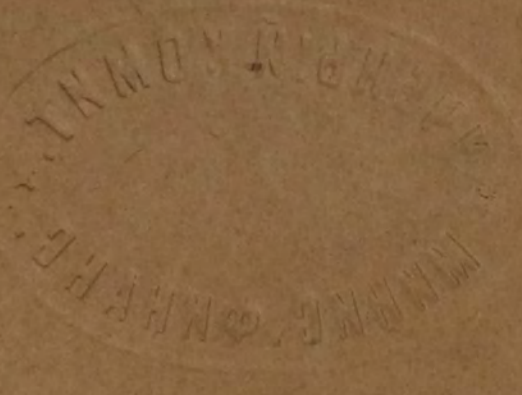
ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ

ПО ВОПРОСУ

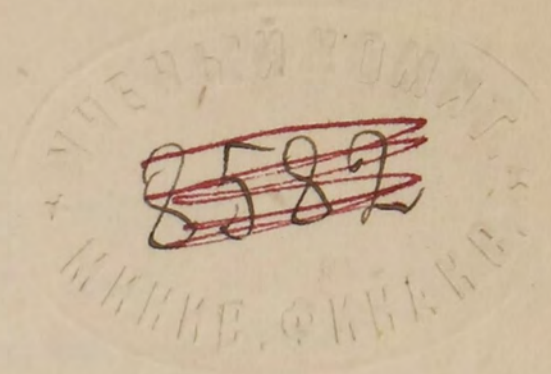
О ПЕРЕВОЗКѢ ДОНЕЦКАГО КАМЕННАГО УГЛЯ.

МОСКВА.

Типо-литографія Н. С. Скворцова, Мясницкая, Юшковъ пер., д. № 185.
1880.



~~8620~~
A 1196



ДОКЛАДЪ

Высочайше учрежденной

МОСКОВСКОЙ ПОДКОММИССИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ

ПО ВОПРОСУ

О ПЕРЕВОЗКѢ ДОНЕЦКАГО КАМЕННАГО УГЛЯ.

МОСКВА.

Типо-литографія Н. Скворцова, Мясницкая, Юшковъ пер., д. № 185.
1880.

39

БИБЛИОТЕКА ИМ. ССР

2



ДОКЛАДЪ

Высочайше учрежденной

МОСКОВСКОЙ ПОДКОМИССИИ

для исследования

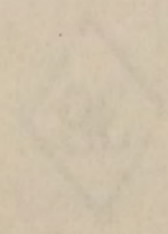
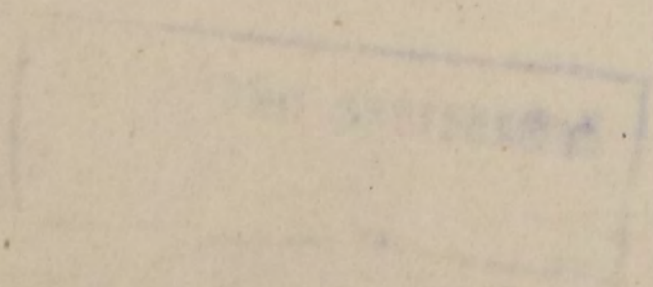
ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ

Съ разрѣшенія Высочайше учрежденной Московской Подкомиссіи для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

69617

МОСКВА

1880



I. Производство и потребление Донецкаго угля.

Производительность каменноугольныхъ копей, тяготѣющихъ къ Курско-Харьковско-Азовской желѣзной дорогѣ, много разъ въ послѣдніе годы подвергалась вычисленіямъ какъ со стороны съѣздовъ представителей каменноугольной промышленности, такъ со стороны Начальниковъ Горныхъ Округовъ для представленія ежегодныхъ отчетовъ Правительству. Московская Подкомисія кромѣ того получила свѣдѣнія отъ Гг. выборныхъ отъ углепромышленниковъ и въ нѣкоторыхъ случаяхъ провѣрила имѣющіяся у нея свѣдѣнія чрезъ мѣстные разспросы при объѣздѣ желѣзныхъ дорогъ ¹⁾.

Всѣ эти разнообразныя роды данныхъ приводятъ къ убѣжденію, что извѣстныя минеральныя богатства Донецкаго края, не смотря на существованіе множества неблагоприятныхъ условій, уже успѣли привлечь къ себѣ обширную предприимчивость. Добыча угля развивается столь быстро и идетъ теперь такъ успѣшно, что удовлетвореніе потребности въ Донецкомъ углѣ, поскольку оно зависитъ отъ производства, можетъ считаться обезпеченнымъ на многіе годы.

На самой Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ пять угольныхъ станцій, отправившихъ въ 1878 г. около 9 мил. пуд. угля, въ настоящее время увеличили производство, по свѣдѣніямъ IV съѣзда углепромышленниковъ, до 14½ мил., по сообщенію же выборнаго г. Мевіуса—до 18 мил.; а затѣмъ въ недалекомъ будущемъ, согласно вычисленіямъ съѣзда, доведутъ добычу до 25½ мил. пудовъ.

Въ районѣ Константиновской дороги, угольная отправка которой въ 1878 г. достигала 7½ мил. пудовъ, производство въ настоящую минуту, за исключеніемъ обширныхъ рудниковъ Новороссійскаго Общества (Юза) потребляющихъ уголь на мѣстѣ, достигаетъ 10 мил., а съ предположенными уже расширеніями можетъ дойти, по свѣдѣніямъ съѣзда, до 23½ мил. пудовъ; если же къ нимъ присоединить еще 6 мил. пудовъ, которые, по состоянію существующихъ приспособленій, могъ бы вывозить заводъ Юза,—то до 30 мил. пуд.

¹⁾ Свѣдѣнія о производительности копей, по показаніямъ указанныхъ источниковъ, сопоставлены въ прилагаемой къ докладу таблицѣ № 1.

Труднѣе опредѣлить размѣры добычи угля въ предѣлахъ Донецкой дороги, такъ какъ здѣсь, по недавнему открытію рельсоваго пути, каменноугольное производство находится въ большинствѣ случаевъ въ періодѣ подготовки. Но эта подготовка приходитъ уже къ концу, такъ что по существующимъ устройствамъ возможно уже съ достаточною вѣроятностью сдѣлать предположеніе о размѣрахъ будущаго производства. По свѣдѣніямъ IV съѣзда углепромышленниковъ, нынѣ дѣйствующія копи въ настоящемъ ихъ состояніи могутъ произвести въ годъ до 36 мил. пудовъ угля. Если же принять во вниманіе уже начатыя расширенія и присоединить копи подготовленныя, но еще не открытыя въ моментъ собиранія свѣдѣній, то размѣръ возможнаго производства въ районѣ Донецкой дороги увеличится до 73 мил. пудовъ.

Такимъ образомъ количество угля, которое въ состояніи, по существующимъ приспособленіямъ, выработать Донецкій бассейнъ, за исключеніемъ части его, расположенной по Козловско-Воронежско-Ростовской дорогѣ, простирается въ настоящее время до 60 мил. пудовъ, а затѣмъ въ близкомъ будущемъ, если только вѣрны предположенія съѣзда углепромышленниковъ,—можетъ быть доведено до 130 мил. пудовъ.

Въ сравненіи съ производствомъ *потребленіе* минеральнаго топлива развивается гораздо медленнѣе. Въ настоящее время потребленіе угля, направляющагося къ мѣстамъ спроса чрезъ Курско-Харьковско-Азовскую дорогу, согласно заявленіямъ, представленнымъ на IV съѣздѣ углепромышленниковъ, и принятымъ при распредѣленіи перевозокъ на 1880 г., выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

а) *На стверзъ* отъ угольныхъ станцій Курско-Харьковско-Азовской дороги:

Для желѣзныхъ дорогъ:

» Курско-Харьковско-Азовской	5.000
» Лозово-Севастопольской	4.000
» Сумской	1.000
» Харьковско-Николаевской	5.000
» Курско-Кіевской	1.800
» Московско-Курской	1.000
» Либаво-Роменской	500
» Орловско-Грязской	1.200

19.500

Для сахарныхъ заводовъ:

» Фастовскаго района	4.100
» Сумскаго „	4.100
» Харьковскихъ	700
	<hr/>
	8.900

Для промышленныхъ и общественныхъ заведеній	8.630
» Газовыхъ заводовъ и водопроводовъ	410
» Пароходствъ	1.400
» Управленія Черноморскихъ портовъ	500
» Тульскаго и Бѣжецкаго заводовъ.	700

Итого на сѣверъ 39.040

б) На югъ отъ угольныхъ станцій:

Для желѣзныхъ дорогъ:

» Курско-Харьковско-Азовской	2.000
» Ростовско-Владикавказской	1.800
» газовыхъ заводовъ	340
» пароходствъ	300

Итого на югъ 4.440

Сверхъ означеннаго количества грузовъ, спросъ на которые подтвержденъ на сѣздѣ формальными требованіями, можно ожидать на основаніи имѣющихся данныхъ о потребленіи минеральнаго топлива (Труд. IV сѣзд. стр. 48) еще слѣдующихъ дополнительныхъ требованій:

Для Московско-Курской дороги	4.000 т.
» Курско-Кіевской	700 »
» Либаво-Роменской.	1.000 »
» Фастовской	2.000 »
» Сахарныхъ заводовъ.	5.500 »

Кромѣ того для потребителей, не заявившихъ требованій, но которымъ уголь нуженъ, сѣздомъ назначено для 1880 года къ перевозкѣ по Кур.-Хар.-Азовской дорогѣ на Сѣверъ 7,100 тыс. и на Югъ 3,000 тыс. пудовъ.

Такимъ образомъ количество угля, на которое уже болѣе или менѣе опредѣлилось требованіе для ближайшаго будущаго, простирается въ направленіи къ сѣверу отъ угольныхъ станціи К.-Х.-Азовской дороги до 58 мил. пуд., а къ югу до 7¹/₂ мил. пуд. Что же касается 1880 года, то все потребленіе угля, доставляемаго чрезъ посредство Азовской дороги, исчислено сѣздомъ въ 53,580 тыс. пуд., изъ которыхъ въ южномъ на-

правленіи должно прослѣдовать $7\frac{1}{2}$ мил. пудовъ, а въ сѣверномъ 46 мил. пудовъ. Съѣздъ разсчитываетъ, что изъ общаго количества грузовъ, предназначаемыхъ на 1880 г. къ слѣдованію по Азовской дорогѣ, 17 мил. будетъ получено съ Донецкой, а 15 мил. съ Константиновской. Изъ числа 46 мил. пудовъ, ожидаемыхъ въ сѣверномъ направленіи, около $8\frac{1}{2}$ мил. пудовъ должно отдѣлиться въ Лозовой на Лозово-Севастопольскую дорогу, 28 мил. пуд. въ Харьковѣ для города и Харьково-Николаевской дороги, такъ что за Харьковъ пройдетъ лишь около $11\frac{1}{2}$ мил. пудовъ. (Труды IV съѣзда углепромышленниковъ, стр. 55—56).

Потребленіе угля, въ исчисленномъ выше количествѣ $65\frac{1}{2}$ мил. пудовъ, будетъ повидимому достаточно для удовлетворенія спроса не только въ настоящихъ его размѣрахъ, но даже въ ближайшемъ будущемъ. Если перевозка въ предположенныхъ размѣрахъ осуществится, то будутъ не только покрыты уже заявленныя требованія желѣзныхъ дорогъ, сахарныхъ заводовъ и промышленныхъ заведеній, но останется еще довольно значительный запасъ для новыхъ потребителей.

Дальнѣйшее расширеніе спроса на уголь можетъ зависѣть главнымъ образомъ отъ трехъ условій: а) отъ движенія Донецкаго угля къ Черноморскимъ портамъ въ замѣну англійскаго; б) отъ перехода подмосковныхъ фабрикъ къ минеральному топливу и г) отъ распространенія обычая топить дома углемъ въ городахъ.

1. Переходъ къ донецкому углю Одессы и Николаева, если онъ и совершится, едва ли окажетъ сильное вліяніе на перевозку угля чрезъ Курско-Харьковско-Азовскую дорогу: съ проведеніемъ Мариупольской линіи, этотъ уголь всего вѣроятнѣе пойдетъ къ портамъ морскимъ путемъ со станцій Константиновской и ближайшихъ копей Донецкой дороги, такъ что для перевозки чрезъ Лозовую и Александровскъ слѣдуетъ ожидать, сверхъ нынѣ перевозимаго количества, не болѣе 4—5 мил. пудовъ на потребности пароходства и городовъ по нижнему Днѣпру.

2. Движеніе угля къ Москвѣ могло бы создать огромное приращеніе спроса на уголь. По свѣдѣніямъ, доставленнымъ подкомиссіи начальникомъ Московской Торговой Полиціи, доставлено въ Москву: въ 1878 году 428 плотовъ и въ 1879 г. 398 плотовъ, изъ коихъ каждый заключаетъ въ себѣ отъ 55 до 65 саженей трехполѣнныхъ дровъ, что, принимая среднюю цифру 60, составитъ въ 1878 г. 25,680 саж. и въ 1879 г. 24,920 саж. трехполѣнныхъ дровъ. По свѣдѣніямъ же Судоходной Депутаціи, сплавныхъ дровъ доставлено въ Москву и выложено на всѣхъ пристаняхъ: въ 1878 г. 29,647 саж. и въ 1879 г. 27,102 $\frac{1}{2}$ саж. Кро-

мѣ того, по показаніямъ крупныхъ торговцевъ дровами, на дрова для фабрикъ, бань, кирпичныхъ заводовъ, пекаренъ и другихъ тому подобныхъ заведеній, пилится круглый сплавной лѣсъ изъ котораго получается ежегодно отъ 15 до 25 тыс. саж. швырковыхъ дровъ, или 5 до 8 т. саж. трехполѣнныхъ. Наконецъ изъ деревень доставляется на рынки около 4—4½ тыс. саж. Но главный подвозъ дровъ производится къ Москвѣ по желѣзнымъ дорогамъ. Въ послѣдніе годы подвозится къ Москвѣ по желѣзнымъ дорогамъ, около 60 мил. пудовъ дровъ. Если принять средній вѣсъ кубической сажени въ 240 пуд., это количество составитъ до 250,000 куб. саженьей. Такимъ образомъ годичное потребленіе дровъ въ одной Москвѣ, не считая окрестностей, можно предположить около 300,000 куб. саженьей. Предполагая, что 120 пуд. донецкаго угля замѣняютъ кубич. сажень дровъ, Москва могла бы, перейдя къ минеральному отопленію, потребовать угля до 36 мил. пудовъ.

Уже при настоящихъ цѣнахъ угля на мѣстѣ производства и нынѣшней стоимости провоза представлялся бы повидимому расчетъ замѣнить въ Москвѣ древесное топливо углемъ. По свѣдѣніямъ, доставленнымъ въ Подкомиссію выборнымъ отъ углепромышленниковъ г. Давыдовымъ, пудъ каменнаго угля со станціи Марьевки Донецкой дороги, доставленный въ Москву, обошелся бы:

Стоимость на мѣстѣ съ расходами по складу	7,75 к.
Провозъ:	
93 верст. по Донецкой дор. по	1/33 к.
476 „ Азовской	1/60 »
503 „ Московско-Курской	1/60 »
	<hr/>
	17.20 коп.
Нагрузка, выгрузка, бланки и пр.	0,65 к.
1½% потери въ пути	0,39 »
Обязательный привѣсъ (9 пуд.)	0,10 »
	<hr/>
	26.09 коп.

Такъ какъ одна кубич. сажень дровъ замѣняется при употребленіи въ паровой машинѣ 100 пуд., а при обыкновенной домашней топкѣ 120 пуд. хорошаго Донецкаго каменнаго угля, то было бы выгодно вводить его въ употребленіе при цѣнѣ дровъ отъ 26—30 руб., за куб. сажень, — цѣнѣ, которая давно уже перейдена въ Москвѣ. Причиной, по которой, не смотря на такой расчетъ, уголь не вводится въ Москвѣ, выставляють, обыкновенно, загроможденіе дорогъ, соединяющихъ угольные мѣсторожденія съ Москвою, собственными грузами, вслѣдствіе котораго потребители не могутъ быть обеспечены въ своевременной доставкѣ угля. Но по всей

вѣроятности здѣсь дѣйствуютъ кромѣ того: недостаточное еще знакомство съ Донецкимъ углемъ, усиленный подвозъ дровъ къ Москвѣ по желѣзнымъ дорогамъ, начинающаяся замѣна дровъ торфомъ и отчасти конкуренція Англійскаго угля. Такъ какъ Николаевская дорога перевозитъ Англійскій уголь по низкому тарифу $\frac{1}{80}$ коп., то осенью 1879 г. этотъ уголь можно было получать въ Москвѣ по 22 коп.; въ настоящее же время, вслѣдствіе вздорожанія угля въ самой Англій, цѣна его поднялась до 30 коп. Во всякомъ случаѣ различіе въ цѣнахъ дровъ и соотвѣтствующаго имъ количества угля въ Москвѣ не настолько еще значительно, что бы можно было въ непродолжительномъ времени рассчитывать на полный переходъ Московскаго района къ угольному отопленію.

3) Что касается, наконецъ, до отопленія домовъ минеральнымъ топливомъ, то хотя, по цѣнамъ дровъ, оно представлялось бы выгоднымъ почти на всемъ пространствѣ къ сѣверу отъ Донецкаго бассейна до Москвы, трудно, однакоже, рассчитывать на быстрое его введеніе. Привычка жителей къ дровяному отопленію еще долго будетъ служить препятствіемъ къ примѣненію минеральнаго топлива, не смотря на очевидную его выгоду. Это топливо будетъ по всей вѣроятности распространяться лишь мало по малу, подъ давленіемъ постоянно возрастающихъ цѣнъ на дрова.

Такимъ образомъ настоящій спросъ не въ состояніи, повидимому, поглотить всего количества угля, которое можетъ быть произведено въ Донецкомъ районѣ. Кромѣ тѣхъ 65 мил. пудовъ, которые исчислены выше, едва-ли можно рассчитывать въ ближайшіе годы на сбытъ 10—20 мил. пуд. Если, впрочемъ, углю, который производится нынѣ сверхъ указанной выше вполне выяснившейся потребности, удастся найти себѣ сбытъ, то этого новаго сбыта всего естественнѣе ожидать именно въ мѣстностяхъ, лежащихъ за Харьковомъ и Курскомъ. Мѣстности по Курско-Харьковско-Азовской и Харьковско-Николаевской дорогамъ уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ являются главными потребителями угля; ихъ спросъ уже выяснился и вошелъ въ естественныя границы, которыя будутъ по всей вѣроятности расширяться лишь постепенно. Между тѣмъ на сѣверъ отъ Харькова и Курска Донецкій уголь найдетъ для себя вполне новый обширный рынокъ; и если ему удастся занять этотъ рынокъ, то требованіе не будетъ исчерпано въ теченіе многихъ лѣтъ.

На основаніи изложенныхъ данныхъ о размѣрахъ производства и сбыта угля, а также свѣдѣній о мѣстонахожденіи отдѣльныхъ копей ¹⁾

¹⁾ Размѣщеніе копей по станціямъ желѣзныхъ дорогъ указано въ приложенной къ докладу таблицѣ № 1.

представляется возможнымъ приблизительно опредѣлить вѣроятное размѣщеніе каменноугольныхъ грузовъ по участкамъ желѣзныхъ дорогъ.

Угольные станціи Курско-Харьково-Азовской дороги, при настоящихъ размѣрахъ ихъ добычи, въ состояніи отправить по желѣзнымъ дорогамъ угля до $14\frac{1}{2}$ мил. пудовъ. Изъ этого числа, согласно даннымъ о распредѣленіи на Азовской дорогѣ угольныхъ перевозокъ въ послѣдніе годы, двѣ южныя станціи Амвросіевка и Харцизская отправятъ угля къ югу до 6 мил. пудовъ, а затѣмъ тѣже и три остальные угольные станціи Азовской дороги, Пантелеймоновка, Никитовка и Щербиновка, вывезутъ по направленію къ сѣверу до 9 мил. пудовъ. При будущемъ размѣрѣ добычи въ $25\frac{1}{2}$ мил. пудовъ, можно предположить, что угольные станціи Азовской дороги направятъ на югъ (изъ Амвросіевки и Харцизской) до 10 мил. пудовъ, а на сѣверъ—до 15 мил. пудовъ.

Константиновская дорога, при настоящихъ размѣрахъ производства угля, должна передать на Курско-Харьково-Азовскую дорогу въ пунктѣ ея примыканія, Константиновкѣ, почти исключительно по направленію къ сѣверу, — до 10 мил. пудовъ. При будущемъ расширеніи добычи угля, предположенномъ сѣздомъ, таже дорога могла бы передать на Азовскую до 30 мил. пудовъ; но такъ какъ, съ окончаніемъ Мариупольской линіи, часть этого груза найдетъ себѣ исходъ къ Черному морю помимо Курско-Харьково-Азовской дороги, то на эту послѣднюю, согласно цифрѣ, рассчитанной сѣздомъ въ 1880 году, можно положить до 15 мил. пудовъ.

Каменноугольные грузы Донецкой дороги могутъ имѣть выходъ на Курско-Харьково-Азовскую дорогу въ трехъ пунктахъ, Криничной, Никитовкѣ и Краматоровкѣ. Но копи, расположенныя по Криничной вѣтви близъ станціи Волынцево, съ добычею угля въ настоящее время до $2\frac{1}{2}$ мил., а въ будущемъ до 4 мил. пудовъ, по всей вѣроятности направятъ свои грузы къ Мариуполю, минуя Курско-Харьково-Азовскую дорогу.— Черезъ Никитовку, по соображенію съ разстояніемъ станцій отъ главныхъ пунктовъ потребленія на сѣверѣ, должно направиться со станцій Краматоровской вѣтви: Изюмъ ¹⁾ и Ломоватка ²⁾, Луганской вѣтви: Бѣлая, Васильевка и Дебальцево, и Звѣревской вѣтви: Городище и Петровеньки,—при настоящихъ размѣрахъ добычи—до 8 мил. пудовъ, а при предположенныхъ сѣздомъ будущихъ размѣрахъ—до $23\frac{1}{2}$ мил. пудовъ. Черезъ Краматоровку съ станцій Лисичанской вѣтви: Лисичанскъ, Лоскутовка и Камышеваха, и Краматоровской вѣтви: Марьевка и Варварополье

1) Станція Изюмъ, лежащая отъ Краматоровки въ 116 верстахъ, отстоитъ отъ Харькова чрезъ Никитовку въ 358 верстахъ, чрезъ Краматоровку въ 365 верстахъ.

2) Станція Ломоватка, лежащая отъ Краматоровки въ 124 верстахъ, отстоитъ отъ Харькова чрезъ Никитовку въ 350 верстахъ, чрезъ Краматоровку въ 373 верстахъ.

можетъ поступить при настоящемъ состояніи производства 21 мил. пудовъ а при будущемъ развитіи копей до 35 мил. пудовъ. Нужно, впрочемъ замѣтить, что угольные грузы съ станціи Варварополье, равняющіеся, въ настоящее время $4\frac{1}{2}$ мил. пудовъ, а въ будущемъ предполагаемые до 9 мил. пудовъ, могутъ, въ случаѣ недостаточности провозной способности Краматорской вѣтви, направиться на Курско-Харьково-Азовскую дорогу и чрезъ Никитовку; въ такомъ случаѣ имъ придется при слѣдованіи къ сѣверу сдѣлать лишняго пути всего 26 верстъ.

Наконецъ, копи, расположенныя по Звѣревской вѣтви Донецкой желѣзной дороги, близъ станцій: Крестная, Колпаково, Юскино и Ровеньки, отправятъ до $4\frac{1}{2}$ мил. пудовъ въ настоящее время и до 10 мил. пудовъ при будущихъ расширеніяхъ на Козловско-Воронежско-Ростовскую дорогу.

Такимъ образомъ, при настоящихъ размѣрахъ производства, къ сѣверу, отъ Краматоровки можетъ направиться по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ до 48 мил. пудовъ; а такъ какъ размѣръ вѣроятнаго въ ближайшемъ будущемъ спроса выше былъ опредѣленъ въ направленіи къ сѣверу въ 58 мил. пудовъ, то добавочныя 10 мил. пудовъ должны быть получены чрезъ расширеніе производства копей. На какихъ станціяхъ будутъ произведены эти дополнительныя закупки, рѣшить трудно; но судя по тому, что для Константиновской дороги сѣздъ назначилъ на 1880 годъ не 10 мил. пудовъ, добываемые теперь по свѣдѣніямъ самого сѣзда, а 15 мил. пудовъ, нужно полагать, что добавочная потребность въ углѣ въ значительнѣйшей долѣ будетъ покрыта копиями Константиновской дороги; остающіяся за тѣмъ 5 мил. могутъ быть получены съ Краматоровской вѣтви Донецкой дороги.

Изъ 58 мил. пудовъ, которые для удовлетворенія потребностей ближайшаго будущаго должны будутъ прослѣдовать къ сѣверу отъ Краматорской станціи, — 5 мил. пудовъ, назначаемые для потребностей самой Курско-Харьковско-Азовской дороги, размѣстятся на разныхъ станціяхъ Азовской дороги между Краматоровкой и Курскомъ; $8\frac{1}{2}$ мил. отдѣлятся въ Лозовой для Лозово-Севастопольской дороги, и расположенныхъ въ ея районѣ промышленныхъ заведеній, управленія Черноморскихъ портовъ, пароходства и городовъ по нижнему Днѣпру. Изъ остающихся затѣмъ $44\frac{1}{2}$ мил. пудовъ, должно будетъ отдѣлиться въ Мерефѣ и Харьковѣ: для желѣзныхъ дорогъ: Харьковско-Николаевской съ Сумскимъ участкомъ, Курско-Кіевской (чрезъ Сумскую вѣтвь), Либаво-Роменской и Фастовской 12 мил. пудовъ; для сахарныхъ заводовъ Фастовскаго и Сумскаго районовъ и города Харькова — $14\frac{1}{2}$ мил. пудовъ; для промышленныхъ и общественныхъ заведеній, въ городѣ Харьковѣ, по Харьковско-Николаевской, Сумской и Курско-Кіевской дорогамъ (согласно разчету IV сѣзда), 2 мил.

пудовъ и для незааявившихъ потребителей города Харькова и упомянутыхъ выше дорогъ—3 мил. пудовъ, а всего 32¹/₂ мил. пудовъ. За Харьковъ направится такимъ образомъ не болѣе 12 мил. пудовъ.

II. Состояніе вывоза угля.

Главное затрудненіе, встрѣчаемое каменноугольною промышленностью Донецкаго края, заключается въ томъ, что развитіе средствъ перевозки не идетъ параллельно возрастанію производства и запроса на уголь. При отсутствіи въ Донецкомъ краѣ водяныхъ сообщеній, главнымъ и можно сказать единственнымъ путемъ для перевозки угля къ мѣстамъ потребленія являются желѣзныя дороги. Западная часть Донецкаго бассейна въ настоящее время вывозитъ большую часть своего угля чрезъ Курско-Харьковско-Азовскую дорогу, по которой, кромѣ угольныхъ грузовъ собственнаго ея района, неизбѣжно долженъ проходить уголь, добываемый въ предѣлахъ Константиновской и Донецкой дорогъ. Поэтому отъ состоянія перевозки на Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ находится въ полной зависимости какъ судьба каменноугольнаго производства, такъ и работа примыкающихъ къ ней угольныхъ дорогъ.

Перевозка каменнаго угля по Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ хотя и развивалась въ послѣдніе годы, но не съ такой быстротою, какъ того требовалъ ростъ промышленности. Курско-Харьковско-Азовская дорога перевезла каменнаго угля:

въ 1874 году	16	мил.	пуд.
» 1875 »	18	»	»
» 1876 »	18	»	»
» 1877 »	16	»	»
» 1878 »	23	»	»

Въ 1879 году Курско-Харьково-Азовская дорога должна была перевезти, согласно назначенію съѣзда углепромышленниковъ и распоряженію Техническо-Инспекторскаго Комитета, 47 мил. пудовъ, но въ состояніи была передвинуть только 29 мил. пудовъ.

Несоотвѣтствіе размѣровъ перевозки съ количествомъ выработываемаго угля служитъ предметомъ постоянныхъ жалобъ и нареканій со стороны углепромышленниковъ. Начиная съ 1-го съѣзда углепромышленниковъ, каждый изъ трехъ слѣдовавшихъ затѣмъ съѣздовъ главнымъ содержаніемъ своихъ занятій считалъ обсужденіе мѣръ, какія слѣдуетъ принять въ виду недостаточныхъ размѣровъ желѣзнодорожной перевозки.

Правительство не оставалось безучастнымъ къ ходатайствамъ угленпромышленниковъ. Въ послѣдніе годы, главнымъ образомъ въ виду угольнаго движенія, значительно увеличены перевозочныя средства Курско-Харьково-Азовской дороги; но и послѣ немаловажныхъ затратъ казны на этотъ предметъ, жалобы не прекращались и значительная доля потребности въ передвиженіи оставалась неудовлетворенною. Лучшимъ доказательствомъ несостоятельности желѣзныхъ дорогъ для перевозки всего предлагаемаго имъ минеральнаго топлива служить введенное съ половины 1879 года Министерствомъ Путей Сообщенія раздѣленіе потребителей угля на нѣсколько категорій, изъ которыхъ нѣкоторымъ предоставляется преимущественное право на полученіе его по желѣзнымъ дорогамъ.

Московская Подкоммиссія при объѣздѣ Донецкаго района получала заявленія о недостаточности желѣзныхъ дорогъ для перевозки предъявляемаго угля отъ всѣхъ безъ исключенія угленпромышленниковъ и прикосновенныхъ къ этому промыслу лицъ, съ которыми ей приходилось имѣть дѣло. Не останавливаясь на подробной передачѣ этихъ заявленій, достаточно заимствовать изъ нихъ лишь фактическія данныя, показывающія степень несоотвѣтствія между современнымъ состояніемъ желѣзнодорожной перевозки и запросомъ на нее.

На совѣщаніи въ Харьковѣ 7 угленпромышленниковъ, въ числѣ которыхъ находились трое гг. выборныхъ отъ сѣзда, заявили Подкоммиссіи, что въ настоящее время уголь отправляется почти исключительно для привилегированныхъ потребителей; частныя же лица лишены возможности получать уголь, хотя на III сѣздѣ угленпромышленниковъ въ 1878 году желѣзныя дороги и обязались доставить до 17 мил. пудовъ угля для частныхъ потребителей. Въ іюлѣ 1879 года, по количеству заявленныхъ гг. выборнымъ къ отправкѣ угольныхъ грузовъ, Курско-Харьково-Азовской дорогѣ было предъявлено требованіе на 290 вагоновъ въ сутки, а она въ состояніи была дать только 198 вагоновъ, въ томъ числѣ 63 для своихъ станцій, 70 для Донецкой и 63 для Константиновской; въ августѣ требовалось 297 вагоновъ, а дано только 205 вагоновъ, именно для Курско-Харьково-Азовской 75, Донецкой 65 и Константиновской 55; между тѣмъ іюль и августъ суть самые свободные для дороги мѣсяцы, такъ какъ съ сентября уже начинантся усиленное хлѣбное движеніе. (Журн. стр. 137).

Такого же рода заявленія были получены Подкоммиссіей и на Константиновской и Донецкой дорогахъ. На августъ 1879 года Константиновской дорогѣ было заявлено грузовъ на 130 вагоновъ въ сутки, а назначено только 64 вагона (Журн. стр. 137). На станціи Юзово владѣльцы угольныхъ складовъ заявили, что для частнаго потребленія вовсе

не дается вагоновъ, вслѣдствіе чего они не имѣютъ возможности вывозить уголь съ своихъ складовъ и должны ликвидировать дѣло. (Журн. стр. 166). Относительно Донецкой дороги выборные отъ сѣзда гг. Мевіусъ и Давыдовъ въ Харьковѣ объяснили, что эта дорога, вслѣдствіе задержки въ пріемъ ея вагоновъ, не въ состояніи вывозить и половины вырабатываемаго топлива. Въ августѣ эта дорога не вывезла болѣе 1,000 вагоновъ съ углемъ изъ числа заявленныхъ—отчего углепромышленники должны понести крупные убытки (Журн. 108). На станціи Никитовкѣ Донецкой дороги было заявлено, что назначенное на августъ мѣсяць для передачи съ Донецкой дороги чрезъ Никитовку количество 600 вагоновъ недостаточно даже для полнаго удовлетворенія привилегированныхъ потребителей. По распредѣленію перевозокъ на августъ, только желѣзныя дороги должны были получить сполна весь заявленный для нихъ уголь, сахарнымъ заводамъ досталось лишь 60% противъ требованія, а остальнымъ потребителямъ—только 15%. (Журн. стр. 141) На станціи Варваропольѣ углеотправители въ поданномъ въ Подкомиссію заявленіи (№ 314) сообщили что дороги не удовлетворяютъ и половины предъявляемыхъ требованій на угольную перевозку. Что жалобы донецкихъ углепромышленныхъ нельзя назвать преувеличенными, видно изъ справки, сообщенной въ Подкомиссію Управленіемъ Донецкой дороги. Согласно этой справкѣ, на Донецкой дорогѣ:

		Заявлено.	Перевезено.		
		Вагоновъ.			
въ іюлѣ	1879 года . . .	6.097. . . .	1.722	или	28%.
» августъ	» » . . .	2.749. . . .	1.497	»	54%.
» сентябрѣ	» » . . .	4.334. . . .	1.350	»	31%.
» октябрѣ	» » . . .	4.050. . . .	1.008	»	22%.
» ноябрѣ	» » . . .	1.826. . . .	1.042	»	57%.
» декабрѣ	» » . . .	1.977. . . .	1.051	»	53%.

Заявленія углепромышленниковъ о задержкахъ угольныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ подтверждаются и другими источниками. Такъ изъ доставленнаго Подкомиссіи Окружнымъ Горнымъ Инженеромъ Е. Н. Таскинымъ оффиціального отчета о частной горной промышленности въ I округѣ Западной части Донецкаго каменноугольнаго бассейна за 1878 годъ видно, что на копяхъ и при станціяхъ Курско-Харьково-Азовской и Константиновской жел. дорогъ оставалось не вывезеннаго угля: къ 1-му января 1878 года 2,486 тыс. пудовъ, а къ 1-му января 1879 года 4,782 тыс. пудовъ, что составляетъ по разсчету г. Таскина около 22% годовой добычи въ 1878 году.

Двухнедѣльные вѣдомости о состояніи грузовъ на станціяхъ, представляемыя желѣзными дорогами въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ показываютъ, что въ теченіе полутора года съ начала 1878 года по іюль 1879 года на пяти угольныхъ станціяхъ Курско-Харьково-Азовской жел. дороги постоянно находилось не вывезеннаго топлива отъ 1,700 до 3,900 вагоновъ, или отъ 1 до 2¹/₂ мил. пудовъ, при ежемѣсячномъ размѣрѣ перевозки угля отъ 800 до 1,900 вагоновъ. Въ то же время на станціяхъ Константиновской дороги оставалось не вывезеннаго угля отъ 850 до 1,900 вагоновъ, при перевозкѣ въ мѣсяцъ отъ 500 до 1,000 вагоновъ ¹⁾. Нужно впрочемъ замѣтить, что количество угля, остававшагося на складахъ при желѣзнодорожныхъ станціяхъ, не выражаетъ собой всего размѣра залежи угля, такъ какъ шахтовладѣльцы, при задержкѣ желѣзнодорожной перевозки, приостанавливаются подвозить уголь къ станціи, предпочитая оставлять его на складахъ при рудникахъ. Поэтому, чтобы опредѣлить все количество задерживаемаго дорогами угольного груза, нужно принять во вниманіе и тѣ минеральные грузы, которые сложены на коняхъ. Въ „Трудахъ“ IV сѣзда углепромышленниковъ (стр. 63 и дал.) находятся данныя о количествѣ угля, сложеннаго при коняхъ и на станціяхъ на 1 сентября 1879 года. Изъ нихъ видно, что къ этому числу находилось въ складахъ:

	При коняхъ.	На станціяхъ.
По Курско-Харьк.-Азовской дорогѣ	1.395,000 пуд.	5.890,000 пуд.
„ Константиновской дорогѣ . . .	2.685,000 „	1.090,000 „
„ Западной части Донецкой дер.	2.740,200 „	1.300,000 „
„ Восточной части	2.906,000 „	1.308,000 „
Итого . .	9.727,000 пуд.	9.588,000 пуд.

Такимъ образомъ, судя по свѣдѣніямъ сѣзда, послѣ періода усиленнаго лѣтняго передвиженія, къ осеннимъ мѣсяцамъ, когда перевозка минеральнаго топлива сокращается вслѣдствіе прилива хлѣбныхъ грузовъ, оставалось въ прошедшемъ году не вывезеннаго угля болѣе 19 милл. пудовъ, что составляетъ сколо трети всей годичной добычи угля въ районахъ упомянутыхъ дорогъ.

Изъ изложенныхъ свѣдѣній видно, что не смотря на произведенное усиленіе перевозныхъ средствъ каменноугольныхъ дорогъ, эти послѣднія и въ настоящую минуту задерживаютъ огромное количество отправляемыхъ ими угольныхъ грузовъ (по свѣдѣніямъ сѣзда около трети выво-

¹⁾ Подробныя свѣдѣнія по мѣсяцамъ указаны въ приложенной къ докладу вѣдомости № 2.

зимаго количества). Понятно, что такая задержка не может не отражаться на состояніи каменноугольного промысла. Углепромышленники, съ которыми пришлось имѣть дѣло Подкомиссіи, живо изображаютъ въ своихъ заявленіяхъ то тягостное положеніе, которое испытываетъ угольное дѣло отъ несостоятельности желѣзныхъ дорогъ.

«Вслѣдствіе постоянныхъ задержекъ въ перевозкѣ, углепромышленники вынуждены довольствоваться самымъ ничтожнымъ дивидендомъ, если не убыткомъ, отчего не могутъ и думать объ улучшеніи технической обстановки своихъ копей, для удешевленія производства въ будущемъ, и лишаются возможности конкурировать по дешевизнѣ съ иностраннымъ углемъ. Недостатокъ перевозныхъ средствъ южныхъ дорогъ, угнетая промышленность, естественно порождаетъ массу жалобъ на администраціи дорогъ и въ то же время служитъ источникомъ злоупотребленій агентовъ этихъ дорогъ, такъ какъ на одинъ вагонъ является нѣсколько претендентовъ, выборъ между которыми зависитъ отъ этихъ агентовъ“ (отч. г. Таскина за 1878 г.). Правда, въ настоящее время съ учрежденіемъ выборныхъ отъ углепромышленниковъ произволь желѣзнодорожныхъ агентовъ въ распредѣленіи вагоновъ устраненъ; но стѣсненія углепромышленности не прекратились, и въ особенности удручаютъ мелкихъ углепромышленниковъ изъ крестьянъ, которые не имѣютъ доступа къ привилегированнымъ потребителямъ. Заарендовавъ земли съ обязательствомъ опредѣленной ежегодной добычи угля, многіе шахтовладѣльцы вынуждены платить аренду задаромъ.

«Проведеніе Донецкой дороги», пишутъ углепромышленники въ поданномъ въ Харьковѣ заявленіи, «напрасно только возбудило интересы шахтовладѣльцевъ. Въ расчетахъ на болѣе облегченный вывозъ, они заложили множество новыхъ разработокъ, добыли новые милліоны пудовъ угля, обязались большими поставками угля въ разныя мѣста, и все это оказывается теперь почти несбыточнымъ». Ясный примѣръ того вліянія, какое оказали задержки вывоза на каменноугольное производство, представляетъ исторія Горнаго и Промышленнаго Общества на югѣ Россіи, изложенная въ запискѣ, поданной Подкомиссіи управляющимъ дѣлами этого Общества С. С. Яницкимъ (№ 295).

Убѣдившись на основаніи изложенныхъ данныхъ въ существованіи значительнаго и постояннаго несоотвѣтствія размѣровъ перевозки угля по желѣзнымъ дорогамъ, особенно по Курско-Харьковско-Азовской, Подкомиссія сочла нужнымъ войти въ подробное изученіе причинъ, тормозящихъ движеніе угля по Курско-Харьковско-Азовской и смежнымъ съ нею линіямъ.

Углепромышленники, раздраженные своими неудачами, склонны считать основною причиною неуспѣшности угольной перевозки нерасположеніе желѣзныхъ дорогъ къ угольнымъ грузамъ. «Интересы желѣзныхъ дорогъ», — пишутъ углепромышленники въ своемъ заявленіи, поданномъ Подкомиссіи въ Харьковѣ (№ 228), — «не только не сходны, но даже до нѣкоторой степени противоположны интересамъ каменноугольной промышленности. Желѣзнымъ дорогамъ желательно, понятно, какъ можно дороже брать за провозъ и проѣздъ по нимъ; а каменному углю, наоборотъ, надобно, чтобы онъ перевозился какъ можно дешевле, ибо только при этомъ непремѣнномъ условіи онъ можетъ проникнуть далеко отъ мѣста его добычи и принести всю ту пользу, которую справедливо отъ него ожидаютъ. Съ цѣлію примирить столь противоположныя выгоды, правительство приняло рядъ весьма разумныхъ и энергическихъ мѣръ къ тому, чтобы удешевить и облегчить перевозку каменнаго угля по желѣзнымъ дорогамъ; но какъ коренной законъ благосостоянія желѣзныхъ дорогъ измѣниться не можетъ, то понятно, что мѣры эти, принимаемыя въ пользу угольной промышленности, встрѣчаютъ на желѣзныхъ дорогахъ самое дѣятельное, хотя, можетъ быть и не всегда явное противодѣйствіе. Начиная уже съ того, что всѣ наши желѣзныя дороги, будучи вообще слабы по отношенію къ предлагаемой имъ для перевозки массъ грузовъ, не имѣя стало быть физической возможности своевременно очищать отъ нихъ станцій, въ весьма понятномъ своемъ желаніи болѣе заработать, перевозятъ преимущественно тѣ грузы, которые оплачиваются болѣе высокимъ тарифомъ. Вслѣдствіе этого каменный уголь остается на послѣдней очереди и къ перевозкѣ его обращаются только тогда, когда возить болѣе нечего. Понятно поэтому также и то, что чѣмъ болѣе правительство, понимая всю важность каменноугольнаго промысла, поддерживаетъ углепромышленниковъ въ стремленіяхъ ихъ къ пониженію тарифа, тѣмъ болѣе желѣзныя дороги измышляютъ съ своей стороны разныхъ препятствій къ тому, чтобы возить угля какъ можно менѣе. Въ этомъ заключается между прочимъ главная причина того, что, не смотря на развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ южной Россіи, не смотря на усиленіе перевозочныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ, на увеличеніе спроса угля и на возрастаніе самихъ угольныхъ копей какъ въ числѣ, такъ и въ обширности, — вывозъ каменнаго угля по желѣзнымъ дорогамъ увеличивается въ пропорціи необыкновенно слабой».

Быть можетъ, эта мысль, многократно повторявшаяся въ присутствіи Подкомиссіи углепромышленниками, равно какъ постоянно выражавшаяся на ихъ съѣздахъ, и имѣетъ на своей сторонѣ много вѣрнаго; но въ виду постоянныхъ понужденій правительства, обращаемыхъ къ желѣзнымъ

дорогамъ, и учрежденія постоянного контроля надъ перевозкой угля со стороны углепромышленниковъ въ лицѣ ихъ выборныхъ, является необходимымъ остановить вниманіе на иныхъ, болѣе близкихъ и ясныхъ причинахъ задержекъ.

III. Недостатки устройства и эксплуатаціи Курско-Харьковско-Азовской дороги.

Большая часть каменноугольныхъ грузовъ съ западной части Донецкаго бассейна должна пройти къ мѣстамъ своего назначенія чрезъ Курско-Харьковско-Азовскую дорогу. Поэтому причинъ, задержекъ въ перевозкѣ каменнаго угля, указанныхъ въ предшествующемъ отдѣлѣ, прежде всего, конечно, слѣдуетъ искать въ состояніи провозной способности и въ порядкахъ эксплуатаціи Курско-Харьковско-Азовской дороги.

а) *Провозная способность Курско-Харьковско-Азовской дороги.*

Не смотря на то, что Курско-Харьковско-Азовская дорога принимаетъ, кромѣ собственныхъ грузовъ, еще грузы двухъ угольныхъ дорогъ, Константиновской и Донецкой, и сверхъ того представляетъ одну изъ важнѣйшихъ въ нашей странѣ желѣзнодорожныхъ линій по массѣ другихъ грузовъ, кромѣ угольныхъ,—она тѣмъ не менѣе остается до сихъ поръ при одномъ пути. При настоящихъ техническихъ условіяхъ дороги, на среднемъ наиболѣе обремененномъ ея участкѣ, между Краматоровкой и Харьковомъ, крайній предѣлъ возможнаго движенія, кромѣ двухъ пассажирскихъ поѣздовъ, простирается до 12 товарныхъ поѣздовъ, въ числѣ которыхъ находится одинъ товаро-пассажирскій. При среднемъ составѣ товарнаго поѣзда на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ въ 22 вагона, 12 товарныхъ поѣздовъ даютъ 264 вагона въ сутки. Между тѣмъ для перевозки тѣхъ 46 мил. пудовъ, которые назначены съѣздомъ на 1880 г. по направленію къ сѣверу,—если бы даже движеніе этихъ грузовъ было вполне равномерно распредѣлено въ теченіе цѣлаго года,—потребовалось бы перевозить не менѣе 6,600 вагоновъ въ мѣсяцъ, или 220 вагоновъ въ сутки. Такого количества вагоновъ не могла дать въ настоящемъ году К.-Х.-Азовская дорога даже въ самые свободные отъ другихъ грузовъ мѣсяцы. Такъ по свѣдѣніямъ, сообщеннымъ выборными, въ іюль 1879 года К.-Х.-Азовская дорога въ состояніи была удѣлить для угля только 198 вагоновъ, въ августѣ 205 вагоновъ, не смотря на то, что выборными предъявлено было требованіе въ первомъ изъ этихъ мѣ-

сяцевъ на 290, а во второмъ на 297 вагоновъ. Въ этой ограниченной провозной способности дороги и заключается, конечно, существеннѣйшая причина того обстоятельства, что К.-Х.-Азовская дорога успѣла доставить въ 1879 году всего 29 мил. пудовъ угля въ оба направленія, хотя на съѣздѣ углепромышленниковъ ею и было изъявлено согласіе на перевозку 47 мил. пудовъ каменноугольныхъ грузовъ. По тѣмъ же соображеніямъ слѣдуетъ признать весьма мало вѣроятнымъ, чтобы К.-Х. Азов. дорога въ состояніи была и въ 1880 г. выполнить данное ею на IV съѣздѣ углепромышленниковъ обѣщаніе перевезти 53 мил пуд. угля.

Лица, заинтересованныя въ развитіи каменноугольнаго дѣла, со знаютъ невозможность избѣжать хроническихъ задержекъ въ перевозкѣ угля, безъ значительнаго усиленія провозной способности К.-Х.-Азовской дороги. Третій съѣздъ углепромышленниковъ ходатайствовалъ предъ правительствомъ о томъ, чтобы на К.-Х.-Азовской дорогѣ въ возможно скоромъ времени былъ уложенъ второй путь и усиленъ подвижной составъ. Четвертый съѣздъ углепромышленниковъ на первомъ мѣстѣ въ ряду своихъ ходатайствъ поставилъ укладку втораго пути на разстояніи отъ станціи Никитовка до Харькова. Въ этомъ же смыслѣ было сдѣлано нѣсколько заявленій и Подкоммиссіи. Углепромышленники и ихъ выборные въ запискѣ № 228, поданной въ Харьковѣ, указали на необходимость втораго пути отъ ст. Харцизской до Харькова и поддерживали ту же мысль въ засѣданіи Подкоммиссіи. (Журн. стр. 114). О томъ же заявили владѣльцы копей, прилегающихъ къ станціи Варварополье (зап. № 314). Подкоммиссія съ своей стороны считаетъ усиленіе провозной способности К.-Х.-Азовской дороги кореннымъ пунктомъ въ вопросѣ объ улучшеніи перевозки Донецкаго угля и представляетъ о предѣлахъ и способахъ этого усиленія особый докладъ.

Однако изъ сообщеній, сдѣланныхъ Подкоммиссіи, видно, что движеніе по Азовской дорогѣ не всегда доводится даже до той нормы, которая допускается настоящими ея техническими условіями. Причиною тому служатъ, по мнѣнію заявившихъ лицъ, нѣкоторые, указываемые ниже, недостатки ея устройства и эксплуатаціи.

б) Тѣснота станцій.

На участкѣ между Харьковомъ и Константиновкой движенію препятствуетъ тѣснота станціи Славянскъ и отсутствіе втораго пути между Славянскомъ и Краматоровкой. Впрочемъ, какъ расширеніе станціи Славянскъ, такъ и укладка втораго пути между Славянскомъ и Краматоровкой

уже разрѣшены и будутъ произведены за счетъ особаго облигаціоннаго капитала. (Журн. стр. 120). При осмотрѣ Краматорской станціи, Управляющими дорогъ Донецкой и Курско-Харьковско-Азовской было объяснено, что съ укладкой втораго пути между Краматорской и Славянскомъ передача могла бы быть свободно доведена до 300 вагоновъ въ день, что впрочемъ представляется скорѣе теоретическомъ расчетомъ (по замѣчанію г. Бабина), ибо Курско-Харьковско-Азовская дорога, при отсутствіи втораго пути на всемъ протяженіи, все равно не въ состояніи будетъ передвинуть такого количества вагоновъ (Журн. стр. 134).

Станція Щербиновка по заявленію г. Шейермана (№ 69) находится въ условіяхъ самыхъ невыгодныхъ для движенія. Отправляя до 2¹/₂ мил. пуд. каменнаго угля, она помѣщается на полугорѣ, что при малѣйшей неосторожности можетъ повести къ несчастнымъ случаямъ.

Узловыя станціи, какъ-то Курскъ, Харьковъ, Мерефа, Краматорская и Никитовка, по заявленію выборныхъ отъ углепромышленниковъ въ Харьковѣ, очень тѣсны и страдаютъ недостаткомъ запасныхъ и развѣздныхъ путей. Вслѣдствіе тѣсноты, трудно производить ранжировку поѣздовъ и нѣтъ достаточнаго мѣста для склада угля. При тѣснотѣ станцій происходитъ безпрестанное загроможденіе ихъ вагонами, за которымъ слѣдуетъ пріостановка подвоза на эти станціи и прекращеніе пріема на станціяхъ отправленія (Записка № 228). При отсутствіи мѣстъ для склада, уголь или сбрасывается между путями, откуда онъ, смѣшавшись съ землей, накладывается на подводы (Журн. стр. 113); или же, оставаясь въ вагонахъ, за невозможностью сразу принять на подводы всего подвезенаго угля, навлекаетъ на получателя угля штрафы за простой вагоновъ. (Зап. г. Шейермана № 69).

Особенной тѣснотой отличается, по заявленію гг. выборныхъ, Харьковская станція. Во время ярмарки она загромождается до такой степени, что прекращается пріемъ на нее грузовъ на другихъ станціяхъ, а грузы, уже подвезенные, по цѣлымъ недѣлямъ не попадаютъ въ руки получателей, такъ какъ вагоны, въ которыхъ находится грузъ, заставлены другими вагонами. (Журн. стр. 113. Зап. №№ 69 и 228). Углепромышленники выражаютъ желаніе, чтобы на станціяхъ полученія угля были устроены мѣста для склада угля, подобно тому, какъ они существуютъ на станціяхъ отправленія. (Записки № 69 и № 228). Управляющій К. Х. А. дороги, при осмотрѣ Харьковской станціи Подкомиссіей, заявилъ, что съ 1 сентября будетъ устроенъ особый огороженный дворъ для склада угля, гдѣ каждому углепромышленнику будетъ отведено особое мѣсто. Азовская дорога, чтобы не стѣснять свою станцію, предлагала даже провести вѣтвь въ самый городъ Харьковъ, съ тѣмъ, чтобы уголь-

ные склады устроились ближе къ потребителямъ, но городъ на это не согласился. (Журн. стр. 117).

в) Неудовлетворительное состояніе подвижнаго состава.

По заявленію Управляющаго Курско-Харьково-Азовской дорогой г. Иванова, сравнительно малый составъ товарныхъ поѣздовъ на этой дорогѣ (въ 1878 году въ среднемъ выводѣ 22.7 вагона) зависитъ между прочимъ отъ того обстоятельства, что изъ 206 паровозовъ дорога имѣетъ 40 мало-сильныхъ. (Журн. стр. 120).

По заявленію выборныхъ отъ углепромышленниковъ, на всѣхъ угольныхъ дорогахъ состояніе подвижнаго состава неудовлетворительно; если ихъ внимательнѣе освидѣтельствовать, то окажется слишкомъ много больныхъ локомотивовъ и вагоновъ. Послѣдствіемъ этого бываютъ задержки при передачахъ; по прибытіи поѣзда на передаточную станцію, приходится по нѣскольку вагоновъ или перегружать въ другіе или же вовсе отцѣплять за невозможностью замѣнить другими (Запис. № 228). Это замѣчаніе вполне примѣняется и къ Курско-Харьково-Азовской дорогѣ. Хотя правительственная комиссія подъ предсѣдательствомъ барона Шернвала и нашла, что другими дорогами бракуется Азовскихъ вагоновъ только 15%; но этотъ фактъ объясняется, по словамъ углепромышленниковъ, единственно тѣмъ, что дурной подвижной составъ обращается лишь во внутреннемъ сообщеніи, на другія же дороги передаются только лучшіе вагоны, изъ которыхъ тѣмъ не менѣе бракуется 15%. Усиленіе подвижнаго состава на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, по заявленію нѣкоторыхъ углепромышленниковъ, мало улучшило угольную перевозку, которой по прежнему достаются худшіе вагоны. (Журн. стр. 111).

Углепромышленники полагаютъ даже, что у Курско-Харьково-Азовской дор. находятся въ счету такіе вагоны, которые за негодностію совсѣмъ вынуты изъ употребленія (зап. № 228). Эта же мысль была высказана въ 1878 г. на III съѣздѣ углепромышленниковъ г. Гордѣенко, который въ подтвержденіе ея привелъ слѣдующій расчетъ: къ 1878 году Курско-Харьково-Азовская дорога считала у себя 3,357 вагоновъ; грузовъ перевезла она въ 1877 году около 40 мил. пуд.; слѣдовательно каждый вагонъ передвинулъ около 12,000 пудовъ въ годъ, или около 1000 пуд. въ мѣсяць; значить, въ мѣсяць онъ былъ въ дорогѣ только два раза. Такъ какъ этому повѣрить невозможно, то остается заключить, что число вагоновъ слишкомъ преувеличено на бумагѣ, а въ наличности ихъ находится гораздо менѣе (Труды III съѣзда углепромышл. стр. 269). Подкомиссія не имѣла возможности провѣрить наличность подвижнаго состава на Кур-

ско-Харьково-Азовской дорогѣ, и потому, приводя означенное заявленіе, не можетъ рѣшить, насколько оно справедливо.

Въ прежніе годы и со стороны углепромышленниковъ, и со стороны самой желѣзной дороги, постоянно выражались жалобы на недостаточность подвижнаго состава на дорогѣ. Но въ настоящее время, за произведенными правительствомъ крупными прибавками локомотивовъ и вагоновъ, эта причина малой работы Курско-Харьково-Азовской дор. повидимому устранилась (Тр. IV съѣзда, 59).

Недостаточная успѣшность перевозки грузовъ по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ зависитъ, по мнѣнію углепромышленниковъ, между прочимъ отъ того, что на этой дорогѣ нѣтъ надлежащаго единства въ распоряженіи подвижнымъ составомъ. Для правильности товарнаго движенія на дорогѣ необходимо, чтобы имъ распоряжалось одно лицо. Между тѣмъ на Азовской дорогѣ этимъ распоряжаются, по заявленію углепромышленниковъ, не только Управляющій дорогою, инспекторъ и начальникъ движенія, но и управляющій конторою движенія, контролеры и наконецъ самые начальники станцій. Отъ этого часто одни распоряженія противорѣчатъ другимъ, отчего для начальниковъ станцій является полный произволъ исполнять то или другое распоряженіе, или поступать совершенно по своему. (Заявл. въ Харьковѣ № 228 п. 5).

IV. Состояніе прямыхъ сообщеній между дорогами, перевозящими уголь.

Одною изъ существеннѣйшихъ причинъ того обстоятельства, что работа Курско-Харьковско-Азовской дороги не достигаетъ размѣровъ, допускаемыхъ ея техническими условіями, заключается по объясненіямъ какъ Управленія дороги, такъ и углепромышленниковъ, въ тѣхъ препятствіяхъ, которыя встрѣчаетъ эта дорога при передачѣ угольныхъ грузовъ на другія линіи и отчасти при приѣмѣ ихъ съ другихъ дорогъ. Курско-Харьковско-Азовская дорога, являясь для угля по преимуществу транзитнымъ путемъ, естественнымъ образомъ находится въ зависимости отъ степени успѣшности ея сношеній съ смежными дорогами.

Кромѣ общихъ причинъ, которыя для всѣхъ вообще грузовъ затрудняютъ прямые сообщенія, перевозка угля, по открытіи Донецкой дороги, встрѣтила еще спеціальное препятствіе. Большая часть подвижнаго состава, полученнаго отъ казны Донецкою дорогою, состоитъ изъ угольныхъ полувагоновъ съ особымъ устройствомъ, приспособленнымъ преимущественно къ перевозкѣ минеральнаго топлива. Такихъ полувагоновъ имѣется у

нея 1533 при 261 крытыхъ и 240 открытыхъ платформахъ. Смежныя дороги, признавая донецкіе вагоны неудобными для обратной перевозки хлѣбныхъ и другихъ товаровъ, еще до открытія Донецкой дороги, выразили рѣшительное противодѣйствіе ихъ приему. Первая вошла въ соглашеніе съ Донецкой Курско-Харьковско-Азовская дорога. Условіемъ, заключеннымъ съ Донецкой дорогой еще до ея открытія, Курско-Харьковско-Азовская обязалась принимать подвижной составъ Донецкой дороги до всѣхъ собственныхъ станцій отъ Ростова до Харькова и вмѣстѣ съ тѣмъ передавать эти вагоны въ обмѣнъ, если слѣдующія дороги согласятся принимать ихъ. Согласіе Курско-Харьковско-Азовской дороги принимать Донецкій подвижной составъ, по словамъ углепромышленниковъ, объясняется тѣмъ, что донецкіе полувагоны проходятъ по этой дорогѣ сравнительно короткое разстояніе (Журн. стр. 108); по объясненію же Г. Управляющаго Курско-Харьковско-Азовской дорогой на III съѣздѣ углепромышленниковъ, это согласіе мотивировалось тѣмъ, во-первыхъ, что Азовская дорога сама имѣетъ многочисленный подвижной составъ, и во-вторыхъ тѣмъ, что Азовской дорогѣ, вслѣдствіе преобладающихъ направлений ея перевозки, и безъ того приходится возить въ обратную сторону значительное количество пустыхъ вагоновъ; перевозить же открытые угольные вагоны легче, нежели закрытые. (Тр. III съѣзд. углепром. стр. 102).—Но согласіе Курско-Харьковско-Азовской дороги долгое время не встрѣчало подражанія со стороны другихъ линій. Поэтому уголь, перевозимый въ специальныхъ полувагонахъ, долженъ былъ перегружаться на станціяхъ передачи. Затѣмъ, въ виду неудобствъ, представляемыхъ такимъ способомъ перевозки, отдѣльныя дороги стали давать доступъ Донецкому подвижному составу. Лозово-Севастопольская дорога согласилась принимать въ специальныхъ вагонахъ уголь, сначала назначаемый для собственныхъ ея потребностей, а затѣмъ и для другихъ потребителей (Журн. 127 и 135.) Затѣмъ Воронежско-Ростовская дорога стала принимать специальные вагоны до собственныхъ станцій, не позволяя впрочемъ вступать въ соглашеніе съ другими дорогами, за нею лежащими, хотя нѣкоторыя изъ этихъ послѣднихъ, напр. Тамбовско-Саратовская, Грязе-Царицынская, Ростово-Владикавказская, изъявили готовность принимать Донецкіе полувагоны. (Журн. Донец. дор., 190). Всего долѣе сопротивлялась приему Харьковско-Николаевская дорога; ея несогласіе имѣло тѣмъ большее значеніе, что лежащія за нею дороги, Югозападнаго Общества и Фастовская, уже ранѣе изъявили готовность принимать въ обмѣнъ Донецкіе вагоны. (Журн. стр. 125).

Въ послѣднее время дѣло сношеній Донецкой дороги съ другими значительно облегчилось состоявшимся 15 Іюля 1879 года Высочайшимъ

повелѣніемъ, въ силу котораго Министръ Путей Сообщенія предложилъ Правленіямъ Обществъ дорогъ II-й и III-й группы района возможнаго въ настоящее время распространенія Донецкаго топлива „войти въ соглашеніе съ Донецкой дорогой по приему въ безперегрузочное сообщеніе минеральнаго топлива, отправляемаго Донецкой дорогой, какъ въ угольныхъ вагонахъ такъ и въ товарныхъ, съ обмѣномъ вагона на вагонъ или на срочный возвратъ съ тѣмъ, что если такого соглашенія не послѣдуетъ до 1 Ноября 1879 года, то Донецкая дорога должна неотлагательно представить о томъ Министру Путей Сообщенія“¹⁾. Съѣздъ представителей дорогъ III группы, обсудивъ предложеніе Министерства, «призналъ возможнымъ принимать въ обмѣнъ угольные полувагоны отъ всѣхъ дорогъ группы, на которыхъ такіе полувагоны имѣются и до станцій всѣхъ дорогъ группы, на общемъ основаніи конвенціи III группы,—послѣднее за исключеніемъ дорогъ Ряжско-Вяземской и Лозово-Севастопольской, заключившихъ по сему предмету съ Донецкой особыя условія, и Курско-Кіевской и Либаво-Роменской, которыя будутъ получать вышеупомянутые вагоны на срочный возвратъ.» (Проток. экстр. съѣзда 23—24 Ноября 1879 г. стр. 187).

Такъ какъ прямыя сообщенія по перевозкѣ минеральнаго топлива затрудняются преимущественно нежеланіемъ желѣзныхъ дорогъ принимать въ обмѣнъ на ихъ вагоны спеціальныи подвижной составъ Донецкой дороги, то эта послѣдняя неоднократно предлагала другимъ линіямъ вступить съ нею въ соглашеніе о приемѣ донецкихъ полувагоновъ на срочный возвратъ или съ уплатой Донецкой дорогѣ опредѣленной суммы въ сутки за пользованіе ея вагонами, или же съ распредѣленіемъ чистаго дохода отъ угольныхъ поѣздовъ, пропорціонально пробѣгу ихъ по каждой дорогѣ. Однако на предложеніе Донецкой дороги со стороны заинтересованныхъ линій не послѣдовало согласія. Нужно замѣтить, что безперегрузочное сообщеніе на условіи срочнаго возврата вагоновъ практикуется на нѣкоторыхъ дорогахъ. Такъ у Курско-Харьковско-Азовской дороги есть условіе съ Ростово-Владикавказской дорогой о срочномъ возвратѣ вагоновъ при перевозкѣ грузовъ этой послѣдней въ Таганрогъ; при этомъ срокъ возврата полагается четверо сутокъ, плата 3 р. съ вагона за провозъ, и 3 р. за каждыя просроченныя сутки. (Журн., стр. 139). Московско-Курская дорога на IV съѣздѣ углепромышленниковъ изъявила согласіе принимать Донецкіе вагоны въ срочный возвратъ.

Въ послѣднее время мысль объ устройствѣ прямаго сообщенія на условіяхъ срочнаго возврата вагоновъ нашла себѣ поддержку въ Мини-

¹⁾ Текстъ предложенія Техническо-Инспекторскаго Комитета помѣщенъ въ протоколахъ экстреннаго съѣзда представителей дороги III группы 23 и 24 Ноября 1879 года, стр. 17.

стерствъ Путей Сообщенія которое выработало для соглашенія между Харьковско-Николаевской и Донецкой дорогами слѣдующія основанія ¹⁾.

«1. Харьковско-Николаевская дорога обязуется принимать въ прямое сообщеніе на срочный возвратъ, цѣльными поѣздами или порознь, груженые угольные вагоны Донецкой дороги въ томъ размѣрѣ, какой потребуется для удовлетворенія потребителей минеральнаго топлива съ Донецкой дороги въ районѣ Харьковско-Николаевской дороги и дорогъ за нею лежащихъ.

«2. Харьковско-Николаевская дорога, принимая минеральное топливо въ Донецкихъ вагонахъ на условіи срочнаго возврата послѣднихъ, получаетъ тарифную отъ пробѣга этого груза по своей дорогѣ выручку, причемъ уплачиваетъ Донецкой дорогѣ по $\frac{1}{2}$ к. съ версты пробѣга груженого и порожняго угольнаго вагона.

«3. Всѣ расходы по передвиженію у себя угольныхъ вагоновъ Донецкой дороги, несетъ Харьковско-Николаевская дорога, за исключеніемъ изъ того большаго ремонта, еслибы таковой потребовался, вагоновъ, который производится въ мастерскихъ Харьковско-Николаевской дороги за счетъ Донецкой дороги.

«4. Срокъ возврата рассчитывается слѣдующимъ образомъ: вагонъ долженъ сдѣлать не менѣе 125 верстъ въ сутки, для передоточныхъ станцій назначается по 12 часовъ въ каждую сторону, 24 часа для разгрузки на станціи прибытія и 12 часовъ для отправки вагона обратно.

«5. При невозвращеніи въ срокъ вагона, Харьковско-Николаевская дорога уплачиваетъ Донецкой дорогѣ поденный повагонный штрафъ въ размѣрѣ 3 руб. въ сутки, или же сдаетъ свои крытые или открытые вагоны, удобные для перевозки минеральнаго топлива».

Изложенныя основанія къ соглашенію съ Донецкою дорогою были предложены Министерствомъ и другимъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ, но по разсмотрѣннн вопроса на экстренномъ сѣздѣ III группы приняли эти основанія только дороги Курско-Кіевская и Либаво-Роменская; остальные же линіи III группы предпочли войти съ Донецкою дорогою въ соглашеніе на началахъ обмѣна.

Передача полувагоновъ на срочный возвратъ могла бы, конечно, принести временную пользу угольному движенію, при настоящихъ сравнительно небольшихъ его размѣрахъ, такъ какъ Донецкая дорога владѣетъ значительнымъ запасомъ спеціальныхъ вагоновъ, которые могли бы пойти въ дѣло при помощи этого приѣма; однако, съ расширеніемъ каменноугольнаго дѣла и въ качествѣ постоянной мѣры, срочный возвратъ едва ли можетъ

¹⁾ См. Прилож. къ протоколу Экстр. сѣзда представит. желѣзныхъ дорогъ III группы 23—24 ноября 1879 г.

быть примененъ въ Россіи при ея обширныхъ разстояніяхъ. При 1000-верстномъ разстояніи отъ Донецкой дороги до Москвы вагонъ долженъ оставаться въ пути болѣе 2-хъ недѣль, да и то не всегда можетъ вернуться въ срокъ. Поэтому Донецкая дорога, передавая свои вагоны на срочный возвратъ на отдаленныя разстоянія, рискуетъ сама остаться безъ подвижнаго состава. Что же касается до дорогъ, принимающихъ на этомъ основаніи Донецкіе вагоны, то онѣ, будучи вынуждаемы, изъ опасенія штрафа за просрочку, немедленно возвращать вагоны, должны будутъ нерѣдко перевозить ихъ въ обратномъ направленіи порожними, что поведетъ къ увеличенію непроизводительнаго пробѣга вагоновъ и къ сокращенію провозной способости дорогъ.

Кромѣ указанныхъ общихъ препятствій успешному ходу прямыхъ сообщеній по перевозкѣ угля, есть еще спеціальныя въ отдѣльныхъ пунктахъ соприкосновенія дорогъ, передвигающихъ уголь. Поэтому необходимо разсмотрѣть состояніе прямыхъ сообщеній въ каждомъ изъ пунктовъ передачи, входящихъ въ районъ изслѣдованія Московской Подкоммиссіи.

1) *Курскъ*. Московско-Курская дорога можетъ принимать отъ Курско-Харьковско-Азовской лишь незначительное количество вагоновъ съ углемъ, такъ какъ при одномъ пути она можетъ отправить изъ Курска только 275 вагоновъ въ день, а между тѣмъ она имѣетъ изъ Курска своего груза на 100 вагоновъ и съ Курско-Кіевской на 100 вагоновъ. Углепромышленники сомнѣваются чтобы пріемъ угля могъ быть значительно увеличенъ впредь до проложенія втораго пути отъ Курска до Сергіева. (Журн. стр. 110). Управляющій Московско-Курской дороги Г. Шестаковъ на IV съѣздѣ углепромышленниковъ заявилъ, что въ теченіе 5—6 лѣтнихъ мѣсяцевъ Московско-Курская дорога можетъ согласиться на довольно крупную перевозку угля, до 50 вагоновъ въ день, съ пріемомъ Донецкихъ вагоновъ на срочный возвратъ (Тр. IV съѣзда, 5). При окончательномъ распределеніи угольныхъ перевозокъ на IV Съѣздѣ представитель Московско-Курской дороги заявилъ, что дорога эта, принимая для себя собственно 1 мил. пуд. угля, можетъ перевезти до Москвы сверхъ того еще 5 мил. пуд. угля, съ тѣмъ, однако, чтобы изъ этого количества 4 мил. пуд. были отправляемы лѣтомъ, а 1 мил. пуд. зимою. (Труд. IV с. 57). На съѣздѣ назначено на 1880 г. къ перевозкѣ за Курскъ 7 мил. пуд.

2) *Харьковъ и Мереха*. а) *Размѣръ обмѣна*. По конвенціи, Харьковско-Николаевская и Курско-Харьково-Азовская дороги обмѣниваются въ Харьковѣ 50 вагонами въ сутки. Углепромышленники считаютъ такую норму обмѣна чрезмѣрно малою, такъ какъ одного угля могло бы посту-

пять на Харьковско-Николаевскую дорогу до 60 вагоновъ для потребностей самой дороги и сахарныхъ заводовъ района Фастовской и Сумской линій. Впрочемъ, по частному соглашенію, обмѣнъ доходитъ иногда до 70 вагоновъ въ день. По устройству и расположенію станцій, Курско-Харьково-Азовская дорога можетъ легко передавать до 100 вагоновъ въ день; но Харьковско-Николаевская не въ состояніи принять въ Харьковѣ больше 70 ваг., если не будетъ расширена ея станція. Но такъ какъ Харьковско-Николаевской дорогѣ уже разрѣшено уложить на своей станціи нѣсколько путей, то съ сентября 1879 года обмѣнъ долженъ былъ увеличиться до 90 вагоновъ въ день. (Журн. стр. 118).

На станціи Мерефѣ Управляющіе обѣихъ дорогъ заявили Подкомиссіи, что обмѣнъ вагоновъ идетъ безпрепятственно въ размѣрѣ 70 вагоновъ въ день (прежде обмѣнивались 50 и 30 вагонами). Но такъ какъ между дорогами нѣтъ письменнаго соглашенія, то Азовская дорога вполнѣ зависитъ отъ Сумской. Такъ какъ Сумская дорога увеличиваетъ у себя число развѣздныхъ путей, то, по заявленію г. Губера, явится возможность прибавить размѣръ обмѣна, по его расчетамъ, до 150 вагоновъ. Впрочемъ, г. Ивановъ выразилъ сомнѣніе, чтобы и за этими расширеніями Сумская дорога въ состояніи была принять болѣе 100 вагоновъ въ день, вслѣдствіе чего Курско-Харьково-Азовская дорога сочла для себя достаточнымъ приготовиться къ 15 сентября къ передачѣ 120 вагоновъ. (Журн. стр. 119).

Съ половины сентября, когда обѣ дороги должны были приготовиться къ расширенію обмѣна, всѣ угольные грузы предположено было направлять черезъ Мерефу, для чего установленъ общій счетъ вагоновъ для Харькова и Мерефы и одинаковый тарифъ на уголь при направленіи его чрезъ ту или другую станцію. (Журн. стр. 119). На IV съѣздѣ углепромышленниковъ Харьковско-Николаевская дорога заявила, что съ 1 октября 1879 г. до 1 мая 1880 г. она можетъ принимать кромѣ 25 вагоновъ для собственной потребности, только 35 вагоновъ угля въ Мерефѣ, съ перваго же мая по 1 октября, она готова удѣлять подъ перевозку минеральнаго топлива, кромѣ 25 вагоновъ для себя, еще 100 вагоновъ; дальнѣйшее же расширеніе перевозки угля будетъ зависѣть отъ скорѣйшаго окончанія производимыхъ на дорогѣ работъ. (Труды IV съѣзда, стр. 35).

Главнымъ препятствіемъ къ передачѣ угля служилъ доселѣ рѣшительный отказъ Харьковско-Николаевской дороги принимать въ обмѣнъ Донецкіе угольные полувагоны. Донецкая дорога, вслѣдствіе этого отказа, вынуждена была, въ видахъ пропуска угля на Фастовскую дорогу, грузить уголь, назначенный къ передачѣ въ Харьковѣ, въ крытые вагоны Курско-

Харьково-Азовской дороги, передаваемые ей этою послѣднею дорогою въ обмѣнъ на ея полувагоны ¹⁾. Но такъ какъ такихъ вагоновъ доставало только для удовлетворенія запроса одной Фастовской дороги, то Донецкая дорога отказалась отправлять уголь на Сумскій участокъ иначе, какъ съ выгрузкой его въ Мерефѣ-Азовской. Въ засѣданіи Подкомиссіи въ Мерефѣ, Управляющій Харьковско-Николаевскою дорогою г. Губеръ выразилъ согласіе съ 1 августа принимать въ видѣ опыта по 10 Донецкихъ полувагоновъ на Сумскій участокъ, съ обязательной перевѣской этихъ вагоновъ агентомъ Харьковско-Николаевской дороги. (Журн. стр. 122 Телеграм. г. Губера. Журн. стр. 121). Однако изъ заявленій, сдѣланныхъ на IV съѣздѣ углепромышленниковъ, видно, что означенное согласіе осталось только на бумагѣ. Г. Предсѣдатель Комиссіи выборныхъ и Управляющій Донецкой дороги заявили на съѣздѣ, что Харьковско-Николаевская дорога, на другой же недѣль по увѣдомленіи о согласіи допустить угольные полувагоны, отказалась отъ ихъ приѣма на томъ будто бы основаніи, что угольные вагоны не имѣютъ боковыхъ цѣпей. (Труды IV съѣзда, стр. 29).

Въ виду такихъ недоразумѣній, вступилось въ дѣло Министерство Путей Сообщенія, которое и выработало изложенныя выше основанія къ соглашенію Харьковско-Николаевской и Донецкой дорогъ для безперегрузочнаго провоза минеральнаго топлива въ Донецкихъ угольныхъ вагонахъ.

б) *Задержки въ приѣмъ.* Нужно, впрочемъ, замѣтить, что и независимо отъ несогласія принимать Донецкіе полувагоны, Харьковско-Николаевская дорога постоянно затрудняла приѣмъ угля, частію обставляя этотъ приѣмъ разными формальностями, особенно по технической браковкѣ вагоновъ, частію прекращая его безъ всякаго предувѣдомленія. Такъ 7 Іюля 1879 года Харьковско-Николаевская дорога вдругъ прекратила приѣмъ угля, вслѣдствіе чего на угольныхъ станціяхъ произошло скопленіе вагоновъ, изъ которыхъ даже въ первыхъ числахъ Августа оставалось до 30 неотправленныхъ вагоновъ. (Журн. стр. 141). По заявленію г. Печковскаго на IV съѣздѣ углепромышленниковъ, въ Іюнѣ, Іюлѣ и Августѣ, вслѣдствіе неприѣма Харьковско-Николаевскою дорогою вагоновъ, на передаточныхъ станціяхъ Никитовкѣ и Краматоровкѣ простаивало по 85 и болѣе вагоновъ въ теченіе трехъ недѣль, и всякая грузка угля на Харьковско-Николаевскую дорогу прекращалась. (Тр. IV С., 29).

Причиною задержекъ въ приѣмъ грузовъ въ Харьковѣ бывало иногда желаніе Харьковско-Николаевской дороги избѣжать вагон-

¹⁾ Труды IV съѣзда. Заявленіе Печковскаго, стр. 9.

ныхъ долговъ, которые эта послѣдняя дѣлаетъ въ теченіе цѣлаго года, за исключеніемъ періода Харьковскихъ ярмарокъ. Долги эти, доходящіе иногда до 200 вагоновъ, происходятъ отъ того, что у Харьковско-Николаевской дороги вагоны долгое время задерживаются въ Николаевѣ. (Журн. стр. 119). Въ такихъ случаяхъ происходитъ усиленная браковка принимаемыхъ вагоновъ, которая иногда доходитъ до 15% и даже 20% всѣхъ передаваемыхъ вагоновъ. (Журн. стр. 122).

Приводя изложенныя выше заявленія, Подкомиссія не считаетъ возможнымъ высказать свое заключеніе по ихъ поводу, такъ какъ Харьковско-Николаевская дорога не входила въ районъ ея изслѣдованія, и потому правильность заявленнаго не всегда могла быть провѣрена.

3) *Лозовая*. Донецкіе полувагоны съ каменнымъ углемъ принимаются въ Лозовой: а) съ выгрузкой на Лозовой Севастопольской, преимущественно для потребностей самой дороги; б) на условіи срочнаго возврата въ 24 часа, съ выгрузкой въ Самойловкѣ; в) безъ перегрузки въ обмѣнъ на открытые вагоны Лозово-Севастопольской дороги. Лозово-Севастопольская дорога имѣетъ 186 своихъ полувагоновъ, которые и сдаетъ въ обмѣнъ Донецкихъ. (Журн., 128). Незадолго передъ проѣздомъ Подкомиссіи между Лозово-Севастопольскою и Азовскою дорогами послѣдовало соглашеніе о безперегрузочной передачѣ вагоновъ. (Журн. стр. 127).

Въ 1879 году до Августа Лозово-Севастопольская дорога, кромѣ угля для своихъ потребностей въ количествѣ 2¹/₂ мил. пуд., перевезла для Черноморскаго пароходства 600 т. пудовъ и небольшое количество угля для частныхъ потребителей. Но на IV съѣздѣ углепромышленниковъ ея представитель заявилъ, что, за неимѣніемъ подвижнаго состава, дорога принять на себя обязательство перевезти что либо, сверхъ 4 мил. пуд. для собственнаго потребленія, не можетъ (Труды IV съѣзда, 43), хотя по мѣрѣ возможности будетъ удовлетворять требованіямъ потребителей угля.

Такъ какъ несостоятельность Лозово-Севастопольской дороги къ удовлетворенію всего запроса на перевозку обнаружилась на передвиженіи не только угля, но и другихъ грузовъ, то является необходимымъ принять мѣры къ увеличенію ея перевозочной способности, о чемъ представляется въ особомъ докладѣ.

4) *Краматоровка*. По частному соглашенію Донецкой дороги съ Курско-Харьковско-Азовской, эта послѣдняя принимала сначала 20, потомъ 40, 50, 70 и наконецъ 94 вагона въ Краматорской (Журн. стр. 135). Препятствіемъ къ дальнѣйшему увеличенію нормы приѣма является несогласіе дорогъ, получающихъ уголь, особенно Харьковско-Николаевской, брать въ обмѣнъ Донецкіе полувагоны. Но это затрудненіе устраняется Высочайшимъ

повелѣніемъ, предписывающимъ дорогамъ принимать поѣзда сосѣднихъ дорогъ съ пропускомъ ихъ по своимъ путямъ. (Журн. К.-Х.-Аз., 135).

Для облегченія передачи угольныхъ грузовъ въ Краматоровкѣ, признается управленіями дорогъ необходимою укладка втораго пути между Краматоровкой и Славянскомъ.—Теперь весь обмѣнъ и техническій осмотръ происходятъ въ Краматоровкѣ, съ укладкой же втораго пути агентъ Азовской дороги будетъ жить въ Краматоровкѣ, а Донецкой дороги—въ Славянскѣ; передаваться же вагоны будутъ по второму пути, вслѣдствіе чего передача пойдетъ гораздо успѣшнѣе. (Журн. 134). Такъ какъ вопросъ о необходимости втораго пути между Краматоровкой и Славянскомъ не можетъ быть разрѣшенъ иначе какъ въ связи съ другими предположеніями объ увеличеніи провозной способности Курско-Харьковско-Азовской дороги, то заключеніе по нему войдетъ въ составъ особаго доклада по этому предмету.

5) *Никитовка*. Значеніе этого пункта передачи въ настоящее время не велико; такъ какъ грузы съ Луганской и Звѣревской вѣтви (двѣ станціи), вслѣдствіе сдѣланнаго Правленіемъ уравниенія тарифа, начинаютъ тяготѣть къ Краматоровкѣ.

Размѣръ обмѣна по условію съ Азовской дорогой—20 вагоновъ. На Августъ по распоряженію выборныхъ назначено было 600 вагоновъ;—но такого количества недостаточно для удовлетворенія даже привилегированныхъ отправителей.

Задержки въ приѣмъ грузовъ на Азовскую дорогу, бываютъ нерѣдко. Такъ въ Іюнѣ, вслѣдствіе Высочайшаго проѣзда было задержано 288 вагоновъ въ Никитовкѣ и Краматорской; съ 7 же Іюля передача остановилась, вслѣдствіе прекращенія приѣма Харьковско-Николаевской дорогой; по причинѣ этой остановки, къ 3 Августа (дню проѣзда Подкомиссіи) оставалось еще 28 не отправленныхъ вагоновъ (Журн., 141).

6) *Константиновка*. Константиновская дорога по конвенціи обмѣнивалась съ Курско-Харьковско-Азовской 50 вагонами; но на Августъ назначено 64 вагона, хотя грузовъ было заявлено на 130 вагоновъ.

Константиновская дорога выиграла отъ учрежденія выборныхъ, такъ какъ ея уголь продается больше привилегированнымъ потребителямъ.

Обмѣнъ идетъ безъ затрудненій; бракуется самое большее 12% вагоновъ. Съ Азовской дороги Константиновская принимаетъ почти исключительно пустые вагоны.

Соединеніе Константиновской дороги съ Азовской устроено въ техническомъ отношеніи удовлетворительно. Между станціями обѣихъ дорогъ есть соединительный путь; передача продолжается не болѣе 3—4 часовъ.

Принимается обыкновенно все число вагоновъ, предъявляемое къ сдачѣ; исключенія, приводящія къ загроможденію станцій, бываютъ только въ случаѣ снѣжныхъ заносовъ, что однако встрѣчается рѣдко. (Журн., стр. 138).

Вагоны съ углемъ, принимаемые съ Константиновской дороги, перевѣшиваются Азовской дорогой.

7) *Ростовъ*. Курско-Харьково-Азовская дорога находится въ прямомъ сообщеніи въ 50 вагоновъ съ Ростово-Владикавказской, съ перегрузкой въ Гниловской и Таганрогѣ, и съ Воронежско-Ростовской—въ Ростовѣ. По частному соглашенію, вагоны 2-й группы ходятъ до Таганрога, а вагоны Азовской дороги до станціи Каменской Воронежско-Ростовской дороги, въ виду доставленія каменнаго угля на эту послѣднюю.

Ростовско-Владикавказская дорога на IV съѣздѣ углепромышленниковъ заявила о томъ, что она входитъ съ Донецкой въ соглашеніе о безперегрузочной передачѣ ея угольныхъ вагоновъ на свою линію. (Тр. IV С., 31).

8) *Звѣрево*. По договору Донецкой съ Воронежско-Ростовской дорогой, передача въ Звѣревѣ можетъ простираться до 50 вагоновъ въ день, о на самомъ дѣлѣ она гораздо ниже; въ Августѣ передовалось только 17—18 вагоновъ. Причины столь малой передачи, по объясненію Управленія дороги, заключаются въ слѣдующемъ:

а) на коняхъ близъ Звѣревской вѣтви добывается только антрацитъ, который не можетъ соперничать съ Грушевскимъ по качеству и стоить дороже.

б) Донецкіе полувагоны не принимаются въ обмѣнъ дорогами 2-й группы, кромѣ Воронежско-Ростовской для своихъ потребностей. Воронежско-Ростовская дорога не дозволяетъ Донецкой входить въ условія о прямомъ сообщеніи съ другими дорогами II-й группы.

в) Воронежско-Ростовская дорога допускаетъ переводъ платежа на получателя только при отправкѣ угля, назначаемого для собственнаго ея потребленія; при отправкахъ же для другихъ получателей въ такомъ переводѣ отказывается. Такое стѣсненіе препятствуетъ расширенію сбыта угля.

г) у Воронежско-Ростовской дороги очень стѣснена станція передачи; но это затрудненіе устраняется, такъ какъ на Донецкой станціи есть много свободной земли, которую Донецкая дорога согласилась уступить Воронежско-Ростовской, послѣ чего послѣдняя и приступила къ укладкѣ новыхъ путей. (Журн. 189—192).

V. О специальномъ подвижномъ составѣ для угля.

Одна изъ существенныхъ причинъ задержекъ въ передвиженіи Донецкаго угля заключалась до сихъ поръ въ нежеланіи другихъ дорогъ принимать въ прямомъ сообщеніи открытые угольные полувагоны, составляющіе наибольшую долю подвижнаго состава Донецкой дороги. Такъ какъ указаніе на различныя неудобства этихъ вагоновъ составляетъ обычное объясненіе происходившихъ затрудненій по приему угля желѣзными дорогами, то Подкоммиссія сочла нужнымъ съ возможной подробностью разяснить вопросъ о значеніи специального подвижнаго состава для угольной перевозки.

Неудобства специальныхъ угольныхъ вагоновъ Донецкой дороги, по мнѣнію заинтересованныхъ лицъ, заключаются въ слѣдующемъ:

а) Донецкіе полувагоны, будучи специально приспособлены для угольнаго движенія, не годятся для перевозки большей части другихъ грузовъ. Лѣсной матеріалъ въ этихъ вагонахъ не помѣщается; хлѣбный товаръ не можетъ перевозиться въ нихъ, вслѣдствіе опасности подмочки, а еще болѣе по невозможности погрузить въ нихъ полныхъ 600 пудовъ хлѣба; перевозка сахара въ угольныхъ полувагонахъ непримѣнима, по причинѣ узкости входа въ нихъ, не позволяющей свободно вносить или вкатывать бочки. Вслѣдствіе невозможности пользоваться Донецкими вагонами для упомянутыхъ выше грузовъ, которые составляютъ главную долю движенія на желѣзныхъ дорогахъ, перевозящихъ Донецкій уголь, эти послѣднія вынуждены передвигать Донецкіе вагоны въ обратномъ направленіи порожними, что уменьшаетъ вдвое, и безъ того невысокую, выручку отъ угольныхъ перевозокъ. (Журн. ст. 107).

б) Въ открытомъ подвижномъ составѣ гораздо легче кража угля. Во время остановки поѣзда въ населенныхъ мѣстахъ, эти вагоны представляютъ сильное искушеніе для воровства. На IV съѣздѣ углепромышленниковъ приводились факты, что изъ открытыхъ вагоновъ пропадаетъ по 100—150 пуд. (Тр. IV С., 7. Журн. 107).

в) Открытые вагоны имѣютъ гораздо меньшую цѣнность сравнительно съ крытыми: при преобладающемъ у насъ устройствѣ прямыхъ сообщеній на началахъ взаимнаго обмѣна вагоновъ, для дорогъ, имѣющихъ по преимуществу крытый подвижной составъ, невыгодно передавать этотъ послѣдній въ обмѣнъ на открытые вагоны.

г) Донецкіе полувагоны имѣютъ недостаточно прочный аппаратъ для сцѣпленія; въ нихъ нѣтъ цѣпей. Поэтому, поѣзда съ угольными вагонами, во избѣжаніе разрыва, должны ходить въ сравнительно неболь-

шомъ составѣ (отъ 20 до 25 груженыхъ вагоновъ), что, конечно, невыгодно. (Журн. стр. 107).

д) Въ Донецкихъ полувагонахъ буфера не подходятъ къ буферамъ вагоновъ другаго типа, вслѣдствіе чего эти вагоны во время движенія подвергаются сильнымъ толчкамъ, при которыхъ сбрасывается находящійся въ нихъ уголь.

е) Типъ Донецкихъ полу-вагоновъ рассчитанъ на механическую нагрузку и выгрузку угля, которая, между тѣмъ, до сихъ поръ еще очень мало распространена; для ручной же нагрузки этотъ типъ неудобенъ, вслѣдствіе высоты бортовъ, имѣющей послѣдствіемъ размельченіе угля при нагрузкѣ, и узкости двернаго прохода въ вагонъ. (Жур. стр. 107). Коммиссія II-го съѣзда углепромышленниковъ въ Таганрогѣ указывала еще на то, что угольные полувагоны, имѣя высокіе борты и малое горизонтальное сѣченіе, должны грузиться выше бортовъ, причемъ дверцы оказываются совершенно лишними, такъ какъ цѣль, для которой онѣ устроены, не достигается; при большой высотѣ бортовъ и погрузкѣ выше ихъ, стѣнки этихъ вагоновъ подвергаются излому. (Труды II Съѣзда углепромышл., 151).

Вслѣдствіе приведенныхъ соображеній, представители дорогъ, принимающихъ уголь, въ особенности Харьковско-Николаевской, а также нѣкоторые изъ углепромышленниковъ, отдавали рѣшительное предпочтеніе обыкновенному крытому подвижному составу предъ специальными Донецкими (Жур. стр. 120) и выражали желаніе, чтобы при увеличеніи перевозочныхъ средствъ угольныхъ дорогъ, равно какъ при снабженіи подвижнымъ составомъ строящейся Мариупольской дороги, принято было за правило не надѣлять ихъ специальными полувагонами, а снабжать обыкновенными крытыми вагонами. II-й съѣздъ углепромышленниковъ въ Таганрогѣ постановилъ ходатайствовать, чтобы на дорогахъ Донецкаго бассейна число открытыхъ специально угольныхъ вагоновъ постепенно уменьшалось и въ то же время увеличивалось число обыкновенныхъ товарныхъ крытыхъ вагоновъ. Коммиссія этого съѣзда полагала даже, что постепенное уничтоженіе этихъ вагоновъ принесло бы большую пользу не только отправителямъ, но и желѣзнодорожнымъ Обществамъ. (Труды II Съѣзда, стр. 151, 160). Аргументы противъ открытыхъ вагоновъ подѣйствовали, по видимому, и на воззрѣнія Министерства Путей Сообщенія. По разъясненію представителя Министерства на III-мъ съѣздѣ углепромышленниковъ въ Харьковѣ, оно рѣшилось пріостановиться дальнѣйшимъ введеніемъ специального подвижнаго состава до тѣхъ поръ, пока перевозка минеральнаго топлива не пересилитъ въ значительной мѣрѣ обратной перевозки прочихъ грузовъ, или пока на Югѣ не выдѣлится новая группа такихъ ли-

ній, которыя будутъ имѣть своимъ главнымъ назначеніемъ перевозку угля. (Труды III съѣзда углепромышл., 49).

Однако, противъ изложенныхъ мнѣній о Донецкихъ полувагонахъ Подкомиссіи пришлось выслушать цѣлый рядъ возраженій.

При оцѣнкѣ основнаго недостатка спеціальныхъ полувагоновъ,—непригодности ихъ для обратныхъ грузовъ,—указывается на то обстоятельство, что дороги съ значительной угольной перевозкой никогда не могутъ рассчитывать на полную нагрузку своего подвижнаго состава при движеніи въ обратную сторону. Это подтверждается опытомъ всѣхъ мѣстностей, гдѣ существуетъ достаточно развитая каменноугольная промышленность: повсюду угольные грузы превышаютъ во много разъ остальные перевозки. (Жур. ст. 112). Поэтому, если бы даже угольные дороги снабжены были исключительно крытыми вагонами, онѣ не могли бы обойтись безъ перевозки значительной ихъ доли въ обратную сторону порожнемъ. Между тѣмъ какъ скоро перевозка порожнихъ вагоновъ является неизбежною необходимостью, открытый подвижной составъ имѣетъ преимущество передъ крытымъ уже вслѣдствіе большей его легкости. Крытый вагонъ, поднимая 600 пудовъ, вѣситъ отъ 400 до 430 пудовъ; открытый угольный вагонъ вмѣщаетъ въ себѣ тѣже 600 пудовъ, тогда какъ самъ вѣситъ 250 пуд.; въ первомъ мертвый грузъ составляетъ около 70% полезнаго, въ послѣднемъ—только 40%. (Журн. стр. 136). При такомъ отношеніи мертваго груза къ полезному въ обоихъ родахъ вагоновъ, желѣзныя дороги, перевозящія уголь въ открытомъ подвижномъ составѣ, были бы лишь въ самомъ небольшомъ проигрышѣ сравнительно съ линіями, владѣющими крытыми вагонами; даже въ томъ случаѣ, если бы въ открытые вагоны нельзя было помѣщать никакихъ обратныхъ грузовъ. Въ подкрѣпленіе этого положенія приведенъ былъ г. Титовымъ на III-мъ съѣздѣ углепромышленниковъ слѣдующій расчетъ: на 1.000.000 пудовъ полезнаго груза въ открытыхъ вагонахъ приходится всего 400.000 пуд. мертваго груза; слѣдовательно, если дорога въ обратную сторону перевезетъ всѣ безъ исключенія свои вагоны пустыми, то она на 1 милл. пуд. полезной нагрузки передвинетъ только 800.000 пудовъ мертваго вѣса. Между тѣмъ въ томъ случаѣ, когда уголь везется въ крытыхъ вагонахъ,—дорога уже въ одну сторону должна передвинуть болѣе 700.000 пуд. мертваго груза, т. е. почти столько же, сколько при перевозкѣ въ открытыхъ вагонахъ придется передвинуть въ обѣ стороны. (Труды III С., 112). Понятно, что такое отношеніе измѣняется къ еще большей выгодѣ открытыхъ вагоновъ, какъ скоро, по характеру распредѣленія грузовъ, дороги, и при исключительномъ обладаніи крытымъ подвижнымъ составомъ, должны возить часть его въ обратную

сторону порожнемъ, или же какъ скоро окажется возможнымъ наполнять угольные вагоны при обратномъ движеніи какими-либо грузами.—На дорогахъ, расположенныхъ въ районѣ распространенія Донецкаго угля, распредѣленіе грузовъ по направленіямъ перевозки и прежде было и теперь остается весьма неравномѣрнымъ, что естественно вызываетъ передвиженіе извѣстной части вагоновъ порожнемъ. Такъ на участкѣ Курско-Харьково-Азовской дороги между Константиновкою и Харьковомъ количество грузовъ по направленію отъ Харькова составляло въ 1878 году не болѣе половины количества ихъ по направленію къ Харькову. (Отч. К.-Х.-Аз. дор. за 1878 г., стр. 16). На Харьковско-Николаевской дорогѣ распредѣленіе грузовъ по направленіямъ перевозки было въ 1874 г. сходно съ только что приведеннымъ. (Отч. за 1874).

Съ другой стороны, защитники угольныхъ вагоновъ указываютъ, что мнѣніе о невозможности грузить въ нихъ другіе товары кромѣ угля преувеличено и несправедливо. Эти вагоны вполне пригодны для перевозки хлѣба въ зернѣ, дровъ, соли, камня алебастра, что доказывается существующими примѣрами на Курско-Харьково-Азовской и Харьковско-Николаевской дорогахъ. Харьковско-Николаевская дорога постоянно подвозитъ въ угольныхъ вагонахъ камень къ Харькову. На Донецкой дорогѣ весь камень при постройкѣ былъ перебазенъ въ угольныхъ вагонахъ. (Журн. стр. 136). Азовская дорога грузитъ иногда въ открытыхъ вагонахъ даже пшеницу. Угольные вагоны вмѣщаютъ въ себѣ до 550 пуд. даже самаго легкаго груза, овса, сухихъ дровъ. (Тр. III-го Съѣзд., стр. 93). Чтобы сдѣлать вагоны еще болѣе пригодными для остальныхъ грузовъ, ихъ можно было бы снабдить особыми крышками, которыя приспособлялись бы къ открытому вагону въ случаѣ надобности. (Журн. стр. 136).

Мнѣніе о сравнительной легкости пропашъ угля изъ открытыхъ вагоновъ также оспаривается. Недостачи угля обнаруживаются и въ крытыхъ вагонахъ. Въ засѣданіяхъ Подкомиссіи высказана была даже мысль, что кражу изъ закрытаго вагона сдѣлать легче, нежели изъ открытаго, въ особенности если примѣнена будетъ перевозка не по вѣсу, а по объему, съ нагрузкой вагона по борту; въ такомъ случаѣ, по прибытіи вагона на станцію назначенія, уже по виду можно будетъ замѣтить, сдѣлана ли кража или нѣтъ, чего въ закрытомъ вагонѣ безъ перевѣски нельзя опредѣлить, такъ какъ уголь лежитъ въ вагонѣ неправильными кучами. (Журн. стр. 173).

Противъ замѣчанія о меньшей цѣнности открытыхъ вагоновъ сравнительно съ крытыми, препятствующей, будто бы, установленію прямыхъ сообщеній на началахъ обмѣна, было указано, во-первыхъ, на то, что

прямые сообщения могут быть установлены не только по системѣ взаимнаго обмѣна вагоновъ, а также и на началахъ срочнаго возврата, причемъ въ послѣднемъ случаѣ различіе въ цѣнности вагоновъ теряетъ всякое значеніе. Затѣмъ, нѣкоторыя изъ дорогъ, принимающихъ уголь, имѣютъ въ большемъ или меньшемъ количествѣ вагоны или вполне тождественныя съ Донецкими, или подходящія къ нимъ по цѣнности. Такъ Сумскій участокъ имѣетъ по концессіи до 300 угольныхъ вагоновъ; Харьковско-Николаевская—до 160 вагон.; Лозово-Севастопольская—186 вагон. (Журн. стр. 135). Если присоединить сюда еще открытыя платформы другаго типа, чѣмъ угольныя, то выйдетъ, что важнѣйшія для угольнаго движенія дороги уже въ настоящее время имѣютъ достаточно равноцѣннаго съ Донецкимъ подвижнаго состава для того, чтобы установилось прямое сообщеніе даже на началахъ взаимнаго обмѣна. Наконецъ, въ случаѣ надобности, возможно было бы установить пропорцію обмѣна вагонами въ соотвѣтствіи съ ихъ цѣнностью.

Недостаточная прочность аппарата для сцепленія въ Донецкихъ вагонахъ, препятствующая, будто бы, увеличенію состава поѣздовъ, рѣшительнымъ образомъ отрицается представителями Донецкой дороги. Угольные вагоны имѣютъ продольный тяговый аппаратъ (Журн. стр. 172); правда, въ нихъ нѣтъ цѣпей, но цѣпи мало помогаютъ дѣлу, а если бы, однако, онѣ понадобились, то ихъ, конечно, не трудно устроить. Но и безъ этого приспособленія Донецкой дорогѣ приходится возить по 25 груженыхъ вагоновъ и 35 порожнихъ на подъемъ въ $\frac{10}{1000}$, продолжающійся на разстояніи 15-ти верстъ; случалось возить двойною тягою и большее число, и тѣмъ не менѣе разрыва поѣзда не происходило. Что касается до несоотвѣтствія буферовъ съ вагонами другаго типа, то оно весьма часто имѣетъ мѣсто и между крытыми вагонами разныхъ дорогъ, и даже между разными вагонами одной и той же дороги, что, однако, не мѣшаетъ помѣщать ихъ въ одномъ и томъ же поѣздѣ. Притомъ, несоотвѣтствіе буферовъ Донецкихъ вагоновъ съ другими есть не правило, а исключеніе. (Журн. стр. 136 и 172).

Неудобства Донецкихъ вагоновъ для ручной нагрузки не отрицаются, но указывается на особенную ихъ пригодность для механической нагрузки и выгрузки, которой, при предстоящемъ развитіи угольнаго дѣла, предстоитъ большая будущность. Г. Титовъ, на засѣданіи въ Константиновкѣ, представилъ рисунки простаго приспособленія, которое вмѣстѣ съ нагрузкою должно производить и сортировку угля, что весьма важно для правильности въ расцѣнкѣ и потребленіи угля. (Журн. стр. 173).

Такимъ образомъ, всѣ неудобства, приписываемыя обыкновенно Донецкимъ полувагонамъ, опровергаются ихъ сторонниками. Но сверхъ того

этому виду подвижного состава приписываются нѣкоторыя особыя достоинства, дѣлающія его незамѣнимымъ для угольной перевозки. Кромѣ сравнительной легкости тары, уменьшающей мертвый вѣсъ, и удобства для механической нагрузки и выгрузки, указывается на исключительную пригодность этихъ вагоновъ для перевозки угля по объему и на сравнительную дешевизну этихъ вагоновъ, позволяющую при той же затратѣ имѣть большій подвижной составъ. Въ виду указанныхъ выгодныхъ сторонъ угольныхъ спеціальныхъ вагоновъ, въ ихъ пользу, кромѣ Управленія Донецкой дороги, высказался управляющій Московско-Курскою дор., г. Шестаковъ (Труды IV-го Съѣзда, стр. 12) и многіе изъ углепромышленниковъ, съ которыми приходилось имѣть дѣло Подкомиссіи. На съѣздахъ углепромышленниковъ также мнѣнія перемѣнились. Комиссія III-го съѣзда полагала, что если установится безперегрузочное движеніе угольныхъ вагоновъ и отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за потерю угля, превосходящую установленную норму, то, вслѣдствіе свойственныхъ этимъ вагонамъ преимуществъ, остается только желать дальнѣйшаго ихъ распространенія. „Углепромышленники, по словамъ комиссіи, въ распространеніи угольнаго подвижнаго состава видятъ гарантію того, что средства, предлагаемыя правительствомъ для усиленія перевозочной способности дорогъ, въ видахъ развитія углепромышленности, будутъ дѣйствительно для нея употреблены; иначе дороги всегда будутъ предпочитать цѣнные грузы углю и избѣгать его перевозки“. (Труды III Съѣзда, 222). На IV-мъ съѣздѣ углепромышленниковъ большинство говорившихъ по этому предмету, въ томъ числѣ предсѣдатель комиссіи выборныхъ, г. Мевіусъ, высказались въ пользу открытыхъ вагоновъ. (Тр. IV-го С., стр. 6).

Въ пользу открытыхъ вагоновъ приводятъ и богатый опытъ заграничныхъ дорогъ. Въ Германіи на всѣхъ угольныхъ дорогахъ открытый подвижной составъ имѣетъ громадный численный перевѣсъ надъ крытымъ. Такъ на дорогѣ Bergisch-Märkische, которая въ 1875 г. перевезла по внутреннему прямому сообщенію до $7\frac{1}{2}$ милл. тоннъ, или болѣе 450 милл. пудовъ минеральнаго топлива, имѣлось въ тому году 17.930 открытыхъ товарныхъ вагоновъ и только 2.495—крытыхъ. На Кельно-Минденской дорогѣ, передвинувшей въ томъ же году $4\frac{1}{2}$ милл. тоннъ угля, или около 300 милл. пудовъ, состояло 11.980 открытыхъ и 3.856 крытыхъ вагоновъ. На Сарбрюкенской каменноугольной дорогѣ при 4.178 открытыхъ вагонахъ имѣлось 588 крытыхъ. Въ Австріи, на Aussig-Terplitzer находилось въ 1875 г. 2.200 крытыхъ и только 100 открытыхъ вагоновъ. Въ Бельгіи, на Grand Central Belge при 5.524 открытыхъ вагонахъ—1.063 крытыхъ. (Deutsche Eisenbahn-Statistik für 1875, стр. 29 и 31).

При сравнительной оцѣнкѣ достоинствъ и недостатковъ специальныхъ угольныхъ вагоновъ весьма важное значеніе имѣетъ вопросъ о перевозкѣ минеральнаго топлива по объему въ замѣнъ общеупотребительной для Донецкаго угля перевозки по вѣсу.

Перевозка угля по объему въ специальныхъ вагонахъ примѣняется повсюду за границей. Во Франціи и Англии даже для продажи введена единица объема: въ первой—гектолитръ, а во второй—тонна. (Журн. стр. 170. Заявленіе г. Яницкаго). Въ царствѣ Польскомъ, въ Домбровскихъ копяхъ также принята перевозка по объему. (Тр. IV-го С., 11). Перевозка угля по объему устраняетъ необходимость взвѣшиванія, крайне замедляющаго отправку и пріемъ угля и положительно невозможнаго въ большихъ размѣрахъ безъ сложныхъ и дорого стоющихъ устройствъ на погрузныхъ и передаточныхъ станціяхъ. Кромѣ того она даетъ возможность на станціяхъ уже по одному внѣшнему виду нагруженнаго вагона контролировать цѣлость содержащагося въ немъ угля. (Журн. стр. 170). Наконецъ, перевозка по объему устраняетъ споры относительно цѣлости груза, происходящія вслѣдствіе естественнаго усыханія угля; по опытамъ, сдѣланнымъ Донецкою дорогою и заявленнымъ какъ Подкомиссіи, такъ и IV-му сѣзду углепромышленниковъ (Тр. IV С., 10), уголь средней сухости способенъ поглощать до 6% влажности и въ теченіе недѣли, при сухой погодѣ, возвращать ее въ атмосферу.

Единственнымъ затрудненіемъ къ введенію перевозки по объему является разнородность углей, вслѣдствіе которой въ одномъ и томъ же объемѣ его можетъ быть различный вѣсъ. Вслѣдствіе этой причины, признается неудобной отправка по объему въ примѣненіи къ антрациту, котораго вѣсъ въ самомъ пластѣ бываетъ различенъ. (Мнѣніе Попова на IV-мъ сѣздѣ углепромышл. Труды, стр. 11 и 115). Полагаютъ, что пріемъ по объему могъ бы быть легче примѣненъ къ курнымъ углямъ, которые добываются въ мелкихъ, легко рассыпающихся кускахъ. (Труды IV Сѣзда, 11, 115). По этой именно причинѣ многіе изъ углепромышленниковъ (напр., г. Петровскій — выборный по Константиновской дорогѣ, — Журн. стр. 170), Булацель (Журн. стр. 188) были противъ перевозки угля по объему. Однако противъ указаннаго замѣчанія представляется то возраженіе, что къ разницамъ въ сортахъ угля не трудно принаровиться. Для каждаго рудника можно съ точностью опредѣлить, сколько угля по вѣсу заключается въ данной единицѣ объема. Произведя въ этомъ смыслѣ опыты и принявъ за правило нагружать уголь въ вагонъ на борта подъ греблю, каждый начальникъ станціи въ состояніи почти безъ ошибки опредѣлить вѣсъ угля въ вагонѣ, и соотвѣтственно тому сдѣлать расчетъ за провозъ. На Донецкой дорогѣ дѣлались опыты такого порядка нагрузки,

и при перевѣшиваніи разница оказывалась всего въ 5 пуд. на вагонъ. (Журн. стр. 170). Заграницей не менѣе, чѣмъ у насъ, сортовъ угля, и однако это не мѣшаетъ перевозить его по объему, безъ взвѣшиванія. (Тр. IV С., 11).

По разсмотрѣніи изложенныхъ соображеній въ пользу и противъ специальныхъ угольныхъ вагоновъ, Подкомиссія находитъ, что, съ точки зрѣнія исключительно каменноугольной промышленности и перевозки минерального топлива, открытый подвижной составъ предпочтительнѣе обычнаго типа крытыхъ вагоновъ. Какъ большая легкость тары, такъ въ особенности возможность перевозки по объему и большія удобства для примененія механической нагрузки и выгрузки, дѣлаютъ, по ея мнѣнію, открытые вагоны особенно пригодными для каменного угля. Но въ то же время Подкомиссія не можетъ не принять въ расчетъ, что каменноугольныя линіи составляютъ по своему протяженію лишь малую часть цѣлой сѣти русскихъ дорогъ, а угольные грузы — незначительную долю всей желѣзнодорожной перевозки. Поэтому, въ интересѣ безпрепятственнаго движенія самихъ угольныхъ грузовъ и возможно широкаго распространенія минерального топлива, надлежало бы стремиться къ тому, чтобы открытый угольный вагонъ возможно менѣе отличался по своимъ размѣрамъ и конструкціи отъ открытаго подвижнаго состава другихъ дорогъ; ибо лишь при этомъ условіи угольные вагоны, какъ вполне пригодные для всякихъ иныхъ грузовъ, будутъ охотно и безъ затрудненій приниматься другими дорогами. Притомъ, впредь до того времени, когда угольное дѣло приметъ огромные размѣры, не слѣдуетъ, въ виду существующихъ условій обмѣна, заводить даже на угольныхъ дорогахъ исключительно открытый вагонный паркъ. Впрочемъ, полнымъ и окончательнымъ разрѣшеніемъ вопроса о родѣ подвижнаго состава была бы, по мнѣнію Подкомиссіи, постройка новыхъ крытыхъ вагоновъ по такой системѣ, которая удовлетворяла бы потребностямъ разнообразныхъ грузовъ и различныхъ способовъ нагрузки и выгрузки. Мысль о такомъ универсальномъ вагонѣ, по свидѣтельству участвующихъ въ Подкомиссіи членовъ-техниковъ, уже съ успѣхомъ осуществлена на практикѣ заграницей.

VI. Медленность перевозки угля.

Успѣшность перевозки Донецкаго угля по желѣзнымъ дорогамъ въ значительной степени затрудняется, по заявленіямъ углепромышленниковъ, медленностью доставки минеральныхъ грузовъ къ мѣстамъ ихъ назначенія.

„Грузы, а въ томъ числѣ и уголь“, пишутъ угленпромышленники въ поданномъ въ Харьковѣ заявленіи, „слѣдуютъ по желѣзнымъ дорогамъ далеко медленнѣе, нежели какъ это установлено закономъ, и весьма рѣдко случается, чтобы отправленные на значительное разстояніе товары приходили на мѣсто своего назначенія въ срокъ, опредѣленный закономъ; а это не только замедляетъ естественный оборотъ произведеній и капиталовъ, но въ то же время на весьма большой процентъ сокращаетъ провозную способность желѣзныхъ дорогъ“. (Зап. № 228, п. 4). „Въ силу такой медленности не можетъ быть вѣрнаго расчета на доставку угля въ срокъ, отъ чего какъ производители, такъ и потребители минеральнаго топлива, отданные на жертву разнымъ случайностямъ и колебаніямъ, терпятъ большія потери, въ особенности производители района Донецкой дороги, какъ впервые появившіеся на рынокъ“. (Заявленіе угленпромышленниковъ, поданное на ст. Варварополье Донецкой дороги № 314).

Въ доказательство того, съ какою медленностью передвигается Донецкій уголь къ мѣстамъ своего назначенія, угленпромышленникомъ А. Шейерманомъ были представлены въ Подкомиссію интересныя таблицы. Въ этихъ таблицахъ обозначено, сколько дней находились въ пути въ теченіе 1875, 1876, 1877, 1878 и 1879 годовъ вагоны съ углемъ, отправленные со станцій Щербиновка К.-Х.-Азовской дороги и Петровская Константиновской дороги въ Люботинъ Харьково-Николаевской дороги, на разстояніи 300 верстъ, при чемъ моментомъ прибытія вагоновъ считался день состоявшейся перегрузки на Харьково-Николаевскую дорогу въ Харьковѣ. На основаніи данныхъ о времени нахождения въ пути каждаго вагона, вычислена за каждый годъ общая сумма вагоно-дней, а затѣмъ, чрезъ раздѣленіе этой послѣдней на число отправленныхъ вагоновъ, опредѣлено, въ сколько дней среднимъ числомъ каждый вагонъ былъ доставленъ на означенное разстояніе. Таблицы г. Шейермана имѣютъ тѣмъ большее значеніе, что онѣ обнимаютъ собою весьма крупное число отправокъ, простиравшееся въ 1875 году до 1,434 вагоновъ, въ 1876—1.548 ваг., въ 1877—1,937 ваг., въ 1878—2,122 ваг. и въ 7 мѣсяцевъ 1879—1,557 ваг. Главныя свѣдѣнія таблицъ сопоставлены въ нижеслѣдующихъ цифрахъ:

Сколько дней вагоны съ углемъ находились въ пути на разстояніи 300 верстъ.

Ч и с л о в а г о н о в ъ.

	въ 1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.
2 дня	—	—	14	320	68
3 »	3	16	71	923	134
4 »	166	129	182	547	291
5 »	221	228	187	145	402

Сколько дней вагоны съ углемъ находились въ пути на разстояніи 300 верстъ.	Ч и с л о в а г о н о в ъ.				
	въ 1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.
6 дней	281	318	189	78	299
7 »	238	296	253	26	161
8 »	134	153	157	27	76
9 »	112	100	131	19	51
10 »	77	94	130	12	21
11 »	56	31	92	3	16
12 »	26	46	69	2	6
13 »	36	13	51	1	13
14 »	22	18	65	1	1
Отъ 15 до 20 дней	40	58	165	4	17
» 20 — 25 »	18	17	75	7	—
» 25 — 30 »	4	7	28	5	—
» 30 — 60 »	2	24	74	1	1
Выше 60	—	—	3	1	—
Всего отправлено вагоновъ	1.434	1.548	1.937	2.122	1.557
Число вагоно-дней	10.823	12.678	20.359	7.983	8.667
Среднее число дней нахождения въ пути каждаго вагона	7.54	8.19	10.45	3.75	5.56

Изъ таблицъ г. Шейермана видно, что каждый вагонъ, отправленный въ Люботинъ, среднимъ числомъ находился въ пути:

въ 1875 году	7.54 дня.
» 1876 »	8.19 дней.
» 1877 »	10.45 »
» 1878 »	3.75 »
7 мѣс. 1879 »	5.56 »

Такимъ образомъ въ 1875 и 1876 годахъ перевозка угля производилась среднимъ числомъ вдвое, а въ 1877 году втрое медленнѣе, чѣмъ это возможно при существующихъ условіяхъ желѣзнодорожнаго движенія, судя по цифрамъ за 1878 годъ. Хотя, по смыслу § 14 конвенціи желѣзныхъ дорогъ III группы ¹⁾, законнымъ срокомъ доставки для грузовъ, отправленныхъ

¹⁾ По § 14 конвенціи на перевозку грузовъ полагается 125 верстъ въ сутки, и слѣдовательно на 300 верстъ 3 сутокъ; на отправку—2 сутокъ, на передачу—1 сутки. Двухъ-суточный срокъ, полагаемый по конвенціи для выгрузки на мѣстѣ назначенія, въ данномъ случаѣ не присчитывается, такъ какъ въ таблицахъ Шейермана за день прибытія груза признается день передачи на Харьковско-Николаевскую дорогу.

со станціи Щербиновка въ Люботинъ нужно считать 6 сутокъ, а со станціи Петровская Константиновской дороги—7 сутокъ, и слѣдовательно въ среднемъ выводѣ этотъ срокъ не выдерживался только въ 1876 и 1877 годахъ, когда Курско-Харьково-Азовская дорога болѣе обременена воинскими перевозками; но если отъ среднихъ цифръ перейти къ движенію отдѣльныхъ вагоновъ, то окажется, что во всѣ указанные годы не малая доля вагоновъ находилась въ пути долѣе положеннаго срока. Изъ таблицы видно, что болѣе 7 дней находились въ пути: въ 1875 году—507 вагоновъ, или 35% всего числа отправленныхъ вагоновъ; въ 1876 году—561 вагонъ, или 36%; въ 1877 году—930 вагоновъ, или 48%; въ 1878—81 вагонъ или 4%; въ 1879 году—202 вагона или 13%.—Въ теченіе 1877 года 74 вагона шли до Люботина болѣе мѣсяца, а 2 вагона находились въ пути въ теченіи 97 дней.

При изслѣдованіи причинъ медленности движенія угольныхъ грузовъ Подкомиссія встрѣтилась прежде всего съ мнѣніемъ самого г. Шейермана, который видитъ главную причину замедленій въ многочисленныхъ перегрузкахъ угля, во время его движенія. „Начальники станцій на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ“,—пишетъ г. Шейерманъ въ своемъ заявленіи (№ 69),—„считаютъ себя вправѣ, если имъ нужны вагоны для грузовъ своей станціи, отцѣпляютъ вагоны съ углемъ отъ проходящихъ поѣздовъ, выгружаютъ уголь, нагружаютъ и отправляютъ свой товаръ, причемъ уголь остается на станціи пока не подойдутъ свободные вагоны“. Ту же мысль выразили углепромышленники на засѣданіи въ Харьковѣ (Журн. стр. 112) и въ поданной ими запискѣ (№ 228 п. 9), равно какъ на засѣданіи въ Юзовѣ. (Журн. стр. 172).

Для подтвержденія своего мнѣнія о значеніи перегрузокъ для медленности угольной перевозки г. Шейерманъ представилъ цифровыя данныя, изъ которыхъ видно, что въ 1875 году изъ числа 1434 отправленныхъ имъ въ Люботинъ вагоновъ было перегружено 676, въ томъ числѣ 610 вагоновъ—1 разъ, 60 вагоновъ—2 раза, 4 вагона—3 раза, 1 вагонъ—4 раза и 1 вагонъ даже 6 разъ. Въ 1876 году изъ 1548 вагоновъ было переперегружено 1,124 вагона, въ томъ числѣ 1,048 вагоновъ—1 разъ, 71 вагонъ—2 раза и 5 вагоновъ—3 раза. Въ 1877 году было отправлено 1,937 вагоновъ, изъ числа которыхъ перегружено 1,163, въ томъ числѣ 1,035 в.—1 разъ, 126 в.—2 раза, 4 в.—3 раза, 1 в.—5 разъ и 1 в.—6 разъ. Впрочемъ, даже эти цифры, по замѣчанію г. Шейермана, не вполне исчерпываютъ все количество перегрузокъ, потому что Харьковско-Николаевская дорога, для которой этотъ уголь предназначался, часто, вслѣдствіе нужды въ топливѣ, принимала вагоны прямо безъ обмѣна для выгрузки въ свой складъ на станціи Харьковѣ, или же на срочный возвратъ; иначе,

по словамъ г. Шейермана, количество перегруженныхъ вагоновъ было бы гораздо болѣе—болѣе числа отправленныхъ вагоновъ. (Табл. при заявленіи № 69). Подобныя же свѣдѣнія были доставлены Подкомиссіи представителемъ Горнаго и Промышленнаго Общества на югѣ Россіи, г. Авдаковымъ, относительно отправокъ угля этимъ Обществомъ со станціи Рудничной Константиновской дороги на Курско-Кіевскую дорогу. Изъ 1,821 вагона, отправленнаго съ января по августъ 1879 года, было перегружено въ пути 127 вагоновъ, или 7% (Прилож. № 300).

Многочисленность случаевъ перегрузки вагоновъ углепромышленники объясняютъ прежде всего тѣмъ, что нынѣ эти перегрузки совершаются почти безъ всякихъ формальностей. Обыкновенно въ документахъ ничего болѣе не дѣлается, какъ только зачеркивается № вагона выгруженнаго и отмѣчается № другаго вагона, въ который товаръ нагруженъ, даже безъ подписи и отмѣтки станціи, гдѣ совершена перегрузка. Для устраненія возможныхъ при такомъ порядкѣ злоупотребленій, независимо отъ точнаго соблюденія § 52 конвенціи III группы, требующаго прикладывать на дорожныхъ документахъ штемпель станціи, гдѣ совершена перегрузка, за скрѣпкою начальника станціи, слѣдовало бы кратко обозначать причину перегрузки. (Заявл. углепромышлен. въ Харьковѣ № 228 п. 9 и г. Шейермана № 69 п. 3).

Второй причиной частыхъ перегрузокъ служитъ по объясненію углеотправителей, неудовлетворительное состояніе подвижнаго состава на Азовской дорогѣ, имѣющее послѣдствіемъ значительную браковку его при обмѣнѣ съ другими дорогами, особенно съ Харьковско-Николаевской. Таково мнѣніе г. Шейермана (Заявл. № 69 п. 1) и углепромышленниковъ представлявшихся Подкомиссіи въ Харьковѣ. (Жур. стр. 112). Нужно впрочемъ замѣтить, что браковка вагоновъ, какъ не разъ имѣла случай убѣдиться Подкомиссія, зависитъ не столько отъ недостатковъ подвижнаго состава, сколько отъ состоянія пріемной способности обмѣнивающихся дорогъ.

Иначе объясняетъ причины замедленій въ перевозкѣ угольныхъ грузовъ Управление Курско-Харьковско-Азовской дороги. Запрошенный по этому предмету III-мъ съѣздомъ углепромышленниковъ, управляющій Курско-Харьковско-Азовской дороги г. Ивановъ приписывалъ медленность перевозки затрудненіямъ при передачѣ грузовъ на Харьковско-Николаевскую дорогу. Уголь, принятый съ Константиновской дороги, или отправленный со станцій Азовской, достигалъ Харькова безъ всякихъ задержекъ, дѣлая среднимъ числомъ 250 верстъ въ сутки; затѣмъ въ Харьковѣ онъ передавался, и принимался Николаевской дорогой. Въ этомъ пріемѣ и въ тѣхъ затрудненіяхъ, которыя существуютъ на всѣхъ станціяхъ обмѣна, и заключается, по мнѣнію г. Иванова, причина того простоя вагоновъ, который

будучи введенъ въ расчетъ, даетъ невыгодныя цифры для движенія по дорогѣ не только угля, но иногда и другихъ грузовъ. Такъ въ 1876 году 40 или 50 вагоновъ угля, принадлежавшаго г. Шейерману, простояли въ Мерефѣ болѣе 60 дней, вслѣдствіе того, что Харьковско-Николаевская дорога, по объясненію ея управляющаго, занята была воинскимъ движеніемъ. (Труды III Съезда, 103).

Подкоммиссія, имѣя въ виду то вредное вліяніе, которое медленность перевозки оказываетъ на положеніе угольнаго промысла и на пользованіе подвижнымъ составомъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, полагала бы:

а) въ точности соблюдать и по отношенію къ перевозкамъ угля тѣ обязательныя сроки доставки, которые установлены конвенціею дорогъ III группы для всѣхъ другихъ грузовъ, съ возложеніемъ на желѣзныя дороги отвѣтственности за просрочку въ размѣрѣ, установленномъ тою же конвенціею;

б) въ случаѣ необходимости перегрузки вагона въ пути, отмѣчать на дорожныхъ документахъ не только названіе станціи, гдѣ совершена перегрузка, но кратко и причину перегрузки.

в) обратить вниманіе на установленныя въ конвенціяхъ правила техническаго осмотра вагоновъ, съ цѣлью возможнаго облегченія техническихъ условій приѣма вагоновъ и болѣе точнаго обозначенія недостатковъ вагоновъ, могущихъ служить поводомъ къ ихъ забраковкѣ. При обсужденіи этого послѣдняго пункта въ засѣданіи Подкоммиссіи, г. Верховскимъ было заявлено, что на II группѣ желѣзныхъ дорогъ условія техническаго осмотра вагоновъ болѣе облегчены, и потому обмѣнъ идетъ успѣшнѣе, чѣмъ на III группѣ.

VII. Порядокъ распредѣленія подвижнаго состава между углепромышленниками.

До половины 1879 года, распредѣленіе подвижнаго состава между нуждающимися въ немъ шахтовладѣльцами производилось управленіями дорогъ. Углепромышленники подавали заявленія о количествѣ предположенныхъ отправокъ; эти заявленія препровождались къ Начальнику Движенія, который соотвѣтственно имъ опредѣлялъ, сколько вагоновъ должно быть подано каждому углепромышленнику. Такой порядокъ распредѣленія вагоновъ, при постоянномъ несоотвѣтствіи провозной способности Курско-Харьково-Азовской дороги съ запросомъ на передвиженіе, служилъ источникомъ непрерывныхъ жалобъ и нареканій. По настоятельнымъ ходатайствамъ съѣздовъ углепромышленниковъ, съ 1 іюля 1879 г. распре-

дѣленіе подвижнаго состава поручено комиссіи выборныхъ, ежегодно назначаемой съѣздомъ углепромышленниковъ.

Согласно инструкціи выработанной съѣздомъ и утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія, выборные отъ углепромышленниковъ руководствуются при распредѣленіи вагоновъ слѣдующими правилами. По району каждой дороги собираются въ началѣ мѣсяца заявленія копей о размѣрѣ желаемой ими на слѣдующій мѣсяць отправки, съ обозначеніемъ родовъ потребителей. (Инстр. § 4). На основаніи этихъ заявленій, предсѣдатель Комиссіи выборныхъ приступаетъ къ составленію плана перевозокъ на слѣдующій мѣсяць; при этомъ, согласно циркуляру Министерства, потребители минеральнаго топлива, раздѣляются на два разряда: привилегированныхъ, (къ которымъ относятся желѣзныя дороги, сахарные заводы, пароходства и нѣкоторыя промышленныя заведенія,) и непривилегированныхъ. Копямъ, поставляющимъ минеральное топливо привилегированнымъ потребителямъ, назначаются сполна тѣ перевозочныя средства, которыя способны обезпечить: желѣзнымъ дорогамъ установленныя для нихъ Министерствомъ нормы зимняго и лѣтняго запасовъ, а остальнымъ потребителямъ—безостановочное дѣйствіе ихъ производствъ. Копямъ, запродавшимъ минеральное топливо прочимъ потребителямъ, назначаются остальные перевозочныя средства, при чемъ въ руководство при распредѣленіи перевозочныхъ средствъ между отдѣльными копиями принимаются: состояніе запродажъ, состояніе складовъ на станціяхъ и на копияхъ, и производительная способность копей. (Инстр. § 6). По составленіи предсѣдателемъ Комиссіи выборныхъ общихъ плановъ предполагаемыхъ перевозокъ на предстоящій мѣсяць, эти послѣдніе сообщаются Управленіямъ и Инспекторамъ дорогъ: Азовской, Константиновской, Донецкой и Козловско-Воронежской. (Инстр. § 7). По полученіи отзывовъ Управленій дорогъ о размѣрахъ возможной въ слѣдующемъ мѣсяцѣ перевозки, Комиссія выборныхъ, распредѣляетъ предоставленныя ей перевозочныя средства по дорогамъ и станціямъ отправленія, передачи и назначенія минеральнаго топлива, въ указанномъ выше [порядкѣ] потребителей. (Инстр. § 9). Каждый выборный получаетъ изъ того же распредѣленія выборку отправокъ копей, прилегающихъ къ станціямъ его района, и на основаніи этихъ данныхъ, заготовляетъ списки очередной отправки копей для каждой станціи своего района. (Инстр. § 10). Начальники станцій неуклонно должны исполнять при подачѣ вагоновъ указанныя въ спискѣ очереди, при чемъ причина всякаго отъ нихъ уклоненія должна быть объяснена надлежащею отмѣткою въ книгѣ угольныхъ отправокъ. (Инстр. § 11).

Во времени объезда дорогъ Подкомиссіей, выборные только - что начали свою дѣятельность, но даже и изъ непродолжительнаго опыта успѣла уже выясниться польза этого учрежденія. Въ Харьковѣ углепромышленники заявили, что распредѣленіе перевозочныхъ средствъ черезъ выборныхъ даетъ возможность каждому шахтовладѣльцу заранѣе знать, сколько онъ получитъ вагоновъ. Подъ вліяніемъ выборныхъ, отправка угля сдѣлалась равномернѣе, тогда какъ прежде Азовская дорога то давала много вагоновъ, то совсѣмъ ихъ не давала. (Журн. стр. 111). Въ Юзовѣ относительно Константиновской дороги г. Древицкій заявилъ, что со времени введенія выборныхъ, стало болѣе порядка въ распредѣленіи вагоновъ. (Журн. стр. 166). Управленія дорогъ съ своей стороны, благодаря посредству выборныхъ, освободились отъ всякихъ личныхъ сношеній съ углеотправителями и слѣдовательно отъ нареканій.

Если что возбуждаетъ въ настоящее время жалобы, то это раздѣленіе потребителей угля на привилегированныхъ и непривилегированныхъ, возникшее изъ недостаточности перевозочныхъ средствъ на желѣзныхъ дорогахъ. По заявленію г. Яницкаго, управляющаго дѣлами Горнаго и Промышленнаго Общества на югѣ Россіи, при настоящемъ состояніи перевозочныхъ средствъ на Азовской дорогѣ, только первый разрядъ потребителей имѣетъ возможность получать уголь въ потребномъ количествѣ; непривилегированные же потребители могутъ рассчитывать на полученіе лишь случайно, когда остается свободный подвижной составъ. «Такимъ образомъ установилось только опредѣленное число покупателей, къ которымъ устремились съ своими предложеніями всѣ углепромышленники; образовалась сильная искусственная конкуренція между шахтовладѣльцами, пользуясь которою привилегированные покупатели имѣютъ возможность понизить цѣну на каменный уголь до *minimum'a*, что конечно, не можетъ не отражаться вреднымъ образомъ на каменноугольномъ производствѣ». (Заявл. Яницкаго № 295). Раздѣленіе потребителей на категоріи особенно невыгодно отозвалось на шахтовладѣльцахъ Донецкой дороги, которые запродали большую часть своего угля непривилегированнымъ потребителямъ. (Журн. стр. 139). Раньше уже было показано, что на нѣкоторыхъ станціяхъ этой послѣдней дороги углеотправители получили не болѣе трети требовавшагося ими количества вагоновъ. На четвертомъ съѣздѣ углепромышленниковъ раздѣленіе потребителей на категоріи хотя и было оставлено, но съ оговоркой, что это есть необходимое зло. (Труды IV съѣзд., стр. 150).

Въ видахъ облегченія вредныхъ послѣдствій привилегіи, на IV съѣздѣ углепромышленниковъ было сдѣлано г. Вагнеромъ особое предложеніе о томъ, чтобы желѣзныя дороги, покупающія уголь, производили

закупку не иначе, какъ посредствомъ торговъ, при участіи Коммисіи выборныхъ: чрезъ это большому числу углепромышленниковъ открылась бы возможность къ выгоднымъ поставкамъ угля и послѣдствія привилегіи значительно смягчились бы. Впрочемъ, Коммисія съѣзда отклонила это предложеніе.

Въ связи съ разсматриваемымъ предметомъ находится вопросъ о *правахъ* владѣльцевъ угольныхъ *складовъ* при распредѣленіи подвижнаго состава. Подкоммисія выслушала нѣсколько заявленій отъ складчиковъ о томъ, что они не получаютъ вагоновъ, вслѣдствіе чего должны ликвидировать свое дѣло, къ очевидному ущербу мелкихъ крестьянскихъ копей, которыя лишены возможности сами отыскивать для себя сбытъ. (Журн. стр. 166, заявл. Кейбера). При разборѣ этого заявленія выяснилось, что въ инструкціи для выборныхъ ничего не сказано о складахъ, а говорится только о рудникахъ. Въ § 13 инструкціи говорится, что «лица, купившія минеральное топливо на копахъ, пользуются правами отправки, предоставленными той копи, на которой ими сдѣлана покупка». Основываясь на этомъ параграфѣ, коммисія выборныхъ рѣшила давать вагоны складчикамъ въ томъ случаѣ, если они представляютъ свидѣтельство отъ волостнаго правленія, что уголь купленъ съ крестьянскаго рудника. Что же касается до тѣхъ складчиковъ, которые закупили уголь ранѣе вступленія въ дѣйствіе выборныхъ, то, чтобы дать имъ возможность ликвидировать свои склады, имъ давалось по нѣскольку вагоновъ въ день, съ предупрежденіемъ, что на уголь, вновь поступающій въ склады, вагоновъ предоставляемо не будетъ. Изъ составленной на IV съѣздѣ вѣдомости о количествѣ угля, отправленнаго складчиками, не имѣющими собственныхъ копей, видно, что въ теченіе іюля, августа и сентября 1879 года складчики получили на станціяхъ Курско-Харьковско-Азовской дороги 965 вагоновъ, на станціяхъ Константиновской дороги—203 вагона. IV съѣздъ углепромышленниковъ, по разсмотрѣніи заявленій складчиковъ, постановилъ ходатайствовать, чтобы § 13 инструкціи былъ измѣненъ слѣдующимъ образомъ: «лица, купившія минеральное топливо, но не имѣющія своихъ копей, пользуются правами отправки, согласно § 6 инструкціи, причемъ подаваемые имъ вагоны зачисляются въ очередь тѣхъ копей, на коихъ уголь ими купленъ. Лица же, имѣющія уголь на складахъ, купленный ими до изданія положенія о выборныхъ, сохраняютъ право его отправки, независимо отъ очередей, установленныхъ для копей, съ тѣмъ, чтобы дать имъ такимъ образомъ возможность ликвидировать подобные склады и распродать заготовленный уголь».

Сравнивая прежній порядокъ распредѣленія вагоновъ подъ уголь чрезъ агентовъ дороги съ нынѣ дѣйствующимъ порядкомъ чрезъ выбор-

ныхъ, Подкомиссія отдаётъ безусловное предпочтеніе послѣднему. Выполненіе столь щекотливаго дѣла чрезъ довѣренныхъ лицъ, избираемыхъ и контролируемыхъ самими углепромышленниками, которые, конечно, наиболѣе заинтересованы въ равномерномъ и справедливомъ удовлетвореніи потребности въ подвижномъ составѣ, гарантируетъ отъ возможныхъ злоупотребленій болѣе, нежели какой бы то ни было иной порядокъ. Удовлетворяя углеотправителей, участіе выборныхъ приноситъ пользу и желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ вводитъ правильность и регулярность въ каменноугольное движеніе и избавляетъ управленія дорогъ отъ напрасныхъ нареканій. Если и были высказаны нѣкоторыя неудовольствія на выборныхъ со стороны углепромышленниковъ, не имѣвшихъ возможности запродать уголь привилегированнымъ потребителямъ, то эти жалобы должны быть отнесены не на счетъ самаго учрежденія, дѣйствующаго по точно выработанной инструкціи, а на счетъ недостатка провозной способности каменноугольныхъ дорогъ, который вынуждаетъ дѣлить потребителей угля на нѣсколько категорій съ неравными правами. Увеличеніе провозной способности дорогъ устранить, по мнѣнію Подкомиссіи, и эти жалобы.

VIII. Нагрузка, выгрузка и перегрузка угля.

а) *Нагрузка.*

Подкомиссіи было сдѣлано нѣсколько заявленій относительно не-правильностей при нагрузкѣ угля.

На нѣкоторыхъ станціяхъ угольной отправки нѣтъ *вагонныхъ вѣсовъ*. На Константиновской дорогѣ вагонные вѣсы имѣются только на трехъ станціяхъ: Константиновкѣ, Рудничной и Юзовѣ; на остальныхъ же станціяхъ этой дороги, вслѣдствіе неимѣнія вѣсовъ, уголь принимается ящиками, считая въ каждомъ по пяти пудовъ; хотя, по заявленію Управленія Константиновской дороги, при счетѣ угля ящиками ошибка бываетъ самая незначительная, всего отъ 6 до 10 пудовъ на вагонъ, но тѣмъ не менѣе вагонные вѣсы заказаны для всѣхъ угольныхъ станцій. (Журн. стр. 170). На нѣкоторыхъ станціяхъ Донецкой дороги также, по заявленію углепромышленниковъ, не устроено вагонныхъ вѣсовъ. (Зап. № 228, п. 2). На Краматорской станціи Донецкой дороги вѣсы хотя и были устроены, но дѣйствовали только двѣ недѣли, а затѣмъ испортились и оставались въ починкѣ цѣлые три мѣсяца. (Заявл. углепр. Журн. стр. 113). Подкомиссія при первомъ своемъ проѣздѣ въ августѣ нашла вагонные вѣсы въ Краматоровкѣ еще неисправленными; при обратномъ же проѣздѣ Подкомиссіи вѣсы уже находились въ порядкѣ. Но даже и тамъ, гдѣ

есть вагонные вѣсы, они не всегда содержатся въ исправности. Подкомиссiи было указано углепромышленниками въ Таганрогѣ на то, что вѣсы тамъ невѣрны и при взвѣшиванiи допускаются разнаго рода неправильности. (Журн. стр. 157).

Кромѣ отсутствiя вагонныхъ вѣсовъ и ихъ невѣрности, неправильное показанiе вѣса зависитъ еще отъ самаго *порядка взвѣшиванья*. Вагоны нерѣдко взвѣшиваются на ходу поѣзда, что даетъ не всегда правильное показанiе вѣса. (Журн. стр. 171). Кромѣ того обыкновенно на вѣсовыхъ помостахъ взвѣшивается нагруженный вагонъ, затѣмъ вѣсъ угля опредѣляется чрезъ вычитанiе написанной на вагонѣ тары. Между тѣмъ дѣйствительный вѣсъ вагонной тары иногда значительно разнится отъ написаннаго; на примѣръ, на вагонѣ написана тара 450 пуд. а на самомъ дѣлѣ оказывается всего 400 или 470 пуд. Измѣненiе тары можетъ происходить отъ усышки деревянныхъ частей и уменьшенiя вѣса желѣзныхъ, отъ различныхъ починокъ вагона, а зимой отъ накопленiя льда и снѣга на разныхъ частяхъ вагона. Управляющiй Константиновскою дорогою г. Икенъ заявилъ, что на этой дорогѣ тара вагоновъ обыкновенно при отправкѣ угля провѣряется, на другихъ же дорогахъ принимается тара, написанная на вагонѣ. По мнѣнiю г. Икена, недоразумѣнiя устранились бы, если бы всѣ дороги согласились провѣрять тару своихъ вагоновъ. (Журн. стр. 138 и 170). Та же мысль была высказана въ заявленiи многихъ углепромышленниковъ, поданномъ Подкомиссiи въ Юзовѣ (№ 302). Углепромышленники кромѣ того желаютъ, чтобы тара порожнихъ вагоновъ была на всѣхъ дорогахъ провѣряема. по требованiю заинтересованныхъ въ томъ получателей и отправителей, безъ отказа и бесплатно.

Послѣдствiемъ неправильнаго взвѣшиванiя при приѣмѣ угля во многихъ случаяхъ бываетъ *перегрузъ*. До сихъ поръ, въ случаѣ обнаруженiя такого перегруза при провѣркѣ вѣса, излишнiй уголь или отгружался и выбрасывался на станціяхъ безъ извѣщенiя о томъ отправителей (Журн. стр. 170), или же таксировался не повагонно, а поудно. Такъ напр. Азовская дорога въ прежнее время за обнаружившiйся въ вагонѣ уголь сверхъ 600 пуд. взидала тарифъ по $\frac{1}{36}$ коп. съ пуда верста вмѣсто $\frac{1}{60}$, коп. (Труды IV съѣзда углепром. стр. 155).

Нужно замѣтить, что нѣкоторыя изъ указанныхъ выше неудобствъ въ настоящее время уже устранены распоряженiями правительства. На IV съѣздѣ углепромышленниковъ было заявлено; что въ Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ положено къ 1 января 1880 г. завести вагонные вѣсы на всѣхъ станціяхъ, по которымъ отправленiе угля превышаетъ 500 т. пуд.; для провѣрки вѣсовъ выработаны особыя техническiя условiя; про-

вѣрка вѣсовъ будетъ производиться періодически депутатами отъ съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ. Что касается до перегруза, то въ циркулярѣ Техническо-Инспекторскаго Комитета отъ 28 мая 1879 за № 6796 постановлено, что „въ случаѣ обнаруженія перегруза, всѣ послѣдствія отъ неправильнаго взвѣшиванія относятся до дороги и станціи отправленія, при чемъ желѣзныя дороги, выдающія уголь, могутъ удерживать съ получателя за излишній грузъ не по пудному, а только по вагонному тарифу; отгрузка же угля въ пути, если она не обусловлена требованіями безопасности, вовсе не допускается“. Такое постановленіе вполне совпадаетъ съ желаніями отправителей, которые указывали, что такъ какъ желѣзныя дороги всегда имѣютъ возможность производить контроль вѣса грузовъ, то отъ нихъ вполне зависитъ и устраненіе перегрузовъ, вслѣдствіе чего отвѣтственность должна падать всецѣло на нихъ, а не на отправителей.

Подкомmissія полагаетъ, что за сдѣланнымъ уже распоряженіемъ Министерства объ установкѣ и провѣркѣ вагонныхъ вѣсовъ, равно какъ о послѣдствіяхъ перегруза, въ интересахъ правильной нагрузки угля предстоить лишь принять мѣры для періодической провѣрки тары вагоновъ. Не находя удобнымъ, изъ опасенія чрезмѣрно усложнить процессъ приема угля, обязывать желѣзныя дороги бесплатно перевѣшивать тару по каждому требованію отправителя и получателя, какъ того желали углепромышленники въ Юзовѣ (зап. № 302), Подкомmissія считаетъ необходимымъ предложить желѣзнымъ дорогамъ производить перевѣшиваніе всѣхъ находящихся на линіи какъ своихъ, такъ и чужихъ вагоновъ не менѣе одного раза въ годъ, одновременно съ осмотромъ вагоновъ, обязательнымъ для дорогъ по нынѣ дѣйствующей конвенціи. При этомъ съ цѣлью возможности контроля, слѣдуетъ обозначать на швеллерномъ брусѣ, не только вѣсъ вагона, станцію и фирму дороги, гдѣ производилась перевѣска, (какъ это требуется 5 § проток. 19 съѣзда дорогъ III группы), но и время произведеннаго перевѣшиванія. — Кромѣ того слѣдовало бы предложить желѣзнымъ дорогамъ выработать особую плату, за которую отправитель могъ бы потребовать перевѣски вагонной тары, по примѣру и съ послѣдствіями той платы, которая установлена на желѣзныхъ дорогахъ за перевѣшиваніе грузовъ.

б) *Перегрузка на пути.*

Выше, при разсмотрѣніи вопроса о медленности перевозки угля, было указано на существованіе частныхъ перегрузокъ угольныхъ вагоновъ во время ихъ слѣдованія къ мѣстамъ назначенія. Такая пе

перегрузка, кромѣ замедленія доставки, причиняетъ, по заявленію углепромышленниковъ, разнообразныя убытки. На станціи Константиновкѣ Азовской дороги практикуется, на примѣръ, такой порядокъ: уголь, нагруженный на линіи Константиновской дороги, на примѣръ въ Юзовѣ, по прибытіи на станцію Константиновка Азовской дороги, не смотря на пломбы, гарантирующія его цѣлость, повѣряется въ вѣсѣ повагонно, причемъ, вслѣдствіе невѣрности тары или самыхъ вѣсовъ, оказывается въ нѣкоторыхъ вагонахъ мнимый излишекъ; этотъ излишекъ отгружаютъ, вагоны пломбируютъ снова и отправляютъ на станцію назначенія, гдѣ при приѣмѣ и перевѣскѣ оказывается недостатокъ. При этомъ, по замѣчанію углепромышленниковъ, достойно вниманія то, что въ большинствѣ случаевъ недочетъ этотъ оказывается, однако, въ предѣлахъ, допускаемыхъ положеніемъ, то есть не свыше 6 процентовъ, и слѣдовательно происходитъ не случайно. (Заявл. въ Харьковѣ № 228). При перегрузкахъ въ Харьковѣ и Мерефѣ, весьма часто происходящихъ, по словамъ углепромышленниковъ, отъ негодности Азовскихъ угольныхъ вагоновъ, уголь нерѣдко подмѣняется; вмѣсто одного, покупатели получаютъ совсѣмъ другой уголь. Такой случай былъ съ г. Авдаковымъ въ январѣ и февралѣ 1879 года. Курско-Кіевская дорога, на которую г. Авдаковъ ставилъ уголь, получила 150,000 пудовъ угля вовсе не изъ рудника, находящагося въ завѣдываніи г. Авдакова, а изъ какого-то неизвѣстнаго; вагоны приходили съ полнымъ грузомъ, но распломбированные. Г. Авдаковъ заявилъ объ этомъ случаѣ Азовской дорогѣ, послѣ чего вагоны начали приходить запломбированные и съ настоящимъ углемъ. (Журн. стран. 111). При перегрузкѣ артельщики сбрасываютъ съ вагоновъ уголь, который рѣдко возвращается углепромышленникамъ. Неизбѣжнымъ послѣдствіемъ перегрузки являются кромѣ того потери въ количествѣ и качествѣ угля: уголь измельчается, рассыпается, теряется и смѣшивается съ землей. (Зап. № 69). Такъ какъ перегрузка угля изъ вагона въ вагонъ совершается желѣзными дорогами въ ихъ собственномъ интересѣ, то отправители желаютъ, чтобы убытки, происходящіе отъ перегрузки въ пути изъ поврежденныхъ вагоновъ въ другіе, относились на счетъ желѣзной дороги, а не хозяевъ груза.

в) Выгрузка.

Углепромышленники жалуются на отсутствіе складовъ для выгрузки угля на станціяхъ его полученія. Такъ въ Екатеринославлѣ около платформы отведено мѣсто для выгрузки привозимаго угля, который долженъ быть убранъ въ теченіе 48 часовъ; въ противномъ случаѣ владѣльцы

платять по 1 р. 25 коп. за сутки. Точно также затруднительна выгрузка угля въ Харьковѣ, Дергачахъ, Кременчугѣ, вслѣдствіе отсутствія мѣста для выгрузки угля. Не имѣя возможности сразу принять нѣсколько вагоновъ, получатели угля должны платить значительные штрафы за полежалое и простой вагоновъ, (Заявлен. № 69 а.) На этихъ послѣднихъ станціяхъ уголь изъ вагоновъ сбрасывается между путями, откуда онъ, смѣшанный съ землей, и складывается уже на подводы. (Журн. стран. 113).

IV съѣздъ углепромышленниковъ, имѣя въ виду, что уголь представляетъ самый дешевый грузъ, который не можетъ быть легко убираемъ со станцій, полагае, что на станціяхъ значительнаго полученія угля должны быть устроены особыя мѣста для угольныхъ складовъ, которые были-бы отводимы для получателей за умѣренную плату. Необходимость въ такихъ складахъ при станціяхъ, находящихся внѣ городовъ, является, по мнѣнію съѣзда, послѣ того какъ прибытіе минеральнаго топлива достигаетъ цифры 100,000 пуд. въ мѣсяцъ.

Подкомmissія съ своей стороны вполне раздѣляетъ мнѣніе углепромышленниковъ о необходимости устройства складовъ въ мѣстахъ значительнаго полученія угля, и полагаетъ, что эта цѣль должна имѣться въ виду при составленіи проектовъ расширенія станцій.

IX. Провѣсы и потери каменнаго угля при перевозкѣ.

По заявленію углепромышленниковъ, при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ часто происходятъ крупныя потери угля. Подкомmissіи было представлено много доказательствъ существованія такихъ потерь.

Г. Давыдовъ доставилъ вѣдомость (№ 230) о потеряхъ угля, отправленнаго со станціи Марьевка Донецкой дороги на Лозово-Севастопольскою дорогою съ 12 Юля по 1-е Августа 1879 года, съ подробнымъ обозначеніемъ номеровъ квитанцій и вагоновъ и оказавшейся въ нихъ недостачи. Изъ этой вѣдомости видно, что въ 38-ми вагонахъ не достало 3848 пудовъ, что составляетъ 17 процентовъ общаго вѣса угля въ этихъ вагонахъ. Что же касается до отдѣльныхъ вагоновъ, то въ нихъ недостача доходила иногда, судя по вѣдомости Г. Давыдова, до громадной цифры. Такъ въ вагонѣ, отправленномъ 28 Юля по квитанціи № 4952-й, оказалась недостача въ 215 пудовъ; въ вагонѣ, отправленномъ 26-го Юля по квитанціи за № 4926, не достало 200 пудовъ; 25-го Юля за № 4896—200 пуд., 18-го Юля за № 4724—192 пуд.; 18-го за № 4717—175 пуд.; 18-го за № 4695—170 пуд.; 13-го за № 4545—172 пуд.; 22-го за № 4832—170 пуд.; 25-го за № 4924—170 пуд.; 17-го за № 3051—147 пуд. Затѣмъ въ 2-хъ вагонахъ оказался недочетъ въ 140 пуд., въ одномъ

138 пуд., въ одномъ—130 пуд., въ одномъ—107 пуд., въ одиннадцати вагонахъ—отъ 50-ти до 100 пуд.

Подобная же вѣдомость была представлена Подкомиссiи горнымъ инженеромъ Авдаковымъ, по отправкѣ угля изъ рудниковъ Горнаго и Промышленнаго Общества на югѣ Россiи, со станціи Рудничной Константиновской дороги на станцію Мерефа Харьковско-Николаевской дороги. (Зап. № 299). Эта вѣдомость заключаетъ въ себѣ списокъ 75-ти вагоновъ, въ которыхъ общая сумма недостачи оказалась въ 2132 пуд., что составляетъ на одинъ вагонъ среднимъ числомъ $28\frac{1}{2}$ пуд. Акты объ этихъ недостачахъ составлены въ періодъ съ 24-го Апрѣля по 8-е Мая 1879 года. Въ нѣкоторыхъ вагонахъ недостача достигала особенно крупныхъ цифръ. Такъ въ вагонѣ, отправленномъ по квитанціи за № 1655, недостало 97 пуд., за № 1213—96 пуд. за № 1203—87 пуд. за № 1637—75 пуд., за № 1689—68 пуд., за № 2270—67 пуд., за № 1758—56 пуд., за № 1800—51 пуд., за № 1638—50 пуд., за № 1861—50 пуд.; въ остальныхъ недостача была менѣе 50 пудовъ.

Такъ какъ въ представленныхъ углепромышленниками вѣдомостяхъ обозначены лишь тѣ вагоны, въ которыхъ оказалась недостача груза, то чтобы опредѣлить какъ часто бываетъ такая недостача и въ то же время провѣрить цифры этой послѣдней, Подкомиссiя потребовала свѣдѣнія о результатахъ провѣрки вѣса вагоновъ съ углемъ отъ Константиновской желѣзной дороги, и сама сдѣлала справки въ книгахъ станціи Константиновка Азовской дороги, Изъ вѣдомости (№ 297), представленной управляющимъ Константиновской дороги, оказалось, что со станціи Рудничной отправлено было, съ 1-го Января 1879 года по 1-е Юля 1879 года, на станцію Люботинъ Харьковско-Николаевской дороги—3130 вагоновъ, изъ числа которыхъ потеря обнаружилась въ 45 вагонахъ. Общая сумма потери 1097 пуд.; въ томъ числѣ въ одномъ вагонѣ—51 пуд., въ двухъ вагонахъ по 50 пуд. въ одномъ вагонѣ—47 пуд., въ четырехъ вагонахъ отъ 45—40 пуд.; въ 6-ти вагонахъ—отъ 40 до 30 пуд.; въ остальныхъ—менѣе 30 пуд. Другая вѣдомость (№ 298), представленная управляющимъ Константиновской дороги, показываетъ, что со станцій этой дороги Юзово, Ясиноватая, Желѣзная и Петровская, въ періодъ съ 1-го Января по 1-е Юля 1879 года, отправлено было въ Люботинъ 2407 вагоновъ, изъ которыхъ недостача оказалась въ 85 вагонахъ. По другимъ-же назначеніямъ отправлено за то же время съ упомянутыхъ станцій 15,507 вагоновъ, изъ которыхъ недостача обнаружена лишь въ 14-ти. При разсмотрѣніи отдѣльныхъ цифръ недостачи, указанныхъ въ этой послѣдней вѣдомости, выходитъ, что въ пяти случаяхъ она была выше 100 пуд., въ одиннадцати случаяхъ—отъ 75 до 100 пуд., въ десяти случаяхъ—отъ 75 до 50 пуд., въ остальныхъ—менѣе 50 пуд.

Сдѣланная Подкомиссіей справка въ книгѣ переданныхъ товаровъ, на станціи Константиновка Азовской дороги о результатахъ перевѣски угольныхъ грузовъ, принимаемыхъ съ Константиновской дороги, показала слѣдующее: за время съ 16-го Іюля по 2-е Августа 1879 года (день справки) передано было съ Константиновской дороги на Азовскую 1041 вагонъ. Изъ этого числа оказались при перевѣскѣ недогруженными 36 вагоновъ, или около 4-хъ процентовъ. Цифра недогруза въ одномъ случаѣ простиралась до 163 пуд., въ трехъ случаяхъ—до 65 пуд., въ одномъ случаѣ—54 пуд., въ семи случаяхъ—отъ 50 до 40 пуд.; въ четырехъ случаяхъ—отъ 40 до 30 пуд., въ остальныхъ случаяхъ—менѣе 30 пуд.

Хотя такимъ образомъ, при сопоставленіи числа недогруженныхъ вагоновъ съ общимъ числомъ отправленныхъ, случаи недостачи угля оказываются не столь частыми, какъ заявляютъ углепромышленники; но тѣмъ не менѣе число ихъ настолько значительно и провѣсы иногда столь крупны, что Подкомиссія сочла нужнымъ обратить особое вниманіе на причины этого явленія.

Недостача угля, обнаруживающаяся при перевѣскѣ, по заявленію какъ самихъ углепромышленниковъ, такъ и агентовъ желѣзныхъ дорогъ, всего чаще объясняется невѣрностью тары вагоновъ, о чемъ уже говорено было выше. По объясненію управляющаго Константиновскою дорогой, на этой послѣдней принято при нагрузкѣ провѣрять тару вагона; между тѣмъ, станція Константиновка Азовской дороги при перевѣскѣ передаваемыхъ ей вагоновъ съ углемъ, а также станціи назначенія принимаютъ вѣсы тары тотъ, который написанъ на вагонѣ. Отъ этого естественно происходитъ разница въ исчисленіи вѣса угля. (Журн. стр. 138). Изъ вѣдомости (№ 297) управленія Константиновской дороги объ отправкахъ со станціи Рудничной, видно, что въ большей части случаевъ обнаруженнаго недогруза, оказалась невѣрною тара вагоновъ; именно: изъ 45 вагоновъ съ недогрузомъ, за время съ 1-го января по 1-е іюля 1879 года, тара оказалась невѣрною въ 23-хъ вагонахъ; притомъ въ 21 случаѣ тара, обозначенная на вагонѣ, оказалась болѣе дѣйствительной; въ 2-хъ случаяхъ—менѣе дѣйствительной. Разница между обозначенной на вагонѣ и дѣйствительной тарой была: 42, 40, 33, 32, 27, 25, 24, 23, 20, 16, 14, 11, 10 пуд., въ остальныхъ случаяхъ менѣе 10 пудовъ.

Вторая причина недовѣса заключается въ неправильной нагрузкѣ угля на станціяхъ отправленія, вслѣдствіе отсутствія вагонныхъ вѣсовъ или ихъ невѣрности. Такъ изъ упомянутой выше вѣдомости № 298, представленной Константиновскою дорогой, видно, что самые значительные провѣсы обнаруживаются въ угольныхъ грузахъ, идущихъ со станцій Ясиноватая, Желѣзная, Петровская, на которыхъ не установлено вагон-

ныхъ вѣсовъ. Напротивъ того, въ отправкахъ станціи Юзово, имѣющей вагонные вѣсы, провѣсы оказываются рѣдко и имѣютъ сравнительно малый размѣръ. Въ 1878 г. изъ 5,992 вагоновъ, отправленныхъ со ст. Юзово, недовѣсъ, по свѣдѣніямъ вѣдомости, обнаружился въ 6 вагонахъ, и ни разу не превышалъ 50 пудовъ; въ 1879 же году изъ 3,199 вагоновъ недовѣсъ былъ только въ двухъ.

Третьей причиной недостачи угля признается взвѣшиваніе вагоновъ на ходу поѣзда, практикующееся на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ. (Журн. стр. 171). Подкоммиссія, произведя на станціи Краматорской Донецкой дороги опытъ съ нѣсколькими вагонами, убѣдилась, что при взвѣшиваніи одного и того же вагона, отцѣпленнымъ и на ходу, получаются не одинаковые результаты: въ двухъ случаяхъ, при взвѣшиваніи вагона на ходу, вѣсъ получился болѣе дѣйствительнаго на 14 и 31 пудъ, въ одномъ случаѣ менѣе дѣйствительнаго на 21 пудъ; въ двухъ случаяхъ вѣсъ вагоновъ какъ отцѣпленныхъ, такъ и на ходу оказался равенъ. (Журн. 178).

Кромѣ того указываютъ на перегрузку забракованныхъ вагоновъ, какъ на обычную причину потери угля, который при этомъ разсыпается, размельчается и иногда расхищается. (Журн. стр. 172).

Угледобытчики, при объясненіи недовѣсовъ, придаютъ большое значеніе кражѣ угля, важнымъ поводомъ къ которой является по ихъ мнѣнію премія машинистамъ за сбереженіе топлива. Эта мѣра неизбежно будтобы ведетъ къ похищенію угля, перевозимаго поѣздами, (Журн. стр. 172 и 189 и заявл. № 228, п. 3). Дабы устранить этотъ мотивъ къ кражѣ угля, Донецкая дорога не выдаетъ преміи машинистамъ.—Кромѣ того, при перевозкѣ угля въ открытомъ подвижномъ составѣ, уголь расхищается во время остановокъ поѣздовъ на станціяхъ, когда вагоны бывають отодвинуты на отдаленные запасные пути. (Журн. стр. 157). Донецкая дорога, чтобы предохранить уголь отъ пропажи, дѣлаетъ на ненагруженномъ открытомъ вагонѣ накрапку или ставитъ по трафарету клеймо станціи отправленія. (Журн. стр. 139). Нужно, впрочемъ, замѣтить что эта мѣра мало достигаетъ цѣли, такъ какъ накрапка смывается дождемъ.

Наконецъ, въ числѣ причинъ недостачи нельзя не упомянуть рас-
труски угля сквозь щели вагоновъ и естественной усышки, какъ скоро уголь грузится сырымъ. Выше было уже упомянуто, что по опытамъ, произведеннымъ Донецкою дорогою, уголь средней сухости способенъ поглощать до 6% влажности и въ теченіе недѣли при сухой погодѣ возвращать ее въ атмосферу. (Труды IV съѣзда угледобытчиковъ стр. 10).

Изъ приведеннаго изложенія причинъ недостачи угля видно, что эти причины суть отчасти естественныя (усышка угля), отчасти зависящія отъ разныхъ неисправностей желѣзнодорожной перевозки. Желѣзныя дороги, останавливаясь на причинахъ перваго рода, установили для себя слишкомъ высокія нормы убыли, за которую онѣ слагаютъ съ себя отвѣтственность. Такъ, по конвенціи III группы желѣзныхъ дорогъ (§ 70), натуральная усышка, за которую дороги не отвѣчаютъ, опредѣлена для каменнаго угля: для первой участвующей въ перевозкѣ дороги въ 3%, для второй—въ 2%, для остальныхъ дорогъ въ 1% на каждую. Съѣзды углепромышленниковъ находили эти нормы слишкомъ высокими. Второй Таганрогскій съездъ постановилъ ходатайствовать о томъ, чтобы нормальныя потери угля были уменьшены пропорціонально разстоянію: до 500 верстъ— въ 1%, до 1,000 в.—въ 1½%, до 1,500 в.—въ 2%, и чтобы эти проценты было разрѣшено догружать въ вагоны бесплатно. Третій съездъ углепромышленниковъ нашелъ возможнымъ ограничить потери минеральнаго топлива, за которыя желѣзныя дороги не отвѣчаютъ, тремя процентами, безъ различія рода подвижнаго состава, рода минеральнаго топлива и разстоянія, съ тѣмъ, чтобы 1½% изъ 3 было дозволено отправителямъ угля догружать въ вагоны бесплатно; въ тѣхъ же случаяхъ, когда въ пути слѣдованія производится перегрузка, съездъ выразилъ желаніе, чтобы на вагоны догружался еще одинъ процентъ угля бесплатно, и тогда убыль, за которую дороги неотвѣтственны, возвышалась бы до 4%. Ходатайство III съезда было принято Министерствомъ Путей Сообщенія. Циркуляромъ Техническо-Инспекторскаго Комитета отъ 28 мая 1879 г. за № 5796, съ 1 іюля 1879 г., въ отмѣну приведеннаго выше § конвенціи установлены слѣдующіе проценты безотвѣтственныхъ потерь для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, перевозящихъ русское минеральное топливо: «3% для перевозокъ какъ внутренняго, такъ и прямаго сообщеній, производимыхъ во всѣхъ видахъ подвижнаго состава, и независимо отъ того, желѣзными ли дорогами или отправителями будетъ производиться нагрузка вагоновъ. Эти 3% состояются: изъ 1½% бесплатнаго привѣса, сверхъ нормальной нагрузки вагоновъ, и другихъ 1½%, могущихъ быть недоданными получателямъ дорогами назначенія противъ той же нормальной нагрузки. Въ тѣхъ случаяхъ, когда, при слѣдованіи угля въ прямомъ сообщеніи, ему будетъ предстоять перегрузка на передаточномъ пунктѣ, желѣзныя дороги могутъ потребовать увеличенія потери до 4%, подраздѣливъ оныя вышеуказаннымъ способомъ пополамъ на бесплатный привѣсъ и недодачу противъ нормальной догрузки. За все, что будетъ недоставать въ вѣсѣ противъ указанныхъ % безотвѣтственныхъ потерь, должно быть уплачено выдающею дорогою получателю по цѣнѣ на мѣстѣ выдачи. Въ поѣздныхъ

и станціонныхъ документахъ долженъ быть обозначенъ нормальный грузъ въ пудахъ, а привѣсы показаны особо въ процентахъ». Распоряженіе Министерства, согласное съ ходатайствами съѣздовъ, вполне удовлетворило интересамъ углепромышленниковъ, о чемъ и заявлено ими на IV съѣздѣ. (Труды IV Съѣзда, стр. 150).

Признавая настоящую постановку вопроса о предѣлахъ ответственности желѣзныхъ дорогъ за потери минеральнаго топлива при перевозкѣ удовлетворительною, Подкомиссія полагаетъ однако же, что, въ видахъ устраненія недоразумѣній между желѣзными дорогами и отправителями по опредѣленію потерь угля, слѣдуетъ принять мѣры къ скорѣйшему устройству вагонныхъ вѣсовъ на станціяхъ значительной отправки и полученія угля и къ періодической провѣркѣ тары вагоновъ.

Х. Склады угля при станціяхъ.

а) Расширеніе мѣстъ для складовъ.

При нѣкоторыхъ станціяхъ отправленія минеральнаго топлива замѣчается недостатокъ мѣстъ, отводимыхъ подъ склады углеотправителямъ; станціи же полученія такихъ складовъ вовсе не имѣютъ. Недостатокъ мѣстъ подъ склады влечетъ къ тому, что лица, не получившія ихъ и отправляющія уголь съ фуръ, иногда не успѣваютъ подвезти необходимое количество угля, соответствующее затребованнымъ ими вагонамъ, и вагоны стоятъ безъ движенія. Получатели же угля, стѣсненные въ мѣстахъ выгрузки, за неимѣніемъ соответствующихъ средствъ для вывоза со станціи полученія, бываютъ вынуждены требовать отъ отправителя прекращенія отправки. То и другое отзывается вредно на правильности движенія по дорогамъ и мѣшаетъ пользоваться и тѣми ограниченными средствами, которыя имѣютъ дороги для удовлетворенія каменноугольной промышленности. Въ особенности этотъ недостатокъ существуетъ при станціяхъ Донецкой желѣзной дороги, въ районѣ которой копи большею частію расположены въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ линіи дороги, вслѣдствіе чего перевозка угля изъ шахтъ къ складамъ производится на фуръ, и поставлена въ зависимость отъ климатическихъ условій и состоянія земледѣльческихъ работъ. (Тр. IV, стр. 138).

На станціи Варварополье Донецкой дороги г. Шенфельдеръ, управляющій дѣлами Петро - Марьевскаго Общества каменноугольной промышленности, въ поданномъ въ Подкомиссію заявленіи (№ 313) объяснилъ, что угольные склады при означенной станціи, отдаваемые въ аренду желѣзной дорогой, слишкомъ малы по своимъ раз-

мѣрамъ: они далеко не могутъ вмѣстить годового запаса угля. Безостановочно подвозить уголь на склады невыгодно, въ лѣтнюю пору по дороговизнѣ извозной платы, а въ другое время по случаю распутицы; благопріятными для подвозки угля можно считать всего два-три мѣсяца въ году. Въ теченіе этихъ мѣсяцевъ перевезено изъ Петро-Марьевскихъ рудниковъ 500 т. пудовъ; но изъ этого количества въ два склада желѣзной дороги помѣстилось только 150 т. пудовъ; остальной же уголь сложенъ на смежной землѣ Петро-Марьевскаго Общества. Между тѣмъ желѣзнодорожные грузчики отказываются брать уголь для нагрузки за линіей отчужденія, вслѣдствіе чего г. Шенфельдеръ вынужденъ платить по 1 р. 50 к. отъ вагона за переноску угля на общественные склады.—По поводу заявленія г. Шенфельдера Управляющій Донецкою дорогою объяснилъ, что на ст. Варварополье желѣзною дорогою сдается восемнадцать участковъ, имѣющихъ общую площадь въ 3.200 кв. саж. Въ случаѣ надобности пространство участковъ можетъ быть доведено до 4.000 кв. саж., Изъ этого числа г. Шенфельдеръ занимаетъ два участка въ 360 кв. саж.; но онъ имѣетъ возможность устроить склады на собственной землѣ, которая граничитъ съ землею Общества. (Журн., стр. 184).

На станціи Колпаково г. Булацель также заявилъ о недостаткѣ мѣстъ для склада угля и о необходимости увеличить ихъ. Въ подкрѣпленіе такого желанія г. Булацель указалъ на то, что въ мѣстности, окружающей станцію, подвозку угля съ рудника можно производить только въ теченіе трехъ мѣсяцевъ, мая, іюня и іюля, въ остальное же время фуръ совсѣмъ нельзя достать. По словамъ г. Булацеля, на квадратной сажени можно положить отъ 180 до 200 пуд. угля; при помѣщеніи на томъ же пространствѣ бѣльшого количества, уголь подвергается опасности возгаранія, (что, впрочемъ, справедливо лишь относительно нѣкоторыхъ сортовъ угля). Управляющій Донецкою дорогою объяснилъ, что на станціи Колпаково имѣется для складовъ угля 25 участковъ съ общою площадью въ 3140 квадратныхъ сажени; въ настоящее время остается не занятой земли 1440 квадратныхъ сажени. (Журн., стр. 187).

На IV съѣздѣ углепромышленниковъ было кромѣ того указано на недостаточность мѣста для угольныхъ складовъ при слѣдующихъ станціяхъ: Донецкой дороги—Изюмѣ, Ломоваткѣ, Юрьевкѣ, Крестной и Голубовкѣ; Азовской дороги: Щербиновкѣ, Амвросіевкѣ и полустанціяхъ Хонженковѣ и Нелѣновѣ; Константиновской дороги—при станціи Юзовѣ. (Труды IV Съѣзда, 139).

Управленіе Донецкой дороги, по поводу предъявленнаго ему заявленія углепромышленниковъ о недостаткѣ мѣстъ для складовъ, объяснило, что недостатокъ этотъ зависитъ отъ малаго количества отчужденной при

станціяхъ земли. Когда Общество Донецкой дороги принимало линію отъ строителей, то оно обратилось къ правительству съ ходатайствомъ о предоставленіи ему права дальнѣйшаго отчужденія земли въ виду будущаго устройства складовъ; но въ этой просьбѣ Обществу отказано. Недостатокъ первоначальнаго отчужденія, опредѣленнаго въ техническихъ условіяхъ постройки, зависѣлъ отъ того, что, въ моментъ составленія проекта дороги, не имѣлось еще въ рукахъ точныхъ данныхъ о размѣрахъ пространства нужнаго для складовъ; эти данныя выясняются лишь въ настоящее время по указаніямъ опыта. (Журн., стр. 184 и 187).

Такъ какъ устройство складовъ при станціяхъ отправления составляетъ одно изъ существеннѣйшихъ условій правильной и безпрепятственной перевозки каменнаго угля, то какъ третій, такъ и четвертый съѣзды углепромышленниковъ обращались къ правительству съ ходатайствомъ о разрѣшеніи съ этою цѣлью дополнительныхъ отчужденій земель. Принимая во вниманіе, что склады, при настоящемъ состояніи подвоза къ станціямъ, должны вмѣщать отъ $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{3}$ годовой производительности копей и что на одной десятинѣ земли помѣщается отъ 500.000 до 600.000 пуд. минеральнаго топлива, четвертый съездъ углепромышленниковъ ходатайствовалъ о производствѣ дополнительнаго отчужденія подъ склады въ слѣдующихъ предѣлахъ:

а) На Донецкой дорогѣ: 2 десятины при станціи Марьевка, 2 десятины—при станціи Изюмъ, 2 десятины—при станціи Ломоваткѣ, 2 дес.—при станціи Юрьевкѣ, 3 дес.—при станціи Крестной, 5 дес.—при станціи Варварополье и 5 дес.—при ст. Колпаково, и чтобы при вновь строящейся станціи Голубовкѣ мѣста подъ склады угля составляли 4 десятины; всего при станціяхъ Донецкой дороги прибавить 25 десятинъ.

б) На Азовской дорогѣ: при станціи Щербиновкѣ 2 десятины, Амвросіевкѣ—2 десят., полустанц. Нелѣновкѣ—2 десят. и полуст. Ханженковской—2 десят.; всего при станц. Азовской дороги—8 десят.

в) При ст. Юзово Константиновской дороги—8 десят. (Тр. IV Съѣзд., стр. 8).

б) *Условія пользованія складами.*

Кромѣ расширенія мѣстъ для складовъ, важное значеніе для каменноугольнаго промысла имѣютъ условія, на которыхъ предоставляется углепромышленникамъ пользованіе складами. Условія эти могутъ касаться во-первыхъ цѣнъ на склады, во-вторыхъ порядка распредѣленія складочныхъ мѣстъ между углеотправителями.

Въ *цѣнахъ* за пользованіе складочными мѣстами на угольныхъ дорогахъ существуютъ крупныя различія. Константиновская дорога взимаетъ

съ квадратной сажени по 10 к. въ мѣсяць (1 р. 20 к. въ годъ), а два года тому назадъ брала даже по 20 к. въ мѣсяць. На Азовской дорогѣ берется за склады по 50 к. въ годъ съ квадратной сажени, въ мѣсяць— же по $\frac{1}{12}$ съ 50 к. (Журн., стр. 169). На Донецкой дорогѣ въ первое время давали землю для складовъ даромъ, а за тѣмъ установлена плата съ квадратной сажени: за мѣсяць—5 к., за три мѣсяца—10 к., за 6 мѣсяцевъ—15 к., за годъ—20 к. (Труды IV-го Съѣзда угл., стр. 142).

Угледобытчики признаютъ настоящую цѣну складовъ слишкомъ высокою и не соответствующею дѣйствительной стоимости земли для самой желѣзной дороги. При цѣнѣ въ 1 р. 20 к. съ квадр. сажени, десятина земли подъ складами даетъ въ годъ 2880 р., тогда какъ обычный въ Донецкой мѣстности доходъ съ десятины составляетъ 1—3 р. въ годъ. Такъ какъ на квадратной сажени безъ опасности возгаранія можетъ быть помѣщено отъ 200 до 250 пуд. угля, то при цѣнѣ складовъ въ 10 коп. съ сажени въ мѣсяць и при средней продолжительности пребыванія угля на складахъ въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ, расходъ на наемъ складовъ ложится на 1 пуд. угля въ суммѣ около $\frac{1}{6}$ коп. (Труды IV С., стр. 142). Угледобытчики на станціи Юзово въ сдѣланномъ Подкомиссіи заявленіи (№ 302) выражали желаніе, чтобы для складовъ подъ уголь были отведены мѣста бесплатно изъ уваженія къ тому, что склады образуются между прочимъ вслѣдствіе неудовлетворительной подачи вагоновъ подъ нагрузку; но управленіе Донецкой дороги замѣтило при этомъ, что бесплатный отводъ складовъ, практиковавшійся на Донецкой дорогѣ, повель къ захватамъ и къ перепродажѣ складочныхъ мѣстъ. Хотя, по мнѣнію управленія, плата за склады не должна составлять для дороги доходной статьи, но она неизбежна въ видахъ устраненія захватовъ и торговли мѣстами. (Журн., стр. 170).

Два послѣдніе съѣзда угледобытчиковъ входили съ ходатайствомъ о томъ, чтобы цѣны за мѣста подъ склады были установлены однообразно на всѣхъ дорогахъ, и притомъ въ размѣрѣ не свыше 100 процен. дѣйствительной стоимости земель, отчужденныхъ дорогами подъ склады минеральнаго топлива.

Что касается до *порядка пользованія* складами, то здѣсь прежде всего является вопросъ о томъ, въ какихъ доляхъ должны быть распредѣляемы мѣста подъ склады между отправителями угля, и кто долженъ завѣдывать этимъ распределеніемъ. Если распределеніе мѣстъ подъ склады будетъ происходить лишь по одностороннимъ желаніямъ отдѣльныхъ отправителей и находиться въ завѣдываніи исключительно желѣзнодорожныхъ управленій, то всѣ выгоднѣйшія мѣста легко могутъ быть захвачены немногими лицами, а остальнымъ не достанется ничего. Какое важ-

ное значеніе можетъ имѣть безконтрольное право желѣзныхъ дорогъ распоряжаться по своему произволу отдачей складочныхъ мѣстъ, доказываетъ примѣръ Англіи, гдѣ это право повело къ фактической монополизациі угольнаго дѣла въ рукахъ желѣзныхъ дорогъ и немногихъ покровительствуемыхъ желѣзными дорогами шахтовладѣльцевъ ¹⁾. На четвертомъ сѣздѣ углепромышленниковъ было выражено желаніе, чтобы размѣры мѣстъ подъ склады были отводимы соотвѣтственно производительности копей, а сроки отдачи этихъ мѣстъ регулировались количествами заготовленнаго на коняхъ къ добычѣ минеральнаго топлива. Такъ какъ авторитетными учрежденіями для оцѣнки производительности копей и ихъ заготовокъ могутъ быть, по мнѣнію сѣзда, только Горное управленіе въ Донской области и Окружные Горные Инженеры въ западной части Донецкаго края, то сѣздъ и вошелъ съ ходатайствомъ, чтобы свидѣтельства упомянутыхъ учреждений служили для желѣзныхъ дорогъ основаніемъ при распредѣленіи мѣстъ подъ склады и назначеніи сроковъ ихъ отдачи. При этомъ по отношенію къ срокамъ сѣздъ выразилъ желаніе, чтобы для копей склады отводились на продолжительные періоды до 10 лѣтъ, по истеченіи которыхъ за копью, въ случаѣ продолженія ея работъ, оставлялось-бы право возобновленія аренды; для отправителей-же временныхъ, не имѣющихъ собственныхъ копей и покупающихъ уголь, склады должны отводиться на сроки болѣе короткіе—отъ 1 до 12 мѣсяцевъ, съ двойною платою противъ постоянныхъ отправителей. (Труды IV-го сѣзда угл., стр. IX и 141).

Московская Подкоммиссія признаетъ, что, во избѣжаніе захватовъ и монополіи, какъ цѣна угольныхъ складовъ, такъ и порядокъ пользованія ими не могутъ опредѣляться исключительно по усмотрѣнію желѣзныхъ дорогъ, а должны быть регулированы точными правилами, утвержденными Министерствомъ. По отношенію къ размѣру платы за складочныя мѣста, Подкоммиссія не можетъ согласиться съ желаніемъ IV сѣзда углепромышленниковъ, о томъ, чтобы цѣна складовъ опредѣлялась для каждой дороги и станціи, соотвѣтственно дѣйствительной стоимости земли при отчужденіи, такъ какъ подобный порядокъ имѣлъ-бы послѣдствіемъ еще болѣе крупныя различія въ цѣнѣ складочныхъ мѣстъ, чѣмъ тѣ, какія существуютъ нынѣ. Однообразная плата, выработанная соотвѣтственно средней стоимости земли при отчужденіи на всѣхъ дорогахъ, болѣе соотвѣтствуетъ, по мнѣнію Подкоммиссіи, интересамъ углепромышленности. Основываясь на опытѣ Донецкой дороги, а также линій, не занимающихся перевозкой каменнаго угля, Подкоммиссія считаетъ для настоя-

¹⁾ Ср. G. Cohn. Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik. B. II, 1875. s. 92, 93.

шаго времени плату за склады въ 20 к. съ квадратной сажени въ годъ достаточною для покрытія издержекъ желѣзныхъ дорогъ и не обременительною для углепромышленниковъ. Что-же касается до порядка распределенія мѣстъ подъ склады и сроковъ отдачи ихъ, то Подкомиссія, согласно съ ходатайствами съѣзда углепромышленниковъ, считаетъ полезнымъ привлечь къ участию въ этомъ дѣлѣ для западной части Донецкаго бассейна Окружныхъ Горныхъ Инженеровъ, присоединяя съ своей стороны, въ интересахъ постоянного контроля за правильностію пользованія складами, гг. выборныхъ отъ углепромышленниковъ.

XI. Подъѣздные пути отъ копей къ желѣзнымъ дорогамъ.

Въ видахъ удешевленія стоимости минеральнаго топлива, представляется существеннымъ облегчить подвозъ его къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ чрезъ устройство усовершенствованныхъ подъѣздныхъ путей. Значеніе такихъ путей въ особенности велико для копей, находящихся отъ желѣзнодорожныхъ станцій въ большомъ разстояніи, какова на примѣръ, Успенская копь А. Н. Булацеля, отстоящая отъ станціи Колнаково, Донецкой дороги, на 27 верстъ. Подготовленная къ добычѣ 2,000,000 пуд., эта копь испытываетъ не малыя затрудненія и убытки вслѣдствіе отдаленнаго и дорого стоющаго подвоза угля по простымъ грунтовымъ дорогамъ. (Журн. стр. 108).

На желѣзныхъ дорогахъ Донецкаго бассейна существуетъ уже въ настоящее время нѣсколько паровыхъ рельсовыхъ вѣтвей, проложенныхъ частными лицами къ своимъ шахтамъ. Условія сооруженія и содержанія этихъ вѣтвей, равно какъ отношенія ихъ къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ, представляютъ большое разнообразіе.

Къ Константиновской дорогѣ, на станціи Рудничной, примыкаетъ вѣтвь, ведущая къ шахтамъ Горнаго и Промышленнаго Общества на югѣ Россіи. Эта вѣтвь, имѣя общее протяженіе въ 30 верстъ, пересѣкаетъ Константиновскую дорогу, и соединяетъ принадлежащія Обществу такъ называемыя Рутченковскія копи съ Кураховскими. Такъ какъ въ настоящее время Кураховскія копи закрыты, то находится въ дѣйствиіи лишь часть вѣтви отъ станціи Рудничной до Рутченковскихъ копей. Означенная вѣтвь построена и содержится на собственный счетъ Горнымъ и Промышленнымъ Обществомъ и имѣетъ свой подвижной составъ въ количествѣ 50 вагоновъ и 2-хъ паровозовъ. Кромѣ того Промышленное Общество должно было, по условію съ Константиновской дорогой, выстроить станцію и дома для помѣщенія служащихъ въ пунктѣ примыканія къ Константиновской дорогѣ. Станція поступила въ собственность

Константиновской дороги, которая обязана содержать тамъ служащихъ и ремонтировать зданія и станціонные пути. Общество обмѣнивается съ Константиновской дорогой вагонами на станціи Рудничной, при чемъ имѣеть, согласно условію, право на $\frac{1}{3}$ часть ежедневнаго количества вагоновъ, которое будетъ приниматься отъ Константиновской дороги Курско-Харьково-Азовскою. (Журн. стр. 168, 169).

Другая частная вѣтвь идетъ отъ станціи Юзово Константиновской дороги къ заводу Юза, на разстояніи 10 верстъ. Вѣтвь эта построена и ремонтируется за счетъ самого г. Юза. Подвижнаго состава эта вѣтвь не имѣеть, а пользуется вагонами Константиновской дороги, за плату по 25 к. съ подаваемого вагона и по 2 р. въ сутки за простой вагона. Константиновская дорога наблюдаетъ за безопасностью движенія по вѣтви; стрѣлочникъ на переходной стрѣлкѣ содержится за счетъ Константиновской дороги. (Журн. стр. 169).—Отъ той-же станціи Юзово Константиновской дороги проведена небольшая вѣтвь, протяженіемъ на 200 сажень, на землю князя Ливена. Вѣтвь эта построена на счетъ Константиновской дороги въ вознагражденіе за безвозмездную уступку земли подъ станцію. Константиновская дорога обязалась подавать на вѣтвь ежедневно по 5 вагоновъ, за плату по 50 к. съ вагона. За ремонтъ вѣтви князь Ливенъ платитъ Константиновской дорогѣ по стоимости произведенныхъ издержекъ. (Журн. стр. 175).

Примыкающія къ Константиновской дорогѣ частныя вѣтви Юза и Горнопромышленнаго Общества находятся въ исключительномъ пользованіи ихъ владѣльцевъ, которые недопускаютъ на нихъ грузовъ другихъ отправителей. На станціи Юзово Подкомиссіи было подано отъ имени 10 углепромышленниковъ заявленіе (№ 302) о томъ, чтобы на означенныя вѣтви принимались грузы и другихъ шахтовладѣльцевъ. При словесныхъ объясненіяхъ въ засѣданіи Подкомиссіи заявители сообщили, что есть шахты, которыя лежатъ на самой вѣтви Промышленнаго Общества и между тѣмъ должны возить уголь за 10 верстъ гужемъ. Углепромышленники обращались къ Юзу и Промышленному Обществу съ просьбою о допущеніи ихъ грузовъ на вѣтвь за особую плату, но получили въ этомъ отказъ. Присутствовавшій въ засѣданіи, управляющій дѣлами Горнаго и Промышленнаго Общества, г. Яницкій, объяснилъ, что Общество съ своей стороны было-бы согласно допустить на вѣтви передвиженіе чужихъ грузовъ, но не можетъ осуществить этого въ настоящее время, такъ какъ вопросъ о порядкѣ перевозки грузовъ на частныхъ вѣтвяхъ разсматривается въ Министерствѣ, и до сихъ поръ не разрѣшенъ. (Журн., стр. 168).

На Донецкой дорогѣ также есть вѣтви, принадлежащія частнымъ лицамъ. Такъ отъ станціи Марьевки идетъ вѣтвь, протяженіемъ въ 500 са-

женей, къ Орѣховскому руднику Губонина. Другая вѣтвь, примыкающая къ Луганской линіи между станціями Бѣлой и Васильевкой, соединяетъ съ желѣзной дорогой угольные копи кн. Долгорукова. На будущее время Донецкая дорога предположила допускать устройство вѣтвей частными лицами не иначе, какъ на слѣдующихъ условіяхъ: а) Чтобы вѣтвь была построена по техническимъ указаніямъ инженера Донецкой дороги; б) чтобы распоряженіе вѣтвью принадлежало Донецкой дорогѣ; в) чтобы вѣтвью могли пользоваться за извѣстную плату всѣ безъ исключенія. Безъ этихъ условій Донецкая дорога не соглашается пускать по вѣтви свой подвижной составъ и не входитъ съ владѣльцемъ ея ни въ какія другія условія обмѣна. (Журн., стр. 169.)

Весьма желательное въ интересахъ каменноугольнаго промысла распространеніе частныхъ угольныхъ вѣтвей встрѣчаетъ въ настоящее время существенное препятствіе въ отсутствіи законодательныхъ правилъ, которыя регулировали-бы права и обязанности владѣльцевъ этихъ вѣтвей, равно какъ ихъ отношенія къ желѣзнымъ дорогамъ и третьимъ лицамъ. Прежде всего, владѣльцы земель, по которымъ должны проходить рельсовые пути, не соглашаются на уступку земли, потребной для этихъ путей, такъ что приходится входить съ ними въ весьма тяжелыя сдѣлки или несоразмѣрно удлиннять путь, что ложится тяжелымъ бременемъ на перевозимые грузы. — Съ другой стороны желѣзныя дороги или вовсе отказываютъ въ правѣ примкнуть къ нимъ новую вѣтвь, или же ставятъ слишкомъ обременительныя условія. Для устраненія обоихъ указанныхъ препятствій, третій съѣздъ углепромышленниковъ, послѣ продолжительнаго обсужденія, выработалъ слѣдующій проектъ правилъ объ устройствѣ подъѣздныхъ дорогъ, шоссейныхъ и рельсовыхъ, который и представилъ на утвержденіе правительства.

„Каждый горнопромышленникъ имѣетъ право пролагать, отъ мѣстъ добычи или производства своихъ продуктовъ, дороги шоссейныя или рельсовыя, къ ближайшимъ пунктамъ желѣзныхъ дорогъ. Если не послѣдуетъ соглашенія на отчужденіе земли съ землевладѣльцемъ, то отчужденіе совершается съ помощію оцѣночной комиссіи, по общимъ законамъ имперіи, но увеличивая стоимость отчуждаемой земли въ два раза. Не подлежатъ отчужденію всякаго рода постройки и сооруженія, а также мѣста усадебныя и огородныя.

„Проекты рельсовыхъ путей и искусственныхъ на нихъ сооруженій должны быть утверждаемы Министерствомъ Путей Сообщенія.

„Въ случаѣ устройства шоссейныхъ или рельсовыхъ дорогъ параллельныхъ, разстояніе между ними не должно быть менѣе половины длины кратчайшей изъ нихъ.

„Окружнымъ инженерамъ должно быть вмѣнено въ обязанность наблюдать, чтобы горныя работы, вблизи этихъ дорогъ производящіяся, не могли грозить опасностью какъ дорогѣ, такъ и сооруженіямъ ея.

„Дороги эти имѣютъ право соединяться съ желѣзными дорогами существующими, какъ при станціяхъ, такъ и во всякомъ другомъ возможномъ для соединенія пунктѣ. Проекты примыканія и соединенія утверждаются Министерствомъ Путей Сообщенія; условія-же, на которыхъ они могутъ примкнуть, зависятъ отъ соглашенія Правленія дороги съ горно-промышленникомъ, а въ случаѣ если такового не послѣдуетъ, то дѣло рѣшается Министерствомъ Путей Сообщенія.

„Какъ на шоссейныхъ, такъ и на рельсовыхъ дорогахъ, должны быть устроены владѣльцемъ дороги переѣзды, гдѣ окажется нужнымъ, и содержаны въ полной исправности.

„Пользованіе шоссейною дорогою вполне свободно и бесплатно для всего, что не составляетъ продукта горнаго промысла. Пользованіе же рельсовыми дорогами принадлежитъ только владѣльцамъ ихъ, отъ согласія которыхъ зависитъ перевозка чужихъ грузовъ; такъ же отъ ихъ согласія будетъ зависѣть соединеніе съ другими подобными дорогами, которыя пожелали бы примкнуть къ нимъ.

„Провозъ продуктовъ горныхъ по шоссейнымъ дорогамъ и искусственнымъ сооруженіямъ на дорогахъ грунтовыхъ оплачивается въ пользу собственника дороги или сооруженія по соглашенію. Если же соглашенія не послѣдуетъ, то обѣ заинтересованныя стороны выбираютъ отъ себя по депутату, которые, вмѣстѣ съ мѣстнымъ окружнымъ горнымъ инженеромъ устанавливаютъ плату за провозъ.

„Сказанныя дороги, т. е. шоссейныя и рельсовыя, какъ составляющія частную собственность лица или общества, построившаго ихъ, могутъ быть продаваемы, отдаваемы въ аренду и отчуждаемы тѣми, коимъ онѣ принадлежатъ. То же самое относится и до искусственныхъ сооруженій на дорогахъ грунтовыхъ“.

Московская Подкоммиссія вполне сознаетъ важность улучшенія подъѣздныхъ путей отъ копей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, въ видахъ удешевленія минеральнаго топлива, и считаетъ необходимымъ чтобы осуществленіе такихъ путей, было облегчено чрезъ выработку, по примѣру другихъ странъ, спеціальныхъ законовъ, относящихся къ этому предмету. Соглашаясь въ принципѣ съ положеніями выработанными третьимъ съѣздомъ углепромышленниковъ, Подкоммиссія полагаетъ однакоже, во

первыхъ, что право принудительнаго отчужденія земель для подъздныхъ путей можетъ быть предоставлено частнымъ лицамъ, лишь при условіи допущенія на подъздные пути за определенное вознагражденіе грузовъ, не принадлежащихъ собственникамъ этихъ путей, и во вторыхъ, что ограниченіе устройства параллельныхъ путей, предлагаемое съѣздомъ, можетъ повести только къ монополіи отдѣльныхъ шахтовладѣльцевъ, и потому не должно быть включаемо въ условія отчужденія.

ХII. Угольные тарифы.

1. Плата за перевозку угля по желѣзнымъ дорогамъ.

Плата за перевозку угля въ настоящее время различна на отдѣльныхъ дорогахъ, входящихъ въ районъ изслѣдованія Московской Подкомиссіи. На Лозово-Севастопольской дорогѣ уголь перевозится по $\frac{1}{65}$ коп., на Курско-Харьково-Азовской по $\frac{1}{60}$ коп., на Донецкой по $\frac{1}{33}$ коп., на Константиновской по $\frac{1}{42}$ коп. съ пудоверсты. Хотя представляется несообразнымъ, что Донецкая дорога, будучи специально каменноугольною, держитъ болѣе высокій тарифъ, нежели другія дороги; но это обстоятельство объясняется тѣмъ, что у Донецкой дороги нѣтъ другихъ болѣе цѣнныхъ грузовъ и что при низшемъ тарифѣ правительству пришлось бы приплачивать по гарантіи слишкомъ крупныя суммы (Журн. стр. 171). Высокій тарифъ Константиновской дороги, о пониженіи котораго до размѣровъ Донецкаго тарифа ходатайствовалъ третій съѣздъ углепромышленниковъ, есть явленіе временное, такъ какъ Министерство Путей Сообщенія заявило выборнымъ отъ съѣзда, что, въ виду скорого слиянія дорогъ Донецкой и Константиновской, тарифъ послѣдней дороги будетъ уравненъ съ тарифомъ первой, т. е. пониженъ до $\frac{1}{33}$ коп. (Труды IV съѣзда углепр. стр. 155).

Углепромышленники чрезъ свои съѣзды давно добиваются установленія на всѣхъ дорогахъ угольной перевозки однообразнаго тарифа въ $\frac{1}{63}$ коп. съ пудоверсты. Объ этомъ ходатайствовалъ уже второй съѣздъ углепромышленниковъ; но ходатайство его встрѣчено было въ Министерствѣ тѣмъ возраженіемъ, что правительство съ одной стороны стѣснено въ пониженіяхъ тарифа существующими уставами желѣзныхъ дорогъ, а съ другой стороны уменьшеніе тарифовъ, сокращая доходность гарантированныхъ дорогъ, увеличитъ приплаты казны по гарантіямъ. (Труды III Съѣзда углепромышлен., стр. 54). Министерство Путей Сообщенія предложило третьему съѣзду разработать вопросъ о дифференціальномъ тарифѣ. Съѣздъ углепромышленниковъ не нашелъ, однако, такіе тарифы

для себя выгодными, и постановилъ ходатайствовать передъ правительствомъ: „чтобы тарифы были уравнены и понижены до наименьшаго возможнаго размѣра, и чтобы, при выдачѣ субсидій дорогамъ на увеличеніе ихъ перевозочныхъ средствъ, пониженіе тарифа постановлялось какъ непремѣнное условіе для полученія субсидіи“. При обсужденіи ходатайства III съѣзда въ Министерствѣ снова бытъ поднятъ вопросъ о дифференціальныхъ тарифахъ. Представители желѣзныхъ дорогъ выразили желаніе, чтобы плата за перевозку угля была установлена въ размѣрѣ тарифа, существовавшаго въ 1875 году на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, по которому взималось: за разстояніе отъ 1 до 200 верстъ $\frac{1}{40}$ коп., отъ 200 до 350 верстъ $\frac{1}{50}$ коп., отъ 350 и далѣе $\frac{1}{60}$ коп. съ пудоверсты. Но углепромышленники такой тарифъ признали для себя невыгоднымъ, такъ какъ на разстояніа болѣе 400 верстъ каменный уголь идетъ рѣдко, и слѣдовательно принятіе тарифа, предложеннаго дорогами, повело бы только къ возвышенію стоимости перевозки топлива въ тѣ мѣста, куда оно доставляется въ настоящее время.

Выборными отъ углепромышленниковъ и нѣсколькими шахтовладельцами представленъ Подкоммиссіи. (Записка № 32) другой проектъ дифференціального тарифа, на который углепромышленники охотно изъявили бы свое согласіе. Въ тарифѣ этомъ установлены слѣдующія ставки:

За разстояніе до	100	вер.	по	$\frac{1}{40}$	коп.	съ	пудоверсты.
„ съ	101	„	200	„	$\frac{1}{50}$	„	„
„ „	201	„	350	„	$\frac{1}{60}$	„	„
„ „	351	„	500	„	$\frac{1}{65}$	„	„
„ „	501	„	1000	„	$\frac{1}{70}$	„	„
	свыше	1000	„	„	$\frac{1}{75}$	„	„

Понятно, что при указанныхъ ставкахъ углепромышленники желаютъ, чтобы расчетъ тарифа производился по суммѣ пробѣга угля отъ мѣста отправленія до мѣста назначенія, а не по пробѣгу на каждой дорогѣ въ отдѣльности. Примѣненіе такого дифференціального тарифа желательно для углепромышленниковъ при направленіи угля на сѣверъ (Москва, Сумская и Фастовская линія); при направленіи же на Югъ (Таганрогъ и Маріуполь) провозная плата не должна быть, по ихъ мнѣнію, выше $\frac{1}{60}$ коп. съ пудоверсты.

Такъ какъ рѣшеніе вопроса о возможномъ размѣрѣ угольныхъ тарифовъ обусловливается разработкой статистическихъ данныхъ по эксплуатаціи и товарному движенію дорогъ, перевозящихъ минеральное топливо, то Подкоммиссія представитъ свои соображенія по этому предмету въ общемъ статистическомъ докладѣ.

2) Плата за нарузку и вырузку угля.

Дороги Курско-Харьковско-Азовская и Константиновская допускают нарузку угля средствами самихъ отправителей; между тѣмъ Донецкая дорога обязательно грузить уголь собственными средствами и взымаетъ при этомъ за нарузку по 2 р. 25 коп., а за нарузку и вырузку по 3 р. 50 к. съ вагона. Углепромышленники сдѣлали Подкомиссіи нѣсколько заявленій о стѣснительности такого порядка. Владѣльцы копей, расположенныхъ близъ станціи Варварополье, сообщаютъ въ своемъ заявленіи, что обязательная нарузка средствами дороги составляетъ налогъ въ $\frac{1}{2}$ коп. на пудъ угля, падающій тяжелымъ бременемъ какъ на производителей, такъ на потребителей. (Заявленія № 313 и 314). Г. Булацель, владѣлецъ копей близъ станціи Колпаково, подтвердивъ вышеприведенный расчетъ, добавилъ, что при нарузкѣ угля средствами дороги у углепромышленниковъ нѣтъ гарантіи въ ея правильности: артель вмѣсто 600 пуд. можетъ нарузить 660 пуд. Притомъ, нарузка средствами дороги производится только со складовъ, находящихся въ предѣлахъ отчужденія земли подъ станцію; когда же отчужденной земли для складовъ оказывается недостаточно, то углепромышленникамъ приходится платить вдвойнѣ: во-первыхъ, рабочимъ за переноску угля на станціонные склады, во-вторыхъ, желѣзной дорогѣ за нарузку. Въ такомъ именно положеніи находится Петро-Марьевское Общество Каменноугольной Промышленности, имѣющее копи близъ станціи Варварополье. По заявленію представителя этого Общества г. Шенфельдера (№ 313), вслѣдствіе отказа желѣзнодорожной артели брать уголь для нарузки за линіей отчужденія, Общество вынуждено, сверхъ обязательной платы желѣзной дорогѣ за нарузку, платить еще артели по 1 р. 50 к. отъ вагона за переноску угля съ смежныхъ складовъ Петро-Марьевскаго Общества на склады желѣзной дороги. (Заявленіе № 313). Мнѣніе углепромышленниковъ, объ обременительности обязательной платы за нарузку, раздѣлил и четвертый съѣздъ углепромышленниковъ, постановивъ ходатайствовать: «чтобы обязательная нарузка средствами дороги, была отмѣнена; въ тѣхъ-же случаяхъ, когда отправитель пожелаетъ грузить средствами дороги, дѣло было предоставлено обоюдному соглашенію.»

Управляющій Донецкой дороги, г. Печковскій объяснилъ, что обязательная для отправителей нарузка минеральнаго топлива средствами желѣзной дороги введена согласно постановленію 44-го съѣзда представителей Обществъ желѣзныхъ дорогъ 2-й группы, и составляетъ естественное послѣдствіе установленной циркуляромъ Министерства ответственности желѣзныхъ дорогъ за потерю угля сверхъ 3-хъ процентовъ. При

нагрузкѣ угля самими отправителями, желѣзная дорога не можетъ быть гарантирована въ томъ, что вмѣсто угля не окажется въ вагонахъ земля. Поэтому если отправители желаютъ грузить сами, то съ желѣзной дороги должна быть снята отвѣтственность за пропажу угля. (Журн., стр. 183).—Кромѣ того, при обсужденіи вопроса о нагрузкѣ въ засѣданіяхъ Подкоммиссіи, было указано на то, что предоставивъ отправителямъ угля нагрузку собственными средствами и въ то же время сохранивъ за ними право требовать, по ихъ желанію, нагрузки рабочими Общества, Донецкая дорога могла бы оказаться въ крайне затруднительномъ положеніи. Отправители стали бы грузить сами въ такое время года, когда рабочія руки въ краѣ дешевы; но съ наступленіемъ обычнаго періода дороговизны рабочихъ, тѣже отправители потребовали бы нагрузки средствами дороги. На прочихъ линіяхъ указанное обстоятельство не представляетъ затрудненій, такъ какъ, кромѣ угля, у нихъ много другихъ товаровъ, которые всегда грузятся желѣзнодорожными рабочими; но Донецкая дорога, какъ исключительно каменноугольная, вынуждена держать артель грузчиковъ, зная напередъ, что въ теченіе большей части года для этой артели не будетъ никакой работы.

Московская Подкоммиссія, имѣя въ виду, что на всѣхъ дорогахъ изслѣдуемаго ею района, кромѣ Донецкой, допущена нагрузка угля средствами отправителей, полагала бы распространить тотъ же порядокъ и на Донецкую дорогу, но съ тѣмъ, чтобы отправитель, который заявитъ желаніе грузить уголь собственными средствами, принималъ на себя обязательство, въ теченіе извѣстнаго продолжительнаго срока (напримѣръ полугода), не требовать нагрузки средствами дороги.—Если же, въ виду отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за потерю угля, будетъ признано невозможнымъ отмѣнить обязательную нагрузку средствами дорогъ, то слѣдуетъ, по мнѣнію Подкоммиссіи, понизить плату за эту операцію до размѣровъ дѣйствительной ея стоимости для самыхъ желѣзныхъ дорогъ.

3. Плата за перегрузку угля.

За уголь, идущій съ Курско-Харьково-Азовской дороги на Лозово-Севастопольскую, взимается по 3 р. съ вагона за перегрузку; между тѣмъ въ дѣйствительности перегрузка не всегда совершается, такъ что иногда желѣзная дорога беретъ плату за операцію, въ дѣйствительности вовсе не производящуюся. По сообщеніи этого обстоятельства управляющему Курско-Харьково-Азовской дорогой, этотъ послѣдній заявилъ Подкоммиссіи, что впредь, въ случаяхъ прямой передачи угля, деньги, взятые за перегрузку, будутъ возвращаться отправителямъ.

XIII. Переводъ провозной платы за уголь на получателя.

Угледобытчики, отправляющіе уголь съ Звѣревской вѣтви Донецкой дороги на Козловско-Воронежско-Ростовскую, заявили Подкомиссіи, что Донецкая дорога въ указанномъ направленіи не принимаетъ угля съ переводомъ платы на получателя. Такой отказъ зависитъ отъ того, что Козловско-Воронежская дорога, на которую направляется Донецкій уголь, допускаетъ переводъ платы только относительно угля, идущаго для собственнаго ея потребленія, при другихъ же назначеніяхъ угля на такой переводъ не соглашается. Поэтому Донецкая дорога съ 1 іюля 1879 года вовсе прекратила отправку угля на востокъ съ переводомъ платы.—Такая мѣра вредно отражается на интересахъ угольнаго дѣла; она вынуждаетъ угледобытчиковъ имѣть вдвое большій оборотный капиталъ. Стоимость угля состоитъ главнымъ образомъ изъ издержекъ перевозки; на шахтахъ уголь обходится въ 6—7 коп., а на мѣстѣ потребленія, чрезъ присоединеніе провозной платы, доходитъ до 14, 15 коп. и болѣе. Главными потребителями угля съ Звѣревской вѣтви служатъ желѣзныя дороги, которыя обыкновенно рассчитываются за него не тотчасъ по полученіи, а по срокамъ. Поэтому угледобытчику, при недопущеніи перевода платы, нужно имѣть не только средства на оплату издержекъ производства угля, но кромѣ того еще такую-же сумму на оплату издержекъ перевозки. (Журн., стр. 188)

Въ какой степени отказъ въ переводѣ провозной платы стѣсняетъ угледобытчиковъ, видно изъ слѣдующихъ фактовъ, сообщенныхъ въ засѣданіяхъ Подкомиссіи. Г. Булацель, владѣющій обширными копиями близъ станціи Колпаково, заявилъ, что у него уголь лежитъ на станціи уже три мѣсяца за невозможностью отправить съ переводомъ платы. Теперь г. Булацель по необходимости ставитъ уголь только для Козловско-Воронеж.-Ростовской дороги; но если бы былъ допущенъ переводъ платежа, онъ немедленно сталъ бы поставлять уголь для Грязе-Царицынской дороги, которая уже заявила желаніе покупать его. (Журн., стр. 188). По сообщенію управляющаго Донецкой дороги, поставщикъ на Тамбовско-Саратовскую линію г. Алфераки стѣсняется оплатой провоза въ Звѣревѣ не только потому, что онъ долженъ имѣть большой оборотный капиталъ, такъ какъ приходится платить въ день до 2,000 руб., но сверхъ того еще потому, что онъ вынужденъ держать на станціи довѣренное лицо, которому можно было бы поручить такую сумму. (Журн., стр. 192).

Козловско-Воронежская дорога мотивируетъ свое требованіе уплаты провозныхъ денегъ на мѣстѣ тѣмъ соображеніемъ, что получатель можетъ отказаться отъ пріема угля, и желѣзная дорога при аукціонной про-

дажѣ этого малоцѣннаго груза подвергается риску не выручить провозной платы. Мѣстная цѣна угля бываетъ нерѣдко ниже, чѣмъ стоимость его перевозки. Такъ на примѣръ въ Дебальцевѣ каменный уголь стоитъ 6, 7 к., а перевозка его до Москвы около 20 к. (Журн., стр. 188). Однако, противъ этого опасенія говоритъ примѣръ другихъ дорогъ, Курско-Харьково-Азовской, Лозово-Севастопольской, Харьковско-Николаевской, которыя допускаютъ переводъ провозной платы за уголь, и тѣмъ не менѣе не остаются отъ этого въ убыткѣ. Изъ Царицына въ Москву съ переводомъ платежа идетъ даже такой товаръ, какъ арбузы, отъ которыхъ получатель въ случаѣ всегда возможной порчи въ пути, имѣетъ больше побужденій отказаться, чѣмъ отъ угля. (Журн. стр. 191).

При обсужденіи разсматриваемаго вопроса въ засѣданіи Подкоммиссіи, было заявлено, что Правленіе Донецкой дороги, дабы склонить Козловско-Воронежскую дорогу къ допущенію перевода провозной платы, готово было бы съ своей стороны даже гарантировать ей эту плату.

Подкоммиссія сносилась по настоящему вопросу съ Управленіемъ Козлово-Воронежской дороги, которое увѣдомило о согласіи допустить переводъ платы на получателя по отношенію къ углю, идущему для желѣзныхъ дорогъ.

Имѣя въ виду, что недопущеніе перевода провозной платы на получателя на Козловско-Воронежской дорогѣ представляетъ крупное стѣсненіе для углепромышленниковъ, вслѣдствіе необходимости имѣть значительный добавочный оборотный капиталъ и основываясь на примѣрѣ дорогъ, допускающихъ безъ ущерба для себя переводъ платы на получателя, Московская Подкоммиссія находила бы справедливымъ, чтобы такой переводъ былъ допущенъ и Козлово-Воронежско-Ростовской дорогою.

XIV. Проекты новыхъ желѣзныхъ дорогъ для Донецкаго бассейна.

Московская Подкоммиссія получила нѣсколько заявленій о необходимости новыхъ желѣзныхъ дорогъ для обезпеченія и расширенія сбыта каменнаго угля. Обсудивъ, насколько было возможно эти проекты съ заинтересованными лицами при мѣстныхъ объѣздахъ, Подкоммиссія считаетъ долгомъ высказать свои заключенія по поводу каждаго изъ нихъ въ отдѣльности.

1. Продолженіе Донецкой дороги на западъ.

По первоначальному проекту сѣти Донецкихъ каменноугольныхъ дорогъ, въ составъ ея входила и линія, долженствующая соединить Донецкій каменноугольный бассейнъ съ нижнимъ теченіемъ Днѣпра и Харьковско-

Николаевскою дорогою. Высочайше утвержденнымъ 22 Апрѣля 1875 г. положеніемъ Комитета Министровъ въ составъ Донецкой каменноугольной дороги было предположено ввести между прочимъ слѣдующія линіи: а) отъ проектированной на Волго-Донской дорогѣ станціи Зеленой до ст. Звѣрево на Воронежско-Ростовской дорогѣ. б) отъ станціи Хаценетовки на Донецкой дорогѣ къ станціи Синельниково на Лозово-Севастопольской, съ пересѣченіемъ Курско-Харьковско-Азовской дороги у станціи Криничной и Константиновской дороги у ст. Рудничной и в) отъ города Екатеринослава, черезъ Кривой Рогъ, до станціи Казанки на Харьковско-Николаевской дорогѣ, съ мостомъ черезъ Днѣпръ у Екатеринослава. Но затѣмъ 13 Іюня 1875 г. Комитетъ Министровъ, имѣя въ виду невозможность одновременнаго приступа къ сооруженію всей Донецкой дороги, по неокончанію правительственныхъ изысканій, положилъ ограничиться опредѣленіемъ способа сооруженія одного центрального участка Донецкой дороги. (Статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія, выпускъ 2-й С. П. Б. 1878 г. стр. 2, 5). Такимъ образомъ сооруженіе западнаго участка Донецкой дороги остается неосуществленнымъ до настоящаго времени.

Между тѣмъ, какъ углепромышленники, такъ и представители заинтересованныхъ мѣстностей настоятельно ходатайствуютъ о скорѣйшемъ сооруженіи означеннаго участка. Всѣ четыре происходившіе до сихъ поръ съѣзда углепромышленниковъ представляли объ этомъ Правительству. Съ такими же ходатайствами обращались нѣсколько разъ къ Правительству: дворянство, губернское и уѣздныя земства Екатеринославской губерніи и Екатеринославское городское общество. Московская Подкомmissія во время своего объѣзда получила по этому предмету также цѣлый рядъ заявленій.

Необходимость скорѣйшей постройки западнаго участка Донецкой дороги доказывается ходатайствующими о немъ учрежденіями и лицами слѣдующими главными соображеніями:

а) Сооруженіе дороги къ Днѣпру откроетъ Донецкому углю самостоятельный выходъ къ Одессѣ, Николаеву и другимъ Черноморскимъ портамъ, значительно сокративъ разстояніе, сравнительно съ настоящимъ путемъ на Лозовую. Этотъ путь вытѣснить изъ Черноморскихъ портовъ заграничный каменный уголь и обезпечить Черноморскому побережью снабженіе минеральнымъ топливомъ, которое, при настоящихъ способахъ его доставки, не можетъ считаться надежнымъ, какъ это показываетъ опытъ Одессы въ минувшую войну.

б) Приднѣпровскій край, бѣдный лѣсомъ, съ его обширными сахарными заводами, будетъ вѣрнѣе снабженъ при посредствѣ предполагаемой линіи минеральнымъ топливомъ, нежели по нынѣ существующимъ дорогамъ, загроможденнымъ болѣе цѣнными хлѣбными грузами.

в) Продолженіе западнаго участка Донецкой дороги за Днѣпръ къ Кривому Рогу и Харьково-Николаевской дорогѣ соединить кратчайшимъ путемъ богатѣйшія желѣзныя руды Криваго Рога съ Донецкимъ каменноугольнымъ бассейномъ, и тѣмъ положить основаніе широкому развитію желѣзодѣлательной промышленности на югѣ Россіи.

Одинаково признавая на основаніи указанныхъ выше соображеній необходимость проведенія западнаго участка Донецкой дороги, заинтересованныя въ немъ учрежденія и лица расходятся, однакоже, въ выборѣ направленія для этого участка. Екатеринославскія дворянство, земство и городское общество рѣшительнымъ образомъ высказываются въ пользу первоначально проектированнаго направленія западнаго участка на станцію Синельниково, съ продолженіемъ за Днѣпръ до ст. Казанки на Харьково - Николаевской дорогѣ. Такого же мнѣнія держался и первый съѣздъ углепромышленниковъ, собиравшійся въ 1874 году. (Отч. 1-го съѣзда, стр. 19). Но затѣмъ мнѣніе углепромышленниковъ измѣнилось. Какъ на трехъ ихъ послѣднихъ съѣздахъ, такъ и въ заявленіяхъ, сдѣланныхъ Подкомиссіи, они отдають безусловное предпочтеніе направленію западнаго участка Донецкой дороги на городъ Александровскъ на Днѣпрѣ съ выходомъ на станцію Казанку Харьково-Николаевской дороги. Аргументы, приводимые въ свою пользу защитниками того и другаго направленія, могутъ быть сведены къ слѣдующему.

Защитники направленія на Екатеринославъ, кромѣ изложенныхъ выше аргументовъ въ пользу западнаго участка вообще, ссылаются на то, что желѣзная дорога, проведенная по этому направленію, включить въ себя 42 версты готоваго уже пути отъ Синельникова до Екатеринослава. Кромѣ того, при направленіи на Екатеринославъ, дорога найдетъ много мѣстныхъ хлѣбныхъ и другихъ грузовъ, тогда какъ, будучи проведена на Александровскъ, она будетъ служить исключительно потребностямъ каменноугольнаго и горнаго дѣла. Екатеринославская Городская Дума разсчитываетъ въ своей запискѣ, поданной Правительству въ 1878 г., что Донецкая дорога получитъ въ Екатеринославѣ до 7 мил. пудовъ пшеницы, до 1½ мил. пудовъ муки, до 400 тыс. пудовъ льна, до 100 тыс. пуд. сала, которымъ, по причинѣ Днѣпровскихъ пороговъ, нѣтъ инаго пути къ Черному Морю, какъ только по желѣзной дорогѣ; по направленію же обратно на востокъ она будетъ вывозить лѣсной матеріалъ, главнымъ складочнымъ мѣстомъ для котораго служить нынѣ Екатеринославъ. Между тѣмъ Александровскъ не имѣетъ, по словамъ записки, никакого торговаго значенія и не обѣщаетъ никакихъ мѣстныхъ грузовъ для новой дороги. Зерновой хлѣбъ, которымъ въ размѣрѣ незначительномъ торгуетъ Александровскъ, по причинѣ Днѣпровскихъ пороговъ, нѣтъ инаго пути къ Черному Морю, какъ только по желѣзной дорогѣ; по направленію же обратно на востокъ она будетъ вывозить лѣсной матеріалъ, главнымъ складочнымъ мѣстомъ для котораго служить нынѣ Екатеринославъ.

ровскъ, никоимъ образомъ не направится по желѣзной дорогѣ, такъ какъ Днѣпръ въ Александровскѣ представляетъ самый короткій и дешевый путь для доставки зерноваго хлѣба въ Одессу.—Въ пользу указаннаго направленія приводятъ кромѣ того нужды Екатеринославской губерніи и въ особенности города Екатеринослава. Хлѣбородные заднѣпровскіе уѣзды Екатеринославской губерніи вынуждены теперь подвозить свои хлѣбные избытки въ теченіе семи лѣтнихъ и осеннихъ мѣсяцевъ по непроѣзднымъ дорогамъ къ Днѣпру, при чемъ доставка хлѣба въ порты обходится до 2-хъ руб. съ четверти. Между тѣмъ, съ проведеніемъ дороги отъ Екатеринослава къ Казанкѣ, Екатеринославъ будетъ отстоять отъ Николаева на 306 верстъ, и доставка четверти упадетъ до 60 коп.—Наконецъ, вмѣстѣ съ проведеніемъ дороги, Екатеринославъ получитъ постоянный мостъ черезъ Днѣпръ и тѣмъ освободится отъ расходовъ и огромныхъ неудобствъ, которые ежегодно падаютъ на него, вслѣдствіе перерыва сообщенія черезъ Днѣпръ.

Въ защиту Александровскаго направленія указываютъ: а) прежде всего на то, что оно послужитъ кратчайшимъ соединеніемъ рудъ Криваго Рога съ Донецкими копями: линія на Александровскъ на 55 верстъ ближе Екатеринославской къ Кривому Рогу.

б) Для угля, слѣдующаго по Днѣпру къ Черному Морю, направленіе на Александровскъ удешевитъ провозъ сравнительно съ Екатеринославскимъ на $1\frac{1}{2}$ коп. (считая тарифъ по $\frac{1}{33}$ коп.),—обстоятельство весьма важное для конкуренціи съ англійскимъ углемъ. При Александровскомъ направленіи, угольные грузы будутъ прямо попадать на Днѣпръ ниже пороговъ, между тѣмъ какъ при Екатеринославскомъ эти грузы, дойдя до Синельникова, должны будутъ, чтобы обойти пороги, снова спускаться къ Александровску.

в) Доставка угля на Кіевскіе сахарные заводы чрезъ Александровскъ, Казанку и Знаменку обойдется на одну копѣйку дешевле противъ перевозки на Екатеринославъ, Казанку и Знаменку, такъ какъ въ первомъ случаѣ разстояніе провоза по желѣзной дорогѣ будетъ на 55 верстъ короче. Что же касается до перевозки угля къ сахарнымъ заводамъ изъ Екатеринослава вверхъ по Днѣпру, то она, при существующихъ тарифахъ Днѣпровскаго пароходства, ни въ какомъ случаѣ не можетъ обойтись дешевле противъ доставки по желѣзной дорогѣ на Александровскъ, Казанку и Знаменку.

г) При проведеніи линіи на Александровскъ явится возможность основать въ этомъ городѣ обширные желѣзные заводы, которые, находясь на среднемъ пути между угольными и рудными мѣсторожденіями, будутъ въ то же время имѣть возможность водой отправлять въ Николаевъ гро-

моздія издѣлія, что имѣетъ особую важность въ виду будущаго развитія Черноморскаго флота.

Прежде нежели останавливаться на выборѣ того или другаго направленія, предстоитъ рѣшить вопросъ о своевременности постройки западнаго участка Донецкой дороги вообще.

Линія, имѣющая соединить Донецкій бассейнъ съ Кривымъ Рогомъ и Харьковско-Николаевскою дорогою, въ проектѣ Министерства Путей Сообщенія исчислена примѣрно въ 400 верстъ: а) до Синельникова 190 вер., б) отъ Екатеринослава до Криваго Рога 155 вер., в) до Казанки 55 верстъ. Записка Екатеринославской Думы сокращаетъ протяженіе на 25 верстъ. При направленіи на Александровскъ, длина линіи уменьшается, сравнительно съ предварительнымъ расчетомъ Министерства, на 55 верстъ. Но во всякомъ случаѣ, по самому короткому проекту, протяженіе новой дороги будетъ не менѣе 350 верстъ. Если принять поперстную стоимость постройки въ 60,000 руб. кредитныхъ, то капиталъ дороги составитъ 21,000,000 руб.; на уплату обычныхъ процентовъ и погашенія по этому капиталу потребуется ежегодно 1,070,000 руб. Такъ какъ на линіяхъ, подобныхъ предполагаемой, съ малоцѣнными грузами и небольшимъ пассажирскимъ движеніемъ, издержки эксплуатаціи не могутъ поглощать менѣе $\frac{2}{3}$ валоваго дохода, то новой дорогѣ, чтобы только окупить проценты на капиталъ, придется выручить около 3,200,000 руб. Предполагая по расположенію главныхъ грузовъ средній пробѣгъ ихъ въ 200 верстъ и рассчитывая средній тарифъ по $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты а слѣдовательно среднюю выручку съ пуда въ 5 коп., — дорога должна будетъ перевезти до 60,000,000 пуд. груза, чтобы только окупить издержки сооруженія. Быть можетъ, современемъ, при широкомъ развитіи спроса на минеральное топливо и прочномъ водвореніи желѣзодѣлательнаго производства на югѣ Россіи, предположенная дорога и въ состояніи будетъ рассчитывать на перевозку въ такомъ размѣрѣ; но въ настоящее время и даже въ ближайшемъ будущемъ это представляется болѣе чѣмъ сомнительнымъ.

1) Главною цѣлью постройки западнаго участка Донецкой дороги выставляется облегченіе доставки каменнаго угля на Днѣпръ для снабженія имъ Черноморскихъ портовъ: Херсона, Николаева и Одессы. Но существуютъ основанія предполагать, что перевозка угля этимъ путемъ не можетъ достигнуть въ близкомъ будущемъ значительныхъ размѣровъ.

а) Съ окончаніемъ уже начатой линіи на Маріуполь, для Донецкаго угля открывается новый путь къ Черному морю, который по удобствамъ и дешевизнѣ провоза не уступаетъ предполагаемому пути чрезъ Синельниково или Александровскъ. При равенствѣ прочихъ расходовъ, провозъ

угля отъ узловой станціи Донецкой дороги Дебальцево до Маріуполя обойдется въ 3,75 к., до Александровска—въ 5 к. (Журн. стр. 174, расчеты углепромышленниковъ). Что же касается до водныхъ фрахтовъ, то они въ настоящее время составляютъ отъ Маріуполя до Одессы до 8 к. (Журн. стр. 164. Зап. № 229) и отъ Александровска до Одессы 7—8 к. (Зап. № 229). Такимъ образомъ при настоящемъ состояніи водныхъ фрахтовъ перевозка Донецкаго угля въ Одессу черезъ проектированную дорогу на Александровскъ обошлась бы даже нѣсколько дороже сравнительно съ перевозкой на Маріуполь. Правда, по сообщенію, сдѣланному Подкомиссіи агентомъ Русскаго Общества пароходства и торговли въ Александровскѣ, водный фрахтъ отъ Александровска до Николаева уже и теперь спускается иногда до 6 к. и можетъ быть доведенъ до 4 к.; но съ другой стороны свѣдущіе люди полагаютъ, что съ развитіемъ регулярной перевозки угля изъ Маріуполя, доставка его въ Одессу морскимъ путемъ можетъ обходиться никакъ не болѣе 5—6 к. По словамъ г. Яницкаго, перевозка угля изъ Маріуполя въ Одессу на разстояніи 730 верстъ должна стоить самое большее — 6 к. съ пуда. Этотъ расчетъ основанъ на стоимости каботажной доставки заграницей. Высокимъ каботажнымъ фрахтомъ считается тамъ плата въ 1 сантимъ за тонну съ километра, или $\frac{1}{60}$ сантим. съ пудоверсты; при курсѣ 3 сантим. = 1 к. это будетъ равняться $\frac{1}{180}$ к. съ пудоверсты т. е. около 4-хъ к. за все разстояніе до Одессы. Нужно впрочемъ замѣтить, что такой фрахтъ можетъ быть достигнутъ лишь при условіи доступности Маріупольскаго порта для судовъ съ 8-футовой нагрузкой. — Правда, разстояніе по морю отъ Маріуполя до Одессы, вслѣдствіе обхода Крыма, значительнѣе нежели путь отъ Александровска по Днѣпру; но выгоды болѣе короткаго пути умаляются въ этомъ послѣднемъ случаѣ мелководьемъ Днѣпра на разстояніи отъ Александровска до Никополя въ теченіе значительной части навигациі, съ іюля до конца судоходнаго періода. — Нельзя наконецъ упускать изъ виду, что если бы доставка каменнаго угля въ Одессу черезъ Александровскъ представилась болѣе выгодною сравнительно съ направленіемъ каменнаго угля на Маріуполь, то она могла бы производиться и по существующей уже Лозово-Севастопольской дорогѣ. Въ такомъ случаѣ пришлось бы только приплачивать за провозъ, сравнительно съ стоимостью его по новой линіи, не болѣе 2 к. съ пуда, — прибавка, ради избѣжанія которой едва ли стоить строить новую дорогу.

б) Трудно вообще ожидать, чтобы Донецкому углю въ скоромъ времени удалось вытѣснить въ Черноморскихъ портахъ Англійскій. При настоящихъ цѣнахъ Англійскаго угля въ Одессѣ, въ 16—18 коп. за пудъ, Донецкій уголь могъ бы повидимому соперничать съ заграничнымъ; но такъ какъ Англійскій уголь приходитъ въ Одессу въ видѣ балласта, то неизвѣстно до какого предѣла можетъ быть понижена на него цѣна.

2. Другою цѣлью проектированной дороги служить подвозъ угля къ Днѣпру для снабженія чрезъ Екатеринославъ, вверхъ по Днѣпру, сахарныхъ заводовъ Фастовскаго района. Подкомиссія считаетъ нужнымъ замѣтить по этому поводу слѣдующее:

а) Потребленіе угля сахарными заводами Фастовскаго района не настолько само по себѣ велико, чтобы этотъ грузъ могъ служить серьезнымъ подспорьемъ для новой желѣзной дороги. Въ началѣ потребность эта значительно преувеличивалась. На второмъ сѣздѣ углепромышленниковъ въ 1877 году возможный сбытъ угля на сахарные заводы означеннаго района исчислялся въ 17 милліоновъ пудовъ. (Протоколы второго сѣзда, стр. 110). На третьемъ сѣздѣ въ 1878 году, когда потребность заводовъ опредѣлялась не гадательными цифрами, а собственными заявленіями заводчиковъ, для пяти главныхъ фирмъ назначено было уже только 5 милліоновъ пудовъ. (Труды третьяго сѣзда, стр. 233). Наконецъ, на сѣздѣ 1879 года для 12-ти фирмъ понадобилось только $4\frac{1}{2}$ милліона пудовъ, къ которымъ въ будущемъ можетъ прибавиться еще до $3\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ. (Труды IV-го сѣзда, стр. 81, 49 и 158).

б) Сахарные заводы Фастовскаго района и теперь имѣютъ возможность безъ особыхъ затрудненій получать уголь чрезъ К.-Х.-Азовскую, Харьковско-Николаевскую и Фастовскую дороги; направленіе-же угля чрезъ Екатеринославъ произведетъ весьма небольшое удешевленіе провоза. На четвертомъ сѣздѣ углепромышленниковъ, представитель Днѣпровскаго пароходства (Труды стр. 170), по поводу своего ходатайства объ устройствѣ близъ Екатеринослава приспособленій для нагрузки угля на суда, рассчиталъ, что доставка угля водою отъ Екатеринослава до Черкасъ обойдется дешевле, нежели по желѣзнымъ дорогамъ—на 0₆. коп.; но при этомъ онъ не принялъ во вниманіе неизбѣжную потерю угля отъ излишнихъ его перегрузокъ съ вагоновъ на суда и обратно, равно какъ порчу его отъ измельченія, что и послужило для Комиссіи сѣзда основаніемъ для отклоненія ходатайства. Правда, по проектированному западному участку Донецкой дороги можно было-бы доставить уголь въ Екатеринославъ на 1 коп. съ пуда дешевле, нежели по существующей Лозово-Севастопольской дорогѣ; но и при этомъ условіи удешевленіе провоза (на $1\frac{1}{2}$ коп. въ пудѣ) едва-ли могло-бы возмѣстить ущербъ отъ излишнихъ перегрузокъ, неизбѣжныхъ при водяной доставкѣ угля.

в) Водный фрахтъ отъ Екатеринослава до Черкасъ Днѣпромъ обходится теперь съ нагрузкой и выгрузкой—6 коп. (Труды IV-го сѣзда, стр. 171), вслѣдствіе чего этотъ путь не представляетъ выгодъ сравнительно съ желѣзными дорогами. Но еслибы водяная доставка по Днѣпру удешевилась, то сахарные заводы удобно могли-бы пользоваться для подвоза

угля къ Екатеринославу существующею Лозово-Севастопольскою дорогою, приплачивая за провозъ, сравнительно съ проектированою линіей, не болѣе 1 коп. на пудъ.

3) Важнѣйшимъ аргументомъ въ пользу новой дороги является осуществляемое при ея помощи соединеніе Донецкаго каменноугольнаго бассейна съ желѣзными рудами Криваго Рога. Конечно, еслибы желѣзодѣлательная промышленность на югѣ Россіи получила широкое развитіе, то снабженіе ея превосходными рудами изъ мѣсторожденій Криваго Рога представлялось бы вполне серьезною потребностью. Но въ настоящее время въ Донецкомъ краѣ существуютъ только два желѣзодѣлательныхъ завода—Пастухова и Юза. Заводъ Юза въ достаточной степени снабженъ рудами изъ окрестныхъ мѣстностей, верстахъ въ 25—40. Эти руды содержатъ отъ 45 до 50 процентовъ чистаго желѣза и обходятся заводу по 8 коп. за пудъ; въ послѣднее время удалось изъ нихъ получить сталь и приготовить стальные рельсы. Такимъ образомъ, нынѣ существующее желѣзодѣлательное производство рудами обезпечено. Что же касается до возникновенія новыхъ заводовъ, то оно едва-ли осуществимо въ скоромъ времени въ виду уже того одного обстоятельства, что большая часть правительственнаго заказа стальныхъ рельсовъ, который могъ-бы служить лучшимъ поощрительнымъ средствомъ для учрежденія новыхъ металлургическихъ предпріятій на югѣ Россіи, сдана Петербургскимъ заводчикамъ и Бѣжецкому заводу, изготовляющимъ рельсы изъ заграничныхъ матеріаловъ. Пока существуютъ и поддерживаются эти заводы, мудрено ожидать сколько нибудь широкаго развитія желѣзнаго производства на югѣ Россіи, а безъ этого послѣдняго условія не представляется цѣлесообразнымъ и устройство новаго дорого стоющаго рельсоваго пути.

На основаніи вышеизложенныхъ соображеній, Подкомmissія полагаетъ, что устройство западнаго участка Донецкой дороги слѣдовало-бы отложить до того времени, пока открытіе уже начатою Мариупольской дороги не выяснитъ условій торговли каменнымъ углемъ на Черноморскомъ побережьѣ.

2. Продолженіе Луганской вѣтви Донецкой дороги до станціи Миллерово Козловско-Воронежско-Ростовской дороги.

Донецкая желѣзная дорога имѣетъ единственный выходъ на Козловско-Воронежско-Ростовскую у станціи Звѣрево, которая отстоитъ отъ узловаго пункта всѣхъ вѣтвей Донецкой дороги—Дебальцева на 145 верстъ. Отъ Дебальцева же идетъ Луганская вѣтвь, оканчивающаяся у рѣки Сѣвернаго Донца на разстояніи всего 70 верстъ отъ станціи Миллерово Козловско-Воронежско-Ростовской дороги.

Не смотря на столь близкое разстояніе по прямому пути отъ Миллерова, грузы Луганской вѣтви, чтобы попасть за Миллерово, должны пройти по этой вѣтви отъ 30 до 70 верстѣ, затѣмъ пробѣжать по Звѣревской вѣтви 145 верстѣ, и наконецъ, сдѣлавъ 110 вер. по Воронежско-Ростовской дорогѣ, достигнуть станціи Миллерово. Такимъ образомъ, при слѣдованіи за Миллерово, грузамъ Луганской вѣтви приходится дѣлать лишній обходъ около 250 верстѣ.

Чтобы устранить этотъ обходъ, углепромышленники чрезъ три послѣдніе свои съѣзда, равно какъ въ нѣсколькихъ поданныхъ Подкомиссіи заявленіяхъ (№№ 315, 320, Журн. стр. 185, 186) ходатайствуютъ о продолженіи Луганской вѣтви Донецкой дороги до станціи Миллерово, на протяженіи 70 верстѣ. Ходатайство это подкрѣпляется слѣдующими соображеніями:

а) На Луганской вѣтви, близъ станцій Бѣлой и Васильевка, находятся богатая залежи лучшаго качества спекающихся углей. Нынѣ рудники, примыкающіе къ этимъ станціямъ, не находятъ сбыта своему углю на западѣ, вслѣдствіе соперничества копей, расположенныхъ на Азовской и Донецкой дорогѣ, ближе къ мѣстамъ потребленія минеральнаго топлива. На востокъ-же чрезъ Звѣревскую вѣтвь сбытъ для этихъ рудниковъ затруднителенъ, вслѣдствіе длиннаго кружнаго пути, увеличивающаго стоимость провоза. Между тѣмъ, съ продолженіемъ Луганской вѣтви до Миллерова, прилегающимъ къ ней копеймъ открылся бы сбытъ угля въ страдающія отъ недостатка топлива мѣстности по желѣзнымъ дорогамъ: Козловско-Воронеж.-Ростовской, Рязанско-Козловской, Московско-Рязанской, Грязе-Царицынской, Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской, Козлово-Тамбовской и Тамбовско-Саратовской. Чрезъ Миллеровскую вѣтвь сами эти желѣзныя дороги и прилегающія къ нимъ мѣстности могли бы снабжаться топливомъ лучшаго качества и дешевле почти на 3 к. на пудъ противъ тѣхъ цѣнъ, по которымъ въ настоящее время доходитъ туда уголь, направляющійся черезъ Звѣрево. (Заявл. № 315, подписанное 11 углепромышленниками).

б) По сооруженіи Миллеровской дороги, уголь со станціи Бѣлая и Васильевка, даже при нынѣ существующихъ тарифахъ, въ состояніи будетъ конкурировать въ Москвѣ съ Англійскимъ углемъ. Такіе промышленные центры, какъ Москва, не могутъ довольствоваться какимъ-либо однимъ сортомъ минеральнаго топлива; они, по сложности своихъ производствъ, требуютъ и антрацита и углей: спекающихся, пламенныхъ, газовыхъ, сухихъ и кокса. Въ настоящее время съ открытіемъ Донецкой дороги антрациты хорошихъ качествъ оказались отъ Москвы въ 1070 верстахъ; угли-же разныхъ сортовъ лежатъ въ такомъ-же и нѣсколько

большемъ отдаленіи на линіяхъ Азовской, Константиновской и западной части Донецкой. Если-же станція Луганскій заводъ будетъ соединена съ станціею Миллерово, то спекающіеся угли, а также угли сухіе, окажутся отъ Москвы всего въ 1009 верстахъ.

в) Кромѣ указанныхъ главныхъ аргументовъ въ пользу Миллеровской линіи, приводится еще то соображеніе, что часть грузовъ минеральнаго топлива, которая направится на сѣверъ черезъ Миллерово, облегчитъ движеніе угольныхъ грузовъ на Курско-Азовской дорогѣ и наконецъ, что хлѣбные грузы Козловско-Воронежско-Ростовской дороги получаютъ, съ проведеніемъ Миллеровской линіи, прямой исходъ по Донецкой желѣзной дорогѣ къ Мариупольскому порту, давъ Луганской вѣтви обратный грузъ.

При обсужденіи вопроса, въ засѣданіи Подкомиссіи было представлено возраженіе противъ Миллеровской вѣтви въ томъ смыслѣ, что мѣстности по Козловско-Воронежской и другимъ дорогамъ едва-ли еще нуждаются въ настоящее время въ Донецкомъ углѣ. Если бы такая нужда существовала, то уголь, хотя и обходнымъ путемъ, пробивался-бы на востокъ чрезъ Звѣревскую вѣтвь. Между тѣмъ на Звѣревской станціи Донецкая дорога, по договору съ Козловско-Воронежско-Ростовскою, можетъ передавать на послѣднюю до 50 вагоновъ въ день; на самомъ-же дѣлѣ передаетъ не болѣе 15—20 вагоновъ. Въ отвѣтъ на это возраженіе присутствовавшіе углепромышленники объяснили, что на Звѣревской вѣтви почти совсѣмъ нѣтъ угольныхъ копей, а есть только антрацитныя, которыя не могутъ конкурировать съ Грушевскими, потому что: а) Грушевскій антрацитъ лучше, чѣмъ Звѣревскій, б) Звѣрево отъ Грушевки ближе, чѣмъ отъ копей, лежащихъ на Звѣревской линіи и с) для Грушевскаго антрацита въ Звѣревѣ нѣтъ перегрузки, тогда какъ Донецкій уголь, при слѣдованіи на Козловско-Воронеж.-Ростовскую дорогу, долженъ перегружаться. Что же касается до угля Луганской вѣтви, то его въ настоящее время гораздо выгоднѣе возить чрезъ Никитовку, чѣмъ черезъ Звѣрево, такъ какъ узловой пунктъ—Дебальцево отстоитъ отъ Никитовки на 30 верстъ, а отъ Звѣрева на 145 вер. Между тѣмъ Никитовка и Звѣрево находятся въ равномъ разстояніи отъ Москвы.—Что къ сѣверу отъ Звѣрева потребность въ углѣ существуетъ, это доказывалось въ засѣданіи постепенно увеличивающимися отправками на сѣверъ Грушевскаго антрацита, котораго проходитъ туда до 20.000.000 пуд., а также начинающимся сбытомъ Донецкаго угля на потребности Воронежско-Ростовской и Тамбовско-Саратовской дорогъ. Если губерніи Воронежская, Тамбовская и Саратовская предпочитаютъ теперь антрацитъ углю, то только потому, что спекающіеся угли тамъ мало извѣстны и что провозъ ихъ при настоящихъ условіяхъ стѣитъ дороже, нежели антрацита.

Разсмотрѣвъ изложенныя заявленія, Подкомmissiя находитъ, что при условіи значительнаго спроса на уголь въ мѣстностяхъ, лежащихъ въ сѣверной части Козлово-Воронежско-Ростовской дороги и за нею, сооруженіе 70-верстной Миллеровской вѣтви могло бы быть вполнѣ цѣлесообразно, такъ какъ оно сократило бы путь для углей, лежащихъ близь станцій Бѣлой и Васильевки, для первой на 200 верстъ, для 2-й на 177 вер. Но въ настоящее время существованіе въ означенныхъ мѣстностяхъ потребности угля въ размѣрѣ, достаточномъ для того, чтобы оправдать постройку 70-верстной желѣзной дороги съ весьма цѣннымъ мостомъ черезъ рѣку Сѣверный Донецъ, представляется весьма сомнительнымъ. Если-бы такая потребность уже установилась, то она могла бы удовлетворяться и чрезъ Звѣревскую вѣтвь; ибо, хотя провозъ по Звѣревской вѣтви и стѣитъ для Луганскихъ углей на 3 к. дороже, чѣмъ черезъ Миллерово, но за то мѣстныя цѣны угля близь станцій Бѣлой и Васильевки настолько низки, что этимъ могла-бы уравниваться прибавка въ провозной платѣ. Лучшіе сорта угля продаются въ окрестностяхъ Васильевки и Бѣлой по 6 коп., тогда какъ на копахъ близь Азовской дороги нельзя купить уголь дешевле 7—7½ коп., а Грушевскій антрацитъ стѣитъ до 9 коп. Если не смотря на столь низкія цѣны угля, онъ тѣмъ не менѣе не идетъ къ Воронежу и за Воронежъ, то это служитъ яснымъ доказательствомъ, что потребность въ немъ тамъ еще не сложилась. Трудно думать, чтобы спросъ въ этихъ мѣстностяхъ внезапно развился только отъ того, что провозъ угля удешевится на сумму около 3-хъ коп. съ пуда, тѣмъ болѣе, что вслѣдъ за проведеніемъ Миллеровской дороги по всей вѣроятности возрастутъ мѣстныя цѣны на уголь, и слѣдовательно для потребителей цѣна угля понизится въ пропорціи меньшей, чѣмъ сократится провозная плата.

Чтоже касается до перевозки угля въ Москву, то и это значеніе Миллеровской вѣтви предоставляется Подкомmissiи преувеличеннымъ. По причинамъ, изъясненнымъ выше, (стр. 7) трудно ожидать скорого перехода Москвы и ея района къ каменноугольному отопленію. Но еслибы такой переходъ и совершился, потребность Москвы въ первое время была бы съ избыткомъ удовлетворена копами, лежащими въ западной части Донецкаго бассейна, которыя отстоятъ отъ Москвы ближе нежели Луганскія копи, даже по сооруженіи Миллеровской вѣтви.

На основаніи приведенныхъ соображеній, Московская Подкомmissiя, не отрицая пользы Миллеровской вѣтви въ будущемъ, признаетъ постройку ея въ настоящее время преждевременною.

3) Харьковско-Лисичанская желѣзная дорога.

Депутатъ Купянскаго уѣзднаго земства, А. А. Телятниковъ, представилъ Подкомиссiи записку (№ 226) о сооруженiи желѣзной дороги отъ Харькова до станціи Лисичанскъ, Донецкой дороги. Значеніе этой новой линіи доказывается въ запискѣ слѣдующими соображеніями:

а) Харьковско-Лисичанская линія, составляя продолженіе существующей Лисичанской вѣтви Донецкой желѣзной дороги, соединитъ кратчайшимъ путемъ центръ Донецкаго каменноугольнаго бассейна съ городомъ Харьковомъ, — этимъ узловымъ пунктомъ желѣзныхъ дорогъ на югъ Россіи. По настоящимъ путямъ, станція Попасная, отъ которой расходятся Лисичанская и Краматоровская вѣтви Донецкой дороги, отстоитъ отъ Харькова на 326 верстѣ (79 верстѣ отъ Попасной до Краматоровки и 247 верстѣ отъ Краматоровки до Харькова), а крайняя станція Лисичанской вѣтви, Лисичанскъ, — на 365 верстѣ (118 верстѣ отъ Лисичанска до Краматоровки и 247 верстѣ отъ Краматоровки до Харькова). Между тѣмъ, по проектируемой линіи, разстояніе до Харькова будетъ отъ Лисичанска никакъ не болѣе 200 верстѣ, а отъ Попасной — 239 верстѣ. Такимъ образомъ путь доставки минеральнаго топлива съ Лисичанской вѣтви до Харькова сократится на 87—165 верстѣ, смотря по мѣстонахожденію копей, и, слѣдовательно, стоимость перевозки угля въ Харьковъ удешевится на $1\frac{1}{2}$ —3 к. съ пуда.

Такое удешевленіе доставки, помимо важности его для самаго города Харькова, — для отопленія его зданій, равно какъ его фабрикъ и заводовъ, имѣетъ еще особое значеніе для всей угольной торговли. Харьковъ представляетъ естественный складочный пунктъ минеральнаго топлива для расходящихся отъ него желѣзныхъ дорогъ и для заводовъ и фабрикъ, расположенныхъ въ районахъ тѣхъ дорогъ. Изъ этихъ же складовъ будутъ снабжаться и промышленныя заведенія Москвы и окрестностей, такъ какъ, благодаря дешевизнѣ доставки по Харьковско-Лисичанской вѣтви, они могутъ покупать минеральное топливо въ Харьковъ по болѣе выгоднымъ цѣнамъ, нежели гдѣ-либо.

б) Донецкая дорога, стоившая въ постройкѣ свыше 22 мил. руб. и гарантированная Правительствомъ, нынѣ замкнута между Курско-Харьково-Азовской и Козловско-Воронежско-Ростовской дорогами, которыя, по словамъ записки, «доказали уже свою несостоятельность и пропускную ничтожность». Харьковско-Лисичанская линія откроетъ Донецкой дорогѣ, а съ нею и южной горнозаводской промышленности, самостоятельный выходъ на сѣверъ и сѣверозападъ, и чрезъ то освободитъ какъ ту, такъ и другую отъ настоящаго зависимаго положенія, которое горному промыслу мѣшаетъ свободно развиваться, а Донецкую дорогу дѣлаетъ бездоходною.

в) Для вывоза всего потребнаго количества минеральнаго топлива изъ Донецкаго каменноугольнаго бассейна къ Харькову, предполагается укладка на этомъ участкѣ Азовской дороги втораго пути и увеличеніе подвижнаго состава, на что потребуется, по словамъ записки, до 15 милліоновъ рублей. Если бы даже этимъ получилась полная возможность перевозки всего потребнаго количества каменнаго угля, то все же цѣнность угля будетъ высока, вслѣдствіе болѣе длиннаго пути; поэтому затрата 15 милліоновъ рублей не достигнетъ цѣли доставленія наиболѣе дешеваго минеральнаго топлива. На устройство-же Харьково-Лисичанской желѣзной дороги понадобится только отъ 8 до 10 милліоновъ руб., т. е., отъ половины до двухъ третей капитала, требующагося для усиленія Азовской дороги,—и тѣмъ не менѣе чрезъ это не только достигнется независимая, и своевременная доставка всего потребнаго количества угля, но и удешевится самая доставка. Притомъ «Харьково-Лисичанская дорога, являясь конкурентомъ для Азовской желѣзной дороги, будетъ самымъ дѣйствительнымъ средствомъ къ искорененію по Азовской дорогѣ всѣхъ недостатковъ, безпорядковъ и злоупотребленій безъ всякихъ субсидій со стороны правительства».

г) Харьково-Лисичанская дорога соединитъ городъ Чугуевъ, какъ большое военное депо, съ желѣзными дорогами Имперіи и съ Луганскимъ заводомъ, какъ мѣстомъ заготовленія военныхъ принадлежностей и снарядовъ.

д) Наконецъ, постройка Харьково-Лисичанской дороги вызывается мѣстными потребностями прилегающихъ къ ней уѣздовъ. Ежегодно изъ Купянскаго уѣзда отправляется къ портамъ Азовскаго моря чрезъ единственную ближайшую станцію Славянскъ, Азовской желѣзной дороги, свыше 400 тысячъ четвертей разнаго хлѣба. Азовская желѣзная дорога отрѣзана отъ Купянскаго уѣзда рѣкой Донцомъ, который ежегодно въ теченіи 6 мѣсяцевъ представляетъ сообщеніе, неудобное до полной невозможности. Даже въ хорошее время, пески, болота и горы Донецкаго бассейна представляютъ такія трудности для сообщенія и транспортированія хлѣба, что разница въ цѣнѣ по доставкѣ хлѣба, на примѣръ въ слободу Щурово, лежащую по эту сторону Донецкаго бассейна, и на станцію Славянскъ, лежащую по той сторонѣ р. Донца, въ 12 верстахъ отъ слоб. Щурово, доходитъ на четверть хлѣба до одного рубля.—Недостатокъ топлива дѣлаетъ невозможною въ Купянскомъ уѣздѣ какую бы то ни было заводскую и фабричную промышленность, на примѣръ свеклосахарную, винокуренную, крахмальную, гончарную и другія, для которыхъ между тѣмъ находятся въ этой мѣстности всѣ самыя благопріятныя условія и матеріалы. Сказанное въ одинаковой мѣрѣ относится къ Старобѣльскому уѣзду и къ тѣмъ частямъ

Изюмскаго и Зміевскаго уѣздовъ, которыя также отрѣзаны отъ Азовской желѣзной дороги Донецкимъ бассейномъ и также лишены топлива.—Наконецъ отсутствіе минеральнаго топлива, дороговизна доставки его на подводахъ, невозможность и дороговизна полученія его по Азовской желѣзной дорогѣ, ведетъ къ окончательному истребленію лѣсовъ въ губерніи. Отъ такого бѣдственнаго экономическаго положенія Купянскаго и Старобѣльскаго уѣздовъ можетъ спасти только желѣзная дорога, которая доставляла бы возможность удобнаго и дешеваго отправленія сельскихъ продуктовъ къ портамъ Азовскаго моря и полученія минеральнаго топлива изъ Донецкаго каменноугольнаго бассейна.

Нельзя не согласиться, что въ основѣ изложеннаго проекта заключается сама по себѣ вѣрная мысль. Уже въ настоящее время выяснилось, что развитія потребленія каменнаго угля слѣдуетъ ожидать преимущественно къ сѣверу отъ Донецкаго бассейна, и, въ особенности, къ западу и сѣверу отъ Харькова. Если спросъ на каменный уголь въ этихъ мѣстностяхъ достигнетъ серьезныхъ размѣровъ, то Курско-Харьково-Азовская дорога одна не въ состояніи будетъ удовлетворить всей ихъ потребности въ минеральномъ топливѣ, и, въ такомъ случаѣ, Харьковско-Лисичанская линія, какъ кратчайшее соединеніе центральной части Донецкаго бассейна съ главными мѣстами спроса, явится самымъ полезнымъ подспорьемъ для существующихъ путей. Не менѣе важное значеніе имѣетъ эта дорога и въ томъ отношеніи, что она представляетъ для Донецкой дороги самостоятельный выходъ на сѣверъ, а сооружаемой Мариупольской линіи открываетъ въ хлѣбородныхъ задонецкихъ уѣздахъ Харьковской губерніи источникъ болѣе цѣнныхъ грузовъ, чѣмъ минеральное топливо.

Но тѣмъ не менѣе Подкоммиссія не можетъ не признать Харьковско-Лисичанскую линію, подобно двумъ разсмотрѣннымъ выше,—дорогою будущаго. Существующій спросъ на минеральное топливо въ Харьковѣ и въ районахъ желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ Харькову, можетъ быть съ избыткомъ удовлетворенъ производствомъ копей, расположенныхъ близъ дорогъ Азовской, Константиновской и ближайшихъ станцій Донецкой. Для двухъ параллельныхъ желѣзныхъ дорогъ Харьковскій рынокъ не въ состояніи въ настоящее время и даже въ ближайшемъ будущемъ доставить достаточной работы.—Сокращеніе пути Донецкаго угля, достигаемое при помощи проектированной линіи, не на столько велико, чтобы вызывать ея постройку, не смотря на вѣроятную бездоходность въ теченіе многихъ лѣтъ. Минеральное топливо, получаемое нынѣ Харьковомъ, подвозится туда по Азовской дорогѣ съ разстоянія менѣе 300 верстъ (ст. Щербиновка Азов-

ской дороги отстоитъ отъ Харькова на 280 верстѣ, ст. Петровское Константиновской дороги также на 280 верстѣ). По проведеніи Харьково-Лисичанской линіи, ближайшія къ Лисичанску угольныя станціи отстояли бы отъ Харькова: Лоскутовка—на 218 верстѣ, Камышеваха—на 231 версту. Но такъ какъ угольная добыча этихъ станцій, съ присоединеніемъ Лисичанска, простирается, при предположенныхъ IV Съѣздомъ разширеніяхъ, всего до 8½ мил. пудовъ, то закупка угля для Харькова должна была бы отодвинуться на ст. Марьевку, которая, даже послѣ постройки новой дороги, отстояла бы отъ Харькова на 254 версты. Такимъ образомъ Харьково-Лисичанская дорога можетъ сократить разстояніе перевозки Донецкаго угля до Харькова, въ размѣрѣ всего отъ 30 до 80 верстѣ.

Постройка Харьково-Лисичанской линіи предлагается въ запискѣ, какъ замѣна втораго пути на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ. Но, по многимъ основаніямъ, о такой замѣнѣ не можетъ быть и рѣчи при настоящихъ условіяхъ. Сооруженіе втораго пути на среднемъ участкѣ Курско-Харьково-Азовской дороги, которое только и могло-бы быть замѣнено предположенною Харьково-Лисичанскою дорогою, обойдется по крайней мѣрѣ вдвое дешевле, нежели постройка новой 200—верстной дороги, съ труднымъ переходомъ черезъ рѣку Донецъ. Съ другой стороны, Курско-Харьково-Азовская дорога существуетъ и служитъ главнымъ путемъ для угля уже 12 лѣтъ; къ этому пути уже приспособилось каменноугольное производство, затративъ значительныя усилія и капиталы на открытіе копей въ ближайшихъ разстояніяхъ отъ Азовской дороги. Съ точки зрѣнія интересовъ цѣлаго промысла едва-ли можно признать цѣлесообразнымъ, чтобы путь сбыта для этихъ уже укрѣпившихся и развившихся копей былъ стѣсненъ, и, напротивъ, открыть широкій сбытъ для мѣстности, гдѣ каменноугольное производство находится покаеще въ зародышѣ.

На основаніи вышеизложеннаго Московская Подкоммиссія полагаетъ, что сооруженіе Харьково-Лисичанской дороги должно быть отсрочено до того времени, когда развитіе потребленія минеральнаго топлива въ Харьковѣ и за Харьковомъ сдѣлаетъ недостаточнымъ для его подвоза нынѣ существующій путь по Курско-Харьково-Азовской дорогѣ.

Предсѣдатель Подкоммиссіи князь *А. Щербатовъ.*

Товарищъ Предсѣдателя *Б. Чичеринъ.*

Ч л е н ы:

П. Михайловъ.

Д. Наумовъ.

П. Замятнинъ.

И. Баклановъ.

П. Санинъ.

Докладчикъ: Членъ Подкоммиссіи *А. Чупровъ.*

Название станцій и копей.	Годовая добыча въ настоящее время.			Предположенное IV съѣздомъ увеличеніе годовой добычи.	Вывозъ угля по желѣзной дорогѣ въ 1878 году.
	По свѣдѣніямъ IV съѣзда.	По свѣдѣніямъ выборнаго, Г. Мевіуса.	По свѣдѣніямъ Подкомиссій.		
Т ы с я ч и п у д о в ь .					
I. Курско-Харьк.-Азовск. дорога.					
<i>Ст. Амвросіевка.</i>					
Чистяковская, Иловайскаго и Алчевскаго	500	750	700	1.000	
Чистяковская крестьянъ.....	100	150		100	
Итого.....	600	900		1.100	98
<i>Ст. Харцизская.</i>					
И. Г. Иловайскаго	3.000	4.000	5.000	4.000	
Селезнева	900	900	1.000	1.000	
Рубинштейна	1.200	1.000	1.000	1.500	
Чеботаревская (Рыковской).....	300	200		300	
Калиновская К ⁰	1.200	300	300	1.000	
Павловская.....	300	250		300	
Наслѣдышева.....	300	150		500	
Богодуховская (Данилова)	130	150		150	
Итого.....	7.330	6.950		8.750	4.219
<i>Ст. Пантелеймоновка.</i>					
Яшевскаго.....	400	500	300	1.350	267
<i>Ст. Никитовка.</i>					
Южно-Рус. Общест. Корсунская.	4.200	6.000	6.000	6.000	
Южно-Рус. Общест. Новая Копь.	—	2.000	1.500	3.000	
Николаевская Залѣсскаго.....	500	650		3.200	
Никитовскихъ крестьянъ	65	100	172	100	
Итого.....	4.765	8.750		12.300	2.894
<i>Ст. Щербиновка.</i>					
Петровская Шейермана	1.200	900		2.000	1.445
Всего по Курско-Хар.-Азов. дор.	14.295	18.000		25.500	8.658

Название станцій и копей.	Годовая добыча въ настоящее время.		Предположенное IV съездомъ увеличеніе годовой добычи.	Отправка угля по желѣзной дорогѣ въ 1878 году.
	По свѣд. IV съѣзда.	По свѣд. Подком-миссiи.		
Тысячи пудовъ.				
Константиновская дорога.				
<i>Ст. Петровская.</i>				
Петровская Шейермана	600	500	1.000	
Щербиновскихъ крестьянъ	400	250	1.100	
Итого	1.000		2.100	
<i>Ст. Желѣзная.</i>				
Желѣзнянскихъ крестьянъ	300	190	500	
<i>Ст. Ясиноватая.</i>				
Иловайскаго Н. Г.	1.200		1.500	
Хлытчева	—	200	—	
Итого	1.200		1.500	
<i>Ст. Юзово.</i>				
Новороссійск. Общества (Юза)	8.000		6.000	
Чеботаревская Рыковской	—		2.700	
Древицкаго	900		2.000	
Григорьевская Селезнева	800		1.500	
Рутченко	250		500	
Прохорова	600		1.000	
Юсса	750		1.200	
Холоджіова	—		1.000	
Уразовой	80		400	
Хецерова	—		400	
Корнева	—		300	
Мищенко	150		300	
Иванова	—		300	
Свиноревская	55		100	
Итого	3.585		17.700	
<i>Ст. Рудничная.</i>				
Горнаго Промышл. Общ.	4.000	3.500	8.000	
Всего по Константиновской дорогѣ.	10.085		29.800	7.486

1) Потребляется на мѣстѣ.

2) Можетъ быть добыто за исключеніемъ собственнаго потребленія; кромѣ того на мѣстѣ потребится 9.000 тыс. пуд.

Название станцій и копей.	Годовая добыча въ настоящее время.		Предположенное IV съездомъ увеличеніе годовой добычи.	Отправка угля по желѣзной дорогѣ въ 1879 году,
	По свѣд. IV съѣзда.	По свѣд. Подком-миссiи.		
Тысяча пудовъ.				
Донецкая дорога.				
А. Станціи, направляющія грузы къ Краматоровкѣ.				
<i>Ст. Лисичанскъ.</i>				
Лисичанская казенная.....	2.000		2.000	
Лисичанская сельск. Общ.....	400		400	
Крестьянъ 3-й роты.....	700		800	
Рубежанская Шаховой.....	300		500	
Рубежанская крестьянъ.....	300		500	
Рубежанская Депрерадовича.....	200		300	
Рубежанская Богдановича.....	80	300	200	
Попова.....	—		300	
Итого.....	3.980		5.000	85
<i>Ст. Лоскутовка.</i>				
Сербиновская Грубе.....	1.000	1.200	1.750	
Тошковская Питры.....	300		300	
Тошковская крестьянъ.....	60		60	
Итого.....	1.360		2.110	189
<i>Ст. Камышеваха.</i>				
Червоневская Саббо.....	200		400	
Горская Крестьянъ.....	300		600	
Привольная Эссена.....	120		120	
Казанская.....	—		350	
Итого.....	620		1.470	44

Названіе станцій и копей.	Годовая добыча въ настоящее время.			Предположенное IV създомъ увеличеніе годовой добычи.	Отправка угля по желѣзной дорогѣ въ 1879 году.
	По свѣд. IV създа.	По свѣд. Подком-миссіи.	Тысяча пудовъ.		
<i>Ст. Марьевка.</i>					
Марьевская Губонина.....	3.000	4.000	8.000		
Голубовская.....	4.500	4.000	6.000		
Любвина и Комп.....	1.600	2.000	2.000		
Крестьянъ 7-й роты.....	600		750		
Ивановская Сомова.....	300		500		
Ивановская крестьянъ.....	200		300		
Итого....	10.200		17.550	4.438	
<i>Ст. Варварополье.</i>					
Петро-Марьевскихъ крестьянъ, аренд. Аптекманъ.....	1.500	1.500	2.000		
Петро-Марьевскаго Общ. каменноуг. пром.....	1.000		1.750		
Александровскихъ крестьянъ, аренд. Заславскій.....	1.200	1.500	1.500		
Александровская Золотарева.....	—		1.500		
Александровская Четчикова.....	700	1.000	800		
Варваропольскихъ крестьянъ, аренд. Еланчикъ.....	300		800		
Соколовская, аренд. Тиръ.....	—		300		
Сокологоровская, аренд. Аптекманъ.....	120	300	300		
Потемовская Павловскаго.....	—		200		
Итого....	4.820		9.150	2.132	
Всего по направл. къ Краматоровкѣ.	20.980		35.270		
Б. Станціи, направляющія грузы къ Никитовкѣ.					
<i>Ст. Изюмъ.</i>					
Николаевская Прокоповича.....	—	1.500	1.250		
Лозово-Петровская, аренд. Аригони...	140	300	500		
Лозово-Петровская крестьянъ, аренд. Бабичъ.....	120		300		

Название станцій и копей.	Годовая добыча въ настоящее время.		Предположенное IV съездомъ увеличеніе годовой добычи.	Отправка угля по желѣзной дорогѣ въ 1879 году.
	По свѣд. IV съѣзда.	По свѣд. Подком-миссій.		
Тысячи пудовъ.				
Петропавловская, аренд. Булатовъ.....	—	—	400	
Михайловская Роде.....	—	—	300	
Изюмовская Стебельскаго.....	—	—	120	
Итого.....	260		2.870	181
<i>Ст. Ломоватка.</i>				
Божедаровская, аренд. Давыдовъ.....	600	3.000	3.000	
Саббовская крестьянъ, аренд. Воробейчикъ.....	500	200	1.600	
Анненская Акимова.....	600	1.500	1.000	
Екатерининская, аренд. Гуревичъ.....	600	1.000	600	
Саббовская Война.....	200	300	250	
Итого.....	2.500		6.450	746
<i>Ст. Бѣлая.</i>				
Михайловская кн. Долгорукой.....	600		2.000	
Крестьянъ 11-й роты.....	400		600	
Петровская аренд. Булатовъ.....	500		300	
Новопавловская Фелькнера.....	200		300	
Бѣловская Лутковскаго.....	200		300	
Юрьевская Голуба.....	100		100	
Богородская Иславина.....	100		100	
Козловская кн. Козловскаго.....	50		70	
5-ть крестьянскихъ копей.....	180		230	
Итого.....	2.330		4.000	661
<i>Ст. Васильевка.</i>				
Ящиковская кн. Долгоруковой.....	2.000	1.700	5.600	
Лозово-Павловская Ушинскаго.....	—	—	500	
Итого.....	2.000		6.100	436

Названіе станцій и копей.	Годовая добыча въ настоящее время.		Предположенное IV съѣздомъ увеличеніе годовой добычи.	Отправка угля по желѣзной дорогѣ въ 1879 году.
	По свѣд. IV съѣзда.	По свѣд. Подком-миссій.		
Тысячи пудовъ.				
<i>Ст. Дебальцево.</i>				
Ольховатская Булацеля	—		500	2
<i>Ст. Городище.</i>				
Крестьянъ	100		100	
<i>Ст. Петровенки.</i>				
Мало-Николаевская С. Н. Булацеля ..	600		500	
Штеровская В. Н. Булацеля	—		1.000	
Фащовская его-же	—		1.000	
Уткинская Пушкпной	—		500	
Краснокутская Упгернштернберга	50		300	
Итого	650		3.300	63
<hr/>				
Всего по направл. къ Никитовкѣ.	7.840		23.320	
В. Станціи, направляющія грузы къ Криничной				
<i>Ст. Волынцево.</i>				
Волынцевская кн. Долгорукаго	1.500		2.500	
Петрова-Милость Геллера	500		800	
Өедовская Уманскаго	300		600	
Софїевская Раевской	150		150	
Итого	2.450		4.050	
<hr/>				
Всего по направл. къ Криничной.	2.450		4.050	

Названіе станцій и копей.	Годовая добыча въ настоящее время.			Отправка угля по желѣзной дорогѣ въ 1879 году.
	По свѣд. IV свѣзда.	По свѣд. Подком-миссій.	Предположенное IV свѣздомъ увеличеніе годовой добычи.	
	Тысячи пудовъ.			
Г. Станціи, направляющія грузы къ Звѣреву.				
<i>Ст. Крестная.</i>				
Хрустальская Бродскаго	1.200		3.000	
Хрустальская Калачинской	50		100	
Ивановская Милорадовича	—		100	
Итого	1.250		3.200	196
<i>Ст. Колпаково.</i>				
Успенская А. Н. Булацеля	2.000		2.000	
Успенская кн. Воронцова	300		1.000	
Колпаковская Вагнера	200		200	
Итого	2.500		3.200	864
<i>Ст. Ровеньки.</i>				
Ровенецкая и Любимовская кн. Юсупова	1.000		1.000	
Ровенецкая аренд. Бласъ	—		200	
Итого	1.000		1.200	13
<i>Ст. Юскино.</i>				
Двѣ Платовскія копи	—	200	400	57
<i>Ст. Должикъ.</i>				
Должинская Горлова	—		2.000	—
Всего по направл. къ Звѣреву.	4.750		10.000	
По всѣмъ участкамъ Донецкой дороги.	36.030		72.740	10.107

ВѢДОМОСТЬ

о количествахъ отправленныхъ и оставшихся на станціяхъ угольныхъ грузовъ по мѣсяцамъ. (Составлена на основаніи двухнедѣльныхъ вѣдомостей о состояніи грузовъ на станціяхъ, представляемыхъ въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ).

	По Курско-Харь- ково-Азовской дорогѣ.		По Константи- новской дорогѣ.	
	Оставалось къ 1 числу мѣсяца.	Вывезено въ теченіе слѣду- ющаго мѣс.	Оставалось къ 1 числу мѣсяца.	Вывезено въ теченіе слѣду- ющаго мѣс.
В а г о н о в ь.				
1878 годъ.				
Къ 1 января	2.566	797	—	503
„ 1 февраля	2.653	1.407	1.776	555
„ 1 марта	3.917	1.866	1.878	946
„ 1 апрѣля	2.976	1.935	1.409	732
„ 1 мая	2.379	1.488	1.410	643
„ 1 іюня	2.091	973	1.758	802
„ 1 іюля	2.744	1.805	1.421	1.019
„ 1 августа	3.872	1.461	1.014	736
„ 1 сентября	3.700	880	1.120	280
„ 1 октября	3.085	996	1.354	350
„ 1 ноября	3.147	1.404	1.379	878
„ 1 декабря	2.792	974	1.210	891
1879 годъ.				
Къ 1 января	2.459	1.287	1.053	555
„ 1 февраля	1.906	989	1.100	848
„ 1 марта	1.791	1.277	995	1.028
„ 1 апрѣля	1.777	1.120	847	896
„ 1 мая	2.650	1.190	1.080	957
„ 1 іюня	2.509	1.332	1.151	886
„ 1 іюля	3.146	—	1.346	971

ВЪДОМОСТЪ

въ Тезинско-Венетскій Констатъ
 о состояніи турскаго на станицихъ и отряженіяхъ
 въ Тезинско-Венетскій Констатъ
 о состояніи отряженіяхъ и станицихъ въ Тезинско-Венетскій
 Констатъ по истреженію (состоянію на основаніи вѣдѣній)

1878 годъ		1879 годъ	
Въ Тезинско-Венетскій Констатъ	По Криво-Харъ-Александровской станицѣ	По Криво-Харъ-Александровской станицѣ	По Криво-Харъ-Александровской станицѣ
Въ Тезинско-Венетскій Констатъ	По Криво-Харъ-Александровской станицѣ	По Криво-Харъ-Александровской станицѣ	По Криво-Харъ-Александровской станицѣ
1 Января	2.988	2.988	2.988
1 Февраля	2.653	2.653	2.653
1 Марта	2.917	2.917	2.917
1 Апрѣля	2.978	2.978	2.978
1 Мая	2.828	2.828	2.828
1 Июня	2.901	2.901	2.901
1 Июля	2.746	2.746	2.746
1 Августа	2.878	2.878	2.878
1 Сентября	2.700	2.700	2.700
1 Октября	2.085	2.085	2.085
1 Ноября	2.147	2.147	2.147
1 Декабря	2.782	2.782	2.782
1 Января	2.453	2.453	2.453
1 Февраля	1.906	1.906	1.906
1 Марта	1.701	1.701	1.701
1 Апрѣля	1.777	1.777	1.777
1 Мая	2.650	2.650	2.650
1 Июня	2.509	2.509	2.509
1 Июля	1.446	1.446	1.446

