Высочайше учрежденная особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

В. XCII.

ПОЛВѢКА

взаимодѣйствія горнозаводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ

въ

горнопромышленномъ раіонѣ юга Россіи.

Е. А. Могиленскій.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
„Т-во Художественной Печати", Ивановская, 14.
1913.

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Слѣдующіе Труды Комиссіи

А) вышли изъ печати и продаются въ магаз. Риккера, Невскій, 14.

и Гольстена — Загородный пр., 13.

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
I.	Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи	75 —
II.	Историческій очеркъ учрежденія, подъ предсѣдательствомъ Генерала-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ.	20 —
III.	Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ	1 —
IV.	О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ.	Исчерпано.
V.	Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ.	3 —
VI.	Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ «Archiv für Eisenbahnwesen» 1907 и 1908 г.г. . .	Исчерпано.
VII.	О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ.	75 —
VIII.	Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій.	Исчерпано.
IX.	Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги,— на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.	50 —
X.	Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодоржное дѣло И. Рербергъ.	Исчерпано.
XI.	Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ уставленій въ Россіи. А. Фроловъ.	3 —
XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ.	1 —
XIII.	Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г Н. Петровъ.	Исчерпано.

№№ выпусковъ		Цѣна. Р. К.
XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Планта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ.	3 —
XV.	Таблицы результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г.	Исчерпанъ.
XVI.	Краткое изложеніе заключеній съѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 января—3 февраля 1909 г.	Исчерпанъ.
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ.	Исчерпанъ.
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій.	Исчерпанъ.
XIX.	Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ.	Исчерпанъ.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	Исчерпанъ.
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіяль. Переводъ В. Ивановскаго.	Исчерпанъ.
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій.	Исчерпанъ.
XXIII.	Главныя причины чрезвычайнаго роста расхода русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ.	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августѣ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства. Инж.-Техн. П. П. Рицциони.	Исчерпанъ.
XXV.	Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскій.	Исчерпанъ.
XXVI.	Швейцарскіе союзные желѣзнодорожные законы.	
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи.	75 —
XXVIII.	Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ.	Исчерпанъ.

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
XXIX.	Правительственные источники образованія капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ.	— 20
XXX.	О дѣятельности съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г.	Исчерпанъ.
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижного состава. С. Кульжинскій.	— 75
XXXII.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ.	Исчерпанъ.
XXXIII.	Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ. . .	1 50
XXXIV.	Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ.	Исчерпанъ.
XXXVI.	О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Кульжинскій	— 75
XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ .	3 —
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской желѣзной дороги	3 —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I	3 —
XLI.	Тоже. Часть II	3 —
XLII.	Тоже. Часть III	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	— 50
XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплоатаціонныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV.	Планъ раіона обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти Каз. жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ.	Исчерпанъ.
XLVI.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ желѣзныя дороги общаго значенія	5 —
XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ.	3 —
L.	Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплоатаціоннымъ отчетамъ управленій этихъ дорогъ.	2 —

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
LI.	Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ	— 75
LII.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ.	3 —
LIII.	Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе имп городовъ въ Россіи и за границею. М. П. Федоровъ . . .	1 —
LIV.	Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ	1 —
LV.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LVI.	Матеріалы по обслѣдованію Николаевской желѣзной дороги	3 —
LVII.	Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ. . . .	1 25
LVIII.	О реорганизаціи Центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами. С. Кульжинскій	1 —
LIX.	Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федоровъ	1 50
LX.	Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе. Н. Петровъ.	— 50
LXI.	Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собственность казны. П. Соловьевъ, подъ ред. С. Кульжинскаго. . . .	1 —
LXII.	Статья 683 ч. 1 т. X Свода Законовъ, исторія и анализъ ея въ связи съ данными для ея пересмотра. Г. Н. Каргановъ	1 50
LXIII.	Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій	1 50
LXV.	О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій	— 50
LXVI.	Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской жел. дор.	3 --
LXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Самаро-Златоустовской жел. дор.	3 —
LXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Либаво-Роменской жел. дор. .	3 —
LXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор.	3 —
LXX.	Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними, и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ	— 75
LXXI.	Желѣзныя дороги и бюджетъ. С. Кольсонъ. Переводъ съ франц. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я. Загорскаго. . .	1 50
LXXII.	О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей. С. Кульжинскій	1 50
LXXIII.	Къ вопросу о реорганизаціи желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирхгофъ. Перев. съ нѣм. Ю. Н. Кульжинскаго.	1 —

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
LXXIV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дор. Част. I. Отвѣты пораіонныхъ комитетовъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ о постройкѣ которыхъ возбуждался общественными учрежденіями за время съ 1895 г.	2 —
LXXV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дорогамъ. Часть II. Отвѣты начальниковъ казенныхъ жел. дорогъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи.	2 —
LXXVI.	Экономическое положеніе Сибирской магистрали	Исчерпанъ.
LXXVII.	О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ. И. Я. Мірославскій . . .	1 —
LXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Головного участка Амурской жел. дор.	— 50
LXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Пермской жел. дор.	3 —
LXXX.	Размѣры и постепенность необходимаго сооруженія жел. дор. и средства для осуществленія ихъ Н. Петровъ	1 —
LXXXI.	Воздѣйствіе Правительства на желѣзнодорожные тарифы. Гуго Мейеръ. Переводъ съ англійскаго М. С. Модель подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —
LXXXII.	Протяженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ областяхъ Европейской Россіи Н. Петровъ	— 75
LXXXIII.	Вѣчная мерзлота и сооруженія на ней. Н. Богдановъ . . .	1 50
LXXXIV.	Проектъ Общаго Устава Россійскихъ жел. дор. К. П. Змирловъ	4 —
LXXXV.	Матеріалы по обсѣдованію Закавказскихъ жел. дорогъ . .	3 —
LXXXVII.	Къ вопросу о прочности рельсъ. Н. Петровъ	1 50
LXXXVIII.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Об-въ, эксплоатирующихъ жел. дороги общаго значенія (дополненіе къ вып. XLVI).	5 —
LXXXIX.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей (дополненіе къ вып. XLVII).	5 —
XC.	Докладъ о развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. . . .	1 —
XCI.	Планъ развитія русской желѣзнодорожной сѣти на пятилѣтіе 1912—1917 г.г.	2 —
XCII.	Полвѣка взаимодѣйствія горнозаводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ въ горнопромышленномъ раіонѣ юга Россіи. Е. А. Могиленскій.	1 —

Б) Печатаются:

LXXXVI.	Таблицы результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1911 г.г. (дополн. и исправл. изданія вып. XV).	

Высочайше учрежденная особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

В. XCII. (92)

ПОЛВѢКА

взаимодѣйствія горнозаводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ

въ

горнопромышленномъ раіонѣ юга Россіи.

Е. А. Могиленскій.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
„Т-во Художественной Печати", Ивановская, 14.
1913.

Взаимодѣйствіе горной промышленности и путей сообщенія признается во всемъ мірѣ, въ томъ числѣ и въ нашемъ отечествѣ, безспорнымъ положеніемъ, о которомъ не можетъ быть двухъ мнѣній.

Естественно, поэтому, что въ Донецкомъ бассейнѣ, въ этомъ кипучемъ центрѣ современной русской горнопромышленности, судьбы сказанныхъ двухъ факторовъ экономической жизни государства болѣе, чѣмъ въ другой какой-либо области Россіи, сплелись вмѣстѣ, неизмѣнно сопровождая другъ друга.

Какъ немыслима значительная разработка минеральныхъ богатствъ безъ усовершенствованныхъ путей сообщенія, дающихъ имъ выходъ къ потребителю, такъ невозможно и развитіе желѣзнодорожной сѣти въ слабо населенныхъ краяхъ безъ массовыхъ перевозокъ, служащихъ базисомъ ея существованія, подчасъ и ея движущею силою, какъ источникъ тепловой энергіи.

Опытному глазу достаточно бросить бѣглый взглядъ на желѣзнодорожную карту того или другого государства, чтобы издали, не разбирая даже названій мѣстностей, опредѣлить, гдѣ происходитъ подземная работа человѣка: это тамъ, гдѣ карта чернѣетъ отъ густоты желѣзнодорожныхъ линій. Таковыми черными пятнами въ буквальномъ, но отнюдь не въ переносномъ, смыслѣ слова являются: Вестфалія и Силезія на картѣ Германіи, Па-де-Кале на картѣ Франціи, Пенсильванія на картѣ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и т. п. По сравненію съ другими областями Россіи, главнѣйшіе наши каменноугольные бассейны,—Донецкій и Домбровскій, также богаче желѣзными дорогами, но имъ еще далеко до той

густоты, до которой дошли названныя выше государства. Однако же, если возьмемъ для измѣренія не географическое пространство раіона, а интенсивность работы желѣзнодорожныхъ линій Донецкаго бассейна сравнительно съ таковою же въ прочихъ мѣстностяхъ Россіи, то увидимъ, что названный бассейнъ не только не богаче, а гораздо бѣднѣе другихъ русскихъ областей желѣзными дорогами. Такъ, въ то время, когда на Екатерининскую дорогу, при общемъ ея протяженіи въ 1911 году въ 2810 верстъ, падаетъ, 1.702.787 тыс. пудовъ перевезеннаго груза или 605.794 пуда на версту дороги,—среднее по всей сѣти не достигаетъ за этотъ годъ и 100.000 пудовъ.

Съ первыхъ же шаговъ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, правительственными сферами и частными предпринимателями обращено было вниманіе на Донецкій бассейнъ, въ нѣдрахъ котораго залегаютъ мощные пласты народнаго богатства. Рѣдко кто изъ людей того поколѣнія дожилъ до нашихъ дней и имѣетъ возможность лично убѣдиться, насколько результаты желѣзнодорожнаго строительства въ этомъ раіонѣ оказались благопріятными для предпринимателей, населенія и государства, превосходя самыя смѣлыя ожиданія и, въ свою очередь, какая сильная промышленность возникла при помощи желѣзнодорожной сѣти, въ тѣхъ южнорусскихъ степяхъ, гдѣ 40—50 лѣтъ тому назадъ можно было проѣхать много десятковъ верстъ, не встрѣчая слѣда человѣческаго существованія.

Работая почти три десятилѣтія на желѣзнодорожномъ поприщѣ на югѣ Россіи и стоя близко по своимъ профессіональнымъ обязанностямъ къ южно-русской горнопромышленности, мнѣ довелось быть живымъ свидѣтелемъ одновременнаго развитія въ краѣ желѣзнодорожной сѣти и мощной горнопромышленности, имѣющей всѣ данныя къ дальнѣйшему развитію. Считаю себя поэтому

вправѣ сдѣлать попытку дать краткій обзоръ развитія того взаимодѣйствія между желѣзнодорожнымъ дѣломъ и горнозаводскою промышленностью, которое, какъ въ фокусѣ, отразилось на югѣ Россіи съ такою выпуклою рельефностью.

Прежде, чѣмъ перейти къ изображенію въ цифрахъ тѣхъ грузовыхъ потоковъ, которые Донецкій бассейнъ разливаетъ по многочисленнымъ областямъ великой Имперіи, считаю полезнымъ предложить читателю историческую справку о томъ, какъ постепенно, шагъ за шагомъ, создавалась нынѣшняя желѣзнодорожная сѣть, обслуживающая южнорусскую горнозаводскую промышленность, подразумѣвая подъ таковою сѣтью лишь дороги и вѣтви, находящіяся въ самомъ Донецкомъ бассейнѣ и ближайшія къ нему, т. е. исключительно линіи того раіона, гдѣ происходитъ самое производство горнозаводскихъ грузовъ и непосредственно бьется горнопромышленная жизнь, такъ какъ въ болѣе широкомъ смыслѣ горную промышленность обслуживаютъ всѣ желѣзныя дороги Россіи, перевозящія ея продукты. При этомъ считаю интереснымъ упомянуть и о тѣхъ предположеніяхъ относительно желѣзнодорожнаго строительства въ Донецкомъ бассейнѣ, которыя или вовсе не осуществились или осуществились въ частичномъ или измѣненномъ видѣ.

Немногимъ изъ современниковъ, не исключая близко стоящихъ къ русскому желѣзнодорожному дѣлу, извѣстно, гдѣ и когда было положено начало желѣзнодорожному строительству на югѣ Россіи вообще и въ Донецкомъ бассейнѣ въ частности. Поэтому представляется особенно интереснымъ начать составленіе настоящаго очерка указаніемъ на тотъ любопытный фактъ, что годомъ, открывающимъ новую полосу въ экономической и культурной жизни юга Россіи, слѣдуетъ считать 1861 годъ и мѣстомъ этого событія — восточную часть Донецкаго бассейна —

Грушевско-Власовскій антрацитный раіонъ, гдѣ въ маѣ 1861 года открыта была сооруженная по всеподданнѣйшему докладу Военнаго Министра отъ 18-го декабря 1860 года С. С. Поляковымъ на средства Донского войска линія длиною въ 66 верстъ отъ Грушевскихъ антрацитныхъ копей до устья рѣки Дона близъ Аксая. Сооруженіе обошлось въ 2.921.408 рублей или 44.262 руб. верста и имѣло цѣлью вывозъ грушевскаго антрацита на Донъ.

Такимъ образомъ, эта маленькая дорожка, впослѣдствіи поглощенная магистральною линіею Воронежъ-Ростовъ нынѣшней сѣти Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, была не только первой горнозаводской дорогою въ Донецкомъ бассейнѣ, но единственною вообще въ то время дорогою на всемъ Югѣ и даже одною изъ первыхъ дорогъ въ Россіи, гдѣ въ моментъ ея открытія вся сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ состояла изъ 1569 верстъ (Варшаво-Вѣнская, Царскосельская, Николаевская, части С.-Петербурго-Варшавской и Балтійской).

Нельзя здѣсь не упомянуть, что слѣдующею за нею, построенною въ Россіи, желѣзною дорогою является такая же небольшая линія, хотя лежащая совершенно въ другомъ раіонѣ и, тѣмъ не менѣе, имѣющая по своему происхожденію тѣсную связь съ Донецкою горнопромышленностью, составляя какъ бы продолженіе Грушевской линіи. Рѣчь идетъ о построенной Кокоревымъ, Мельниковымъ и Новосельскимъ Волго-Донской линіи, предназначавшейся ими для доставки на Волгу грушевскаго антрацита при помощи названной Грушевско-Аксайской линіи и проектированнаго спеціальнаго пароходства по Дону. Предприниматели настолько увѣрены были въ выгодности сего предпріятія, что, приступая къ осуществленію своего проекта, они никакой субсидіи или гарантіи правительства не требовали. Такой оптимизмъ, однако же, на дѣлѣ не оправдался и на сказанныхъ условіяхъ дорога

не могла осуществиться, пока впослѣдствіи ей не была дарована казенная гарантія.

Та же Грушевка должна была служить исходнымъ пунктомъ другой проектировавшейся въ началѣ шестидесятыхъ годовъ Главноуправляющимъ Путями Сообщенія генералъ-лейтенантомъ Мельниковымъ линіи Грушевка-Екатеринославъ, названной имъ Юго-Восточною или Антрацитною, которой придавалось въ проектѣ также стратегическое значеніе. Хотя эта линія и не осуществилась въ томъ видѣ, какъ ее проектировалъ Мельниковъ, но она почти совпадаетъ съ построенною впослѣдствіи Екатерининскою дорогою, о которой будетъ рѣчь впереди.

5-го декабря 1864 года существовавшимъ тогда Комитетомъ Желѣзныхъ Дорогъ одобренъ былъ планъ желѣзнодорожныхъ линій, въ томъ числѣ отъ Москвы къ Харькову и Крымскимъ портамъ съ вѣтвью къ Азовскому морю черезъ Донецкій бассейнъ, а въ слѣдующемъ 1865 году къ правительству поступило ходатайство группы частныхъ предпринимателей, съ генералъ-адъютантомъ графомъ Барановымъ во главѣ, о дарованіи концессіи на желѣзную дорогу отъ Курска до Харькова и Таганрога. При разсмотрѣніи этого ходатайства въ Совѣтѣ Министровъ 21 августа 1865 года подъ личнымъ предсѣдательствомъ Государя найдено было необходимымъ добавить вѣтвь отъ Таганрога къ Ростову, при чемъ признано возможнымъ предоставить этой дорогѣ 5% гарантіи всего строительнаго капитала, который былъ опредѣленъ въ 84.047 руб. металлич. на версту. Концессія была выдана 8-го февраля 1866 года, но предпріятіе потерпѣло неудачу.

Съ 1867 года до второй половины семидесятыхъ годовъ Россія переживала концессіонную горячку. Первымъ дѣломъ набросились на осуществленіе сказанной Азовской дороги. Претендентами на полученіе этой кон-

цессіи выступили различные иностранные капиталисты. Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ, однако-жъ, не согласился ни на одно изъ этихъ ходатайствъ и поручилъ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ представить соображенія относительно того, не окажется ли возможности отстроить Курско-Харьково-Азовскую дорогу на казенный счетъ. Вопросъ, такимъ образомъ, вновь остался открытымъ.

Къ этому времени относится возникновеніе проекта линіи отъ Воронежа вдоль верхней части Дона черезъ каменноугольныя и антрацитныя залежи восточной части Донецкаго бассейна до Ростова. Предпринимателями являлись Донское Войско и Воронежское Земство, предполагавшія учредить для сооруженія линіи акціонерное общество, которое должно было пріобрѣсть въ собственность вышеупомянутую, отстроенную на войсковыя средства, линію Грушевка-Аксай.

Находя, что эта линія будетъ имѣть несомнѣнное значеніе, усиливъ вывозъ за границу черезъ Ростовъ русскаго хлѣба и открывъ сбытъ антрациту и каменному углю изъ восточной части Донецкаго бассейна, Комитетъ Министровъ разрѣшилъ приступить къ изысканіямъ, но скончательнаго постановленія о дарованіи концессіи не сдѣлалъ. Спустя короткое время послѣ этого наказный атаманъ генералъ В. Д. Чертковъ представилъ ходатайство о разрѣшеніи продолжить Грушевско-Аксайскую дорогу до Ростова на Дону. Министры Путей Сообщенія и Финансовъ изъявили на это согласіе, но съ тѣмъ, чтобы для пріобрѣтенія нужныхъ средствъ не было выпущено никакихъ бумагъ. 30-го іюля 1867 года по всеподданѣйшему докладу Военнаго Министра послѣдовало Высочайшее повелѣніе о сооруженіи Аксайско - Ростовской вѣтви протяженіемъ въ 12 верстъ. Строителемъ былъ избранъ тотъ же С. С. Поляковъ, обязавшійся выстроить

дорогу на свои средства и выкупить отъ войска Донского линію Грушевка-Аксай за 3.021.203 руб.

Въ томъ же 1867 году вновь всплылъ вопросъ объ осуществленіи Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги за счетъ казны, такъ какъ дальнѣйшее откладываніе этого дѣла признавалось невозможнымъ, и въ началѣ слѣдующаго года правительство получило предложеніе вышеупомянутаго строителя С. С. Полякова о предоставленіи ему постройки линіи отъ Курска до Харькова и далѣе къ Азовскому морю протяженіемъ 554 версты, при чемъ онъ обязывался послѣднюю выстроить на свой личный стра хъсъ разрѣшеніемъ образовать акціонерное общество для передачи ему всей дороги отъ Курска до Таганрога. При этомъ предприниматель обязывался построить вблизи каменноугольныхъ копей Донецкаго бессейна рельсовый заводъ, приспособленный къ ежегодной выработкѣ 500.000 пудовъ рельсъ, не требуя отъ правительства никакихъ денежныхъ субсидій, а лишь безвозмездной уступки потребнаго участка земли.

1-го марта 1867 года были утверждены Государемъ два договора съ Поляковымъ на сооруженіе линій а) Курско-Харьковской, б) Харьково-Азовской. Эти договоры помимо значенія Харьково-Азовской линіи для Донецкаго бассейна, который непосредственно ею обслуживается, имѣютъ еще и другой интересъ для южно-русской горнопромышленности, заключающійся въ томъ, что въ нихъ впервые предприниматель обязался все потребное для дорогъ количество рельсъ и подвижного состава пріобрѣсти въ Россіи, въ то время, когда до того всѣ подобныя попытки правительства оказывались неудачными и оно вынуждено было не только разрѣшать привозъ изъ-за границы всѣхъ потребныхъ для сооруженія дорогъ металлическихъ частей, но даже слагало причитающуюся казнѣ ввозную пошлину.

Въ договорѣ съ Поляковымъ (§ 6) сказано относительно этого:

„Потребное количество рельсовъ съ ихъ принадлежностями, разныхъ машинныхъ и металлическихъ потребностей и подвижного состава учредитель обязанъ пріобрѣсти въ Россіи, если русскіе заводчики въ состояніи будутъ исполнять заказы согласно назначеннымъ срокамъ для окончанія работъ“.

Особенно соблазнительнымъ представлялось правительству предложеніе концессіонера построить рельсовый заводъ въ Донецкомъ бассейнѣ, который самой природой предназначенъ для подобнаго рода промышленности, такъ какъ всѣ прежнія попытки этого рода, именно на Алапаевскихъ, Нижнетагильскомъ, Нижнесалдинскомъ, Путиловскомъ подъ Петербургомъ и Юрезанскомъ (Оренбургской губ.) заводахъ оказались неудачными и за малымъ исключеніемъ всѣ рельсы, уложенные до этого времени на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ были заграничнаго происхожденія. Этотъ заводъ дѣйствительно и былъ осуществленъ, хотя не непосредственно С. С. Поляковымъ, а Джономъ Юзомъ, которому Поляковъ передалъ для этой цѣли отведенныя ему 500 десятинъ казенной земли на границѣ Екатеринославской губ. и области Войска Донского. Важная роль этого завода въ исторіи южнорусской металлургіи слишкомъ извѣстна, чтобы здѣсь о ней распространяться.

Дорога выстроена была такъ быстро, что 23-го декабря 1869 года уже открыто было сквозное движеніе на обѣихъ линіяхъ отъ Курска до Ростова. Такимъ образомъ эта линія, вѣрнѣе ея звено Лозовая-Ростовъ, является первою желѣзною дорогою, прорѣзывающею западную часть Донецкаго бассейна. Изъ заводовъ и рудниковъ, которые это 234-верстное протяженіе обслуживаютъ, вывезено было въ 1911 году: каменнаго угля 74.305.000 пуд., чугуна—

9.283.000 пуд., соли—7.707.000 пуд. и цемента 4.645.000 пуд., не считая, конечно,грузовъ, влившихся въ эту линію съ другихъ примыкающихъ дорогъ и участковъ.

18-го октября 1868 года Совѣтъ Министровъ утвердилъ выработанный Министерствомъ Путей Сообщенія проектъ новой сѣти, состоящей изъ 16 линій общимъ протяженіемъ 5.841 верста и раздѣленной на двѣ очереди. Во вторую категорію важнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ, требующихъ пособія отъ правительства, Министръ Путей Сообщенія включилъ линіи отъ Воронежа до Грушевки длиною 503 версты и отъ Бахмута до Бердянска 240 верстъ. Какъ извѣстно, первая изъ сказанныхъ линій дѣйствительно осуществилась, вторая же не состоялась.

Въ самомъ непродолжительномъ времени послѣ открытія Курско-Харьково-Азовской жел. дороги, столь блестяще оправдавшей надежды задумавшихъ ее иниціаторовъ и открывшей горнымъ продуктамъ важнѣйшей части Донецкаго бассейна выходъ въ крупнѣйшіе центры Россіи, вызванъ былъ къ жизни проектъ новой боковой линіи, спеціальное назначеніе которой—вывозить на рынокъ горнозаводскіе продукты Донецкаго бассейна.

Осуществленіе таковаго принадлежитъ талантливому и предпріимчивому англичанину Джону Юзу, піонеру южнорусской металлургической промышленности, имя котораго столь тѣсно связано съ развитіемъ горнаго дѣла на югѣ Россіи. Своимъ практическимъ умомъ онъ оцѣнилъ по достоинству не только значеніе громадныхъ національныхъ богатствъ, заложенныхъ природою въ нѣдрахъ Донецкаго бассейна, но и того пути, при помощи котораго эти богатства могли разливаться широкою рѣкою по городамъ и весямъ Россіи.

Джономъ Юзомъ, принявшимъ на себя обязательство Полякова построить рельсопрокатный заводъ, возбуждено

было въ 1868 году ходатайство передъ русскимъ правительствомъ о постройкѣ Константиновской желѣзной дороги, протяженіемъ 85 верстъ отъ только что открытой Харьково-Азовской линіи на югъ, къ раіону учрежденнаго имъ предпріятія Новороссійскаго Общества каменноугольнаго и рельсоваго производства.

Разрѣшая эту постройку Юзу при помощи правительственной ссуды въ размѣрѣ 3/4 стоимости сооруженія и по расчету не свыше 64.000 руб. метал. верста, правительство, съ своей стороны, въ то же время обязывалось принять мѣры къ продолженію желѣзной дороги до Маріуполя или Бердянска, послѣ того, какъ со стороны г. Юза будутъ выполнены условія „относительно водворенія каменноугольной разработки и рельсоваго производства".

Засимъ, 1-го іюля 1872 года Министерство Путей Сообщенія вошло съ представленіемъ относительно постройки различныхъ питательныхъ вѣтвей къ уже открытымъ и строящимся магистралямъ, въ томъ числѣ отъ Голубовскихъ и Орѣховскихъ каменноугольныхъ копей до Никитовки Кур.-Харьк.-Азовской желѣзной дороги протяженіемъ 65 верстъ.

21-го мая 1873 года Министръ Путей Сообщенія вошелъ съ представленіемъ въ упомянутый выше Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ о постройкѣ цѣлаго ряда новыхъ линій въ Имперіи посредствомъ частныхъ концессій въ томъ числѣ Донецкой желѣзной дороги отъ Никитовки до Волго-Донской желѣзной дороги съ вѣтвью черезъ Луганскій заводъ къ Сѣверному Донцу протяженіемъ 555 верстъ, Голубовской каменноугольной желѣзной дороги протяженіемъ 55 верстъ, Мелитопольской дороги отъ Еленовки Константиновской желѣзной дороги до Мелитополя съ вѣтвями на Бердянскъ и Ма-

ріуполь—360 верстъ и Петровской вѣтви отъ ст. Ясиноватая Константиновской желѣзной дороги до Донецкой, протяженіемъ 45 верстъ.

Своимъ порядкомъ въ томъ же году возбуждено было не имѣвшее послѣдствій ходатайство Общества Волго-Донской желѣзной дороги о предоставленіи ему постройки Донецкой желѣзной дороги отъ ст. Никитовки до Кривой Музги.

3-го марта 1873 года въ Министерство Путей Сообщенія поступило новое ходатайство, также англійскаго подданаго Викентія Ванистрота, о выдачѣ ему концессіи на постройку желѣзной дороги, а также записка Великаго Князя Константина Николаевича о неотложности линій отъ Еленовки до Маріуполя.

О способахъ постройки Донецкой дороги и вышеупомянутой Мелитопольской возникло разногласіе между тогдашнимъ Министромъ Путей Сообщенія графомъ Бобринскимъ и Министромъ Финансовъ Рейтерномъ. Первый предлагалъ, чтобы дороги строились казною, а затѣмъ уже передавались въ готовомъ видѣ частнымъ обществамъ для эксплоатаціи, а второй находилъ, что постройка средствами казны можетъ поколебать финансовую политику государства и нарушить принятую систему пользованія частною предпріимчивостью, почему считалъ болѣе цѣлесообразнымъ передать постройку сосѣднимъ обществамъ, подъ которыми въ данномъ случаѣ подразумѣвались Курско-Харьково-Азовская и Лозово-Севастопольская ж. д. Графъ Бобринскій указывалъ на то, что названныя дороги фактически всецѣло принадлежатъ двумъ лицамъ, Полякову и Губонину, изъ коихъ послѣдній является также главнымъ акціонеромъ Царицынской линіи, что предоставленіемъ названнымъ обществамъ сказанныхъ новыхъ концессій составляло бы сосредоточеніе въ однѣхъ рукахъ всѣхъ рельсовыхъ сообщеній Юго-

Восточной Россіи и лишеніе возможности правительства обезпечить интересы угольной и желѣзодѣлательной промышленности. Министръ же Финансовъ твердо стоялъ на своемъ взглядѣ, что казнѣ не слѣдуетъ вдаваться въ желѣзнодорожное строительство, которое должно быть объектомъ частной предпріимчивости. Этотъ споръ между Министрами задерживалъ осуществленіе постройки Донецкой и Мелитопольской дорогъ на все время пока эти Министры были на своихъ постахъ. Новый Министръ Путей Сообщенія генералъ Посьетъ 19-го декабря 1874 года вновь вошелъ съ всеподданнѣйшимъ докладомъ о необходимости постройки Донецкой и Мелитопольской дорогъ частными средствами, на что послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе.

Такимъ образомъ, постройка Донецкой дороги, послѣ многочисленныхъ проектовъ и предположеній, вылилась, наконецъ, въ конкретную форму разрѣшеніемъ концессіи, при чемъ длина линіи опредѣлена была въ 477 верстъ. Начиная съ 1870 года, когда послѣдовало Высочайшее утвержденіе перечня дорогъ, осуществленіе коихъ признано было неотложнымъ, Донецкая дорога постоянно занимала въ этомъ отношеніи одно изъ первыхъ мѣстъ— ея неотложность и необходимость никѣмъ не оспаривалась; отъ нея ожидалось, и вполнѣ основательно, оживленіе каменноугольной промышленности, задержка въ истребленіи южныхъ лѣсовъ, облегченіе способовъ снабженія Черноморскаго флота металлами и минеральнымъ топливомъ, „удовлетвореніе интересовъ вѣдомства государственныхъ имуществъ“ и усиленіе дѣятельности Луганскаго казеннаго завода. Тѣмъ не менѣе, благодаря препирательствамъ между Министрами относительно способа ея осуществленія, понадобилось болѣе пяти лѣтъ, чтобы дѣло перешло изъ области предположеній и добрыхъ намѣреній въ область фактовъ.

По Высочайше утвержденному 22-го апрѣля 1875 г. положенію Комитета Министровъ направленіе Донецкой дороги должно ыло состоять изъ слѣдующей сѣти:

а) Отъ проектировавшейся станціи Зеленой Волго-Донской дороги до ст. Звѣрево Воронежско-Ростовской дороги.

б) Отъ Звѣрева по водораздѣлу Донецкаго кряжа до станціи Хацепетовки, съ вѣтвями отъ Хацепетовки до Никитовки Курско-Харьково-Азовской дороги и отъ ст. Толстая къ Луганскому заводу съ вѣтвью къ Славянску и съ развѣтвленіемъ къ Лисичанску и Бахмуту.

в) Отъ Хацепетовки до ст. Синельниково Лозово-Севастопольской дороги черезъ Криничную и Рудничную (нынѣ Рутченково) и отъ Екатеринослава черезъ Днѣпръ и Кривой Рогъ до ст. Казанка Харьково-Николаевской ж. д.

Однако же, 13-го іюня того же года, Министръ Путей Сообщенія вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ съ представленіемъ о невозможности приступить одновременно къ постройкѣ всѣхъ намѣченныхъ выше линій Донецкой дороги, за неокончаніемъ изысканій, почему онъ полагалъ ограничиться сначала начатіемъ постройки Звѣрево-Никитовской линіи съ ея вѣтвями, какъ прорѣзывающей наиболѣе богатыя угольныя мѣсторожденія, для чего образовать акціонерное общество посредствомъ объявленія торговъ между соискателями. Тогда же, 29-го іюня Высочайше одобрены были проекты концессій и устава общества и строительная стоимость дороги въ 44.166 руб. 66 коп. металлич. верста. Въ качествѣ соискателей-концессіонеровъ выступили: директоръ Горнопромышленнаго Общества въ Парижѣ Деграмонъ, Байковъ, Поляковъ, Бусуринъ, Хлудовъ, Кокоревъ, Кононовъ, Ширяевъ, Ромашкины, Востряковъ, Морозовы, Тарасовы, кн. Оболенскіе, Бабинъ, Рафаловичъ, бр. Струве, Бабстъ,

Ляминъ, Мамонтовъ, Рѣзановъ, генералъ Фалькенгагенъ и общества желѣзныхъ дорогъ: Грязе-Царицынской, Волго-Донской, Козлово-Воронежско-Ростовской и Лозово-Севастопольской. Изъ всѣхъ этихъ соискателей допущены были къ торгамъ лишь 5, заявившіе цѣну отъ 41.294 р. до 58.776 р. за версту.

Министръ Путей Сообщенія стоялъ за отдачу дороги Саввѣ Мамонтову, хотя заявленная имъ стоимость была самая большая. Мотивировалось такое мнѣніе желательностью отдать постройку въ благонадежныя руки. Однако же на этотъ разъ, вслѣдствіе разногласія въ Комитетѣ Министровъ, концессія никому изъ соискателей отдана не была, почему были назначены новые торги, къ которымъ допущены были лишь четыре соискателя, изъ числа указанныхъ и вновь появившихся—Рукавишникова, бар. Штейнгеля, Башмакова, Арнольда и Шипова. На этотъ разъ Мамонтовымъ уже предложена была низшая цѣна, по сравненію съ заявленными его конкурентами, въ 47.812 р. 84 коп. верста и концессія осталась за нимъ, что было Высочайше утверждено 29-го января 1876 года, а 12-го апрѣля того же года Общество Донецкой дороги признано было состоявшимся.

Согласно уставу, Донецкая дорога состояла изъ слѣдующихъ участковъ: Звѣрево-Криничная съ вѣтвями до Никитовки и до Сѣвернаго Донца черезъ Луганскій заводъ съ пристанью на этой рѣкѣ и отъ этой вѣтви до Славянска съ развѣтвленіями къ Лисичанску и Бахмуту. Основной капиталъ опредѣленъ былъ въ 22.806.025 руб. металлич., изъ коихъ 5.701.625 руб. въ акціяхъ съ гарантіею 5% дохода и 1/10% погашенія. Облигаціонный капиталъ весь принятъ правительствомъ по 96 за 100. Дорога открыта была для движенія отдѣльными участками частью въ 1878 году и частью въ 1879 году.

Въ 1877 году Обществу Константиновской желѣзной дороги разрѣшена была постройка линіи отъ Еленовки до Ольгинской (Вел. Анадоль), а годъ спустя, Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ, тому же обществу передано было за 694.000 руб. производство работъ по устройству земляного полотна, переѣздовъ и станціонныхъ построекъ отъ Ольгинской до Маріуполя и земляного полотна по продолженію Донецкой дороги длиною 12 верстъ отъ Криничной до Ясиноватой съ тѣмъ, что эта передача отнюдь не должна считаться предрѣшающей вопросъ о способѣ окончательнаго сооруженія Маріупольской дороги и о порядкѣ ея эксплоатаціи. Обществу же Донецкой дороги предоставлено было произвести всѣ станціонныя работы на участкѣ Криничная-Ясиноватая, который и былъ открытъ для правильнаго движенія въ октябрѣ 1879 года.

Что касается линіи отъ Донецкаго бассейна до Мелитополя, служившей также, наравнѣ съ Донецкою, яблокомъ раздора между двумя Министерствами, и о постройкѣ которой ходатайствовало Общество Лозово-Севастопольской жел. дор., то таковая вовсе не осуществилась.

Соединеніе Донецкаго бассейна рельсовымъ путемъ съ Волгою, хотя давно признано было необходимымъ и вошло въ число неотложныхъ линій, сѣть которыхъ была Высочайше утверждена въ 1870 году, тѣмъ не менѣе оставалось долго не осуществленнымъ. Въ 1876 году Министръ Путей Сообщенія генералъ-адъютантъ Посьетъ, представляя въ Комитетъ Министровъ свои соображенія о скорѣйшемъ сооруженіи Донецкой дороги, полагалъ постройку восточной ея части отложить. Въ томъ же году, однако же, вновь возбужденъ былъ вопросъ о сооруженіи линіи отъ Звѣрева къ Волго-Донской дорогѣ,

о чемъ поступили ходатайства волжскихъ пароходовладѣльцевъ, а равно Общества Волго-Донской желѣзной дороги.

Въ 1877 году вопросъ о постройкѣ Восточно-Донецкой дороги вновь всплылъ на поверхность въ связи съ вопросомъ о сліяніи двухъ обществъ—Волго-Донского съ Грязе-Царицинскимъ, и хотя сліяніе дѣйствительно состоялось съ 1-го іюля 1878 года, но испрашиваемая концессія этому обществу дана не была.

Высочайше утвержденнымъ 7-го іюля 1878 года положеніемъ Комитета Министровъ предоставлено было Министру Путей Сообщенія войти, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, въ разсмотрѣніе вопроса о сліяніи обществъ Константиновской и Донецкой дорогъ въ одно, въ связи съ вопросомъ о сооруженіи дороги до Маріуполя, что вызвано было ходатайствомъ представителей этихъ двухъ обществъ Бальфура и Мамонтова.

Соединеніе Маріуполя съ желѣзнодорожною сѣтью нельзя было разсматривать отдѣльно отъ не менѣе важнаго вопроса о сооруженіи Маріупольскаго порта, на необходимость котораго давно обращено было вниманіе Министерства Путей Сообщенія, какъ на нужный въ Азовскомъ морѣ портъ для вывоза зернового хлѣба и минеральнаго топлива и для увеличенія доходности ближайшихъ дорогъ. Глубину порта предполагалось довести до 18 футовъ, чѣмъ будетъ достигнута возможность нагрузки непосредственно изъ вагоновъ въ морскія суда, на что исчислено было 4.300.000 руб. вмѣстѣ со стоимостью приспособленій для нагрузки и складочными помѣщеніями—5.000.000 руб. Когда же вслѣдъ за этимъ возникъ проектъ объ устройствѣ порта въ незамерзающей глубокой Новороссійской бухтѣ, признано было достаточнымъ приспособить Маріупольскій портъ спеціально для каботажа при 15 футовой глубинѣ въ расчетѣ на суда

съ 14 футовой осадкой. Съ теченіемъ времени, однакожь, пришлось убѣдиться, что Новороссійскій и Маріуполь имѣютъ каждый свое особое государственное значеніе, служа— первый для вывоза русскаго хлѣба заграницу, а второй для вывоза горнозаводскнхъ грузовъ въ Одессу, Николаевъ, Севастополь и другіе русскіе порты Чернаго, Азовскаго и даже Балтійскаго морей. Грузооборотъ этого порта, доведеннаго уже до 24 футовъ при предположеніи дальнѣйшаго углубленія нынѣ превышаетъ уже 100 милліоновъ пудовъ.

Вопросъ о сліяніи получилъ окончательное рѣшеніе лишь въ 1880 году, когда Министръ Путей Сообщенія, совершенно выдѣливъ дѣло о Маріупольскомъ портѣ, внесъ 2-го іюня въ Комитетъ Министровъ свои предположенія о сліяніи названныхъ двухъ обществъ въ одно „Донецкое“ съ предоставленіемъ ему постройки Маріупольскаго участка. Это сліяніе Константиновской дороги съ Донецкой въ одно предпріятіе состоялось 1-го октября 1880 года. Правильное движеніе на участкѣ Еленовка— Маріуполь открыто было въ ноябрѣ 1882 г.

Въ 1880 году Россію постигъ неурожай, захватившій южныя губерніи. Учреждено было по Высочайшему повелѣнію присутствіе по продовольственной части, которое, въ числѣ мѣръ къ воспособленію населенію, признало нужнымъ прибѣгнуть къ производству средствами казны общественныхъ работъ, между прочимъ къ продолженію Донецкой дороги къ западу на Екатеринославъ и Кривой Рогъ и съ вѣтвью на Александровскъ. Такимъ образомъ Криворожская желѣзная дорога вмѣстѣ съ Баскунчакской, постройка которой непосредственнымъ распоряженіемъ казны была тогда же рѣшена, служили первымъ новымъ опытомъ казенной желѣзнодорожной постройки въ Россіи послѣ неудачныхъ опытовъ въ первой половинѣ истекшаго столѣтія.

Длина дороги, названной въ началѣ Западно-Донецкою и Криворожской, а впослѣдствіи Екатерининскою, опредѣлена была въ 440 верстъ. Главною цѣлью проведенія этой линіи служило намѣреніе правительства дать выходъ Донецкому углю на западъ и главнымъ образомъ къ сахаро-заводскому раіону юго-западнаго края, а также открыть доступъ на металлургическіе заводы желѣзной рудѣ изъ незадолго до этого открытыхъ Криворожскихъ богатыхъ мѣсторожденій. Помимо казны, построить эту дорогу изъявили желаніе и частныя лица, о чемъ поступило ходатайство отъ князя Долгорукова и Американскаго банкира Боркера, желавшихъ построить на югѣ Россіи рядъ заводовъ и желѣзныхъ дорогъ, въ томъ числѣ и Криворожскую, безъ всякаго пособія отъ казны. Ходатайство это было отвергнуто. Первоначально предполагалось начать восточный участокъ линіи отъ Кураховскихъ мѣсторожденій, до коихъ Французское Горнопромышленное Общество уже провело 20 верстъ рельсоваго пути отъ Рудничной (нынѣ Рутченково), но окончательныя изысканія выяснили неудобство этого проекта и линія начата была съ Ясиноватой, а западнымъ своимъ концомъ она уперлась въ Долинскую. Одновременно съ сооруженіемъ главной линіи, начатой въ 1881 году, построена была вѣтвь въ Екатеринославѣ къ берегу Днѣпра, а въ Кривомъ Рогѣ къ р. Саксагани. Самымъ замѣчательнымъ искусственнымъ сооруженіемъ по дорогѣ является мостъ черезъ Днѣпръ въ Екатеринославѣ, одинъ изъ величайшихъ въ Россіи, имѣющій 2 яруса—нижній для поѣздовъ, а верхній для экипажей. Движеніе по всей линіи, въ составъ которой вошелъ также участокъ Нижнеднѣпровскъ—Синельниково, принадлежавшій прежде Обществу Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, открыто было съ мая 1884 года. Стоимость сооруженія достигла 45.576 руб. метал. на версту, въ томъ числѣ 2.633.333 руб. сто-

имость моста. Дорога названа была Екатерининской въ память основательницы города Екатеринослава, Императрицы Екатерины II. Въ настоящее время эта дорога, къ которой впослѣдствіи были присоединены нѣкоторые участки перешедшихъ въ казну Курско-Харьково-Азовской и Донецкой ж. д., является во истину гигантскою, имѣя протяженіе въ 2810 верстъ и перевозя въ 1911 году свыше 1,7 милліарда пудовъ груза, главнымъ образомъ горнозаводскихъ и до 8.000.000 пассажировъ.

8-го апрѣля 1888 года Министръ Путей Сообщенія вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о неотложности сооруженія, въ числѣ прочихъ дорогъ, Миллеровской вѣтви и Восточно-Донецкой линіи на частныя средства; въ этомъ же докладѣ Министръ высказался за отклоненіе ходатайства о постройкѣ Пенза-Лозовской дороги съ вѣтвями на Харьковъ и Лисичанскъ. Комитетъ Министровъ по обсужденіи этого постановленія, предоставилъ Министру Путей Сообщенія произвести изысканія нѣсколькихъ предложенныхъ имъ желѣзнодорожныхъ линій, въ томъ числѣ Восточно-Донецкой и Луганско-Миллеровской.

Въ 1883 году разрѣшена была постройка вѣтвей Екатерининской дороги отъ Запорожья къ Каменской (нынѣ Тритузная) и отъ Екатеринослава до Кайдакской на Днѣпрѣ и отъ ст. Юзово къ Юзовскому заводу, общимъ протяженіемъ 31 верста. Эти три вѣтви соединяютъ магистраль дороги съ крупными металлургическими заводами Александровскимъ, Южно-Русскимъ Днѣпровскимъ и Новороссійскаго Общества.

По окончаніи техническихъ изысканій Восточно-Донецкой линіи—425 верстъ и Миллеровской вѣтви—89 в. Министръ Путей Сообщенія вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о разрѣшеніи постройки этихъ линій, на что послѣдовало Высочайше утвержденное

24-го февраля 1884 года положеніе Комитета Министровъ, коимъ предоставлено Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, входить съ отдѣльными представленіями о каждой изъ этихъ дорогъ. Этимъ, однако, дѣло не кончилось.

Высочайше утвержденнымъ 6-го апрѣля 1885 года положеніемъ Комитета Министровъ, разрѣшено было приступить къ постройкѣ одной лишь Миллеровской вѣтви; что касается Восточно-Донецкой, то вопросъ былъ внесенъ въ Комитетъ Министровъ въ связи съ возбужденнымъ Военнымъ Министромъ вопросомъ о предпочтительности, въ интересахъ государственной обороны, Пензо-Лозовской дороги Восточно-Донецкой.

Тѣмъ временемъ возникли переговоры между правительствомъ и обществомъ Донецкой желѣзной дороги о постройкѣ послѣднимъ Миллеровской вѣтви, при чемъ со стороны общества предложено было условіе, чтобы ему предоставлена была въ эксплоатацію на 12 лѣтъ Екатерининская дорога, а равно сооруженіе Восточно-Донецкой линіи и Маріупольскаго порта. Эти переговоры лишь задержали начало постройки и ни къ чему не привели, почему Министръ Путей Сообщенія въ своемъ очередномъ представленіи отъ 10-го ноября 1886 года о необходимыхъ въ предстоящемъ году желѣзнодорожныхъ постройкахъ вновь указалъ на Миллеровскую и Восточно-Донецкую вѣтви.

Но и въ 1887 году къ постройкѣ этихъ дорогъ приступлено не было.

Въ слѣдующемъ своемъ очередномъ представленіи по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, 4-го ноября 1887 года, Министръ Путей Сообщенія вновь говоритъ о Восточно-Донецкой дорогѣ, нашедшей тогда новаго защитника въ лицѣ Военнаго Министра, но и это не помогло, такъ какъ въ Комитетѣ Министровъ преобладало мнѣніе, что

другія государственныя нужды, въ особенности Дворянскій Земельный Банкъ, требуютъ такого напряженія финансовыхъ силъ казны, что для сооруженія желѣзныхъ дорогъ средствъ не остается, а займы заключать невозможно.

Единственная желѣзнодорожная вѣтвь въ Донецкомъ бассейнѣ, построенная въ 1887 и 1888 годахъ, является вѣтвь отъ ст. Ясиноватая до Кальміуса-Богодуховскихъ копей, протяженіемъ 20,12 верстъ. Слѣдуетъ отмѣтить небывалую быстроту, съ которую вѣтвь эта была построена. Постройка начата была осенью 1888 года, а въ декабрѣ вѣтвь уже была открыта для движенія. Самый же способъ постройки явился новымъ словомъ въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства Россіи и практикуется съ тѣхъ поръ въ самыхъ широкихъ размѣрахъ. Непризнавая за этою вѣтвью государственнаго значенія, правительство отклонило ходатайство о ея постройкѣ, возбужденное владѣльцами и арендаторами копей Кальміусо-Богодуховскихъ мѣсторожденій. Послѣдніе, въ свою очередь, не могли притти между собою въ соглашеніе относительно сооруженія вѣтви ихъ собственными средствами. Тогда найденъ былъ способъ, впервые введенный,— сооруженіе постройки за счетъ владѣльцевъ съ тѣмъ, чтобы эта затрата постепенно возмѣщалась имъ изъ выручки за провозъ грузовъ по вѣтви за вычетомъ расходовъ ея эксплоатаціи. Не прошло, конечно, много времени и все сооруженіе было полностью погашено.

Послѣ трехлѣтняго перерыва желѣзнодорожнаго строительства, въ раіонѣ Донецкаго бассейна 1-го марта 1891 г. Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ разрѣшено было приступить къ продолженію Саксаганской вѣтви Екатерининской дороги отъ ст. Саксагань до желѣзнаго рудника Брянскаго Общества, протяженіемъ 17 верстъ, открытой для движенія въ маѣ мѣсяцѣ 1894 года и обошедшейся казнѣ въ 540.000 руб., кромѣ

рельсъ и скрѣпленій, которые отпущены были безплатно заинтересованными въ постройкѣ металлургическими обществами Брянскимъ, Новороссійскимъ и Днѣпровскимъ.

Съ 1-го февраля 1891 года перешла въ казну Курско-Харьково-Азовская ж. д., а 1-го іюля 1893 года разрѣшена была постройка на счетъ казны вѣтви длиною 8 верстъ отъ ст. Славянскъ сказанной дороги къ Соляным Заводамъ, чѣмъ значительно поднята была дѣятельность этихъ заводовъ, давшихъ въ 1911 году желѣзнодорожной сѣти 6.278.000 пудовъ соляныхъ грузовъ.

Въ іюня 1893 года состоялось учрежденіе новаго общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, которое взяло на себя эксплоатацію всѣхъ линій бывшихъ обществъ Грязе-Царицынской и Козлово-Воронежско-Ростовской ж. дорогъ и обязалось построить нѣсколько новыхъ линій, въ томъ числѣ вѣтвь отъ новой линіи Балашовъ-Харьковъ до одной изъ станцій Курско-Харьково-Азовской или Донецкой дор., а также соединительныя вѣтви отъ Шахтной до Власовскихъ антрацитовыхъ рудниковъ. Впослѣдствіи построена была еще одна вѣтвь Купянскъ-Лисичанскъ протяженіемъ 117 верстъ, открытая для движенія 17-го декабря 1895 г.

1-го іюня 1893 года Донецкая дорога выкуплена была досрочно въ казну, о чемъ ходатайствовали сами акціонеры, получившіе за свои акціи облигаціями по расчету 6 облигацій за каждыя 5 акцій и, сверхъ того, наличными по 7 руб. 13 коп. за каждую не вышедшую въ тиражъ акцію и по 15 руб. 54 коп. за дивидендныя акціи.

Продолжавшійся много лѣтъ споръ о томъ, какая изъ дорогъ, признававшихся конкурентными другъ другу, Пензо-Харьковская, впослѣдствіи Балашовская, или Восточно-Донецкая, ведущія обѣ къ Волгѣ, заслуживаетъ предпочтенія, въ концѣ концовъ, кончился признаніемъ за обѣими дорогами государственнаго значенія. Тѣмъ не

менѣе какъ Восточно-Донецкая линія, такъ и Миллеровская вѣтвь, долго послѣ этого не осуществились. Восточно-Донецкая, въ качествѣ восточнаго участка Донецкой дороги отъ Звѣрева къ Царицыну, уже линія неоднократно признана была необходимою и неотложною, но каждый разъ находились другія дороги, признававшіяся болѣе неотложными, а въ 1875 году Министръ Путей Сообщенія, испрашивая разрѣшеніе на постройку Донецкой дороги, не включилъ въ свой проектъ этотъ восточный участокъ, придавая большое значеніе западному. Когда центральные участки предполагавшейся сѣти Донецкихъ линій были выстроены обществомъ Донецкой желѣзной дороги, а западный Криворожскій участокъ — казною, подъ названіемъ Екатерининской желѣзной дороги, вопросъ о Восточно-Донецкой дорогѣ, сдѣлавшись уже самостоятельнымъ, несмотря на наличіе концессіонеровъ въ лицѣ сосѣднихъ частныхъ обществъ, желавшихъ его выстроить, каждый разъ натыкался на различныя препятствія, изъ коихъ въ послѣднее время главнымъ явился проектъ постройки линіи отъ Пензы до Харькова и Лозовой, въ чемъ предполагалась почему то конкуренція Восточно-Донецкой линіи. И хотя особая комиссія отвергла въ 1884 году этотъ взглядъ, тѣмъ не менѣе онъ продолжалъ оставаться въ полной силѣ и даже когда въ 1893 году нашелся представитель Донецкой горнопромышленности А. Н. Волковъ, обратившійся къ правительству съ ходатайствомъ о постройкѣ Восточно-Донецкой линіи, безъ всякой правительственной гарантіи, на средства образуемаго имъ частнаго акціонернаго общества, то таковое ходатайство было отвергнуто, такъ какъ эта постройка была признана нежелательною до тѣхъ поръ, пока образовавшееся тогда общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ настолько разовьется и упрочитъ свою дѣятельность, что конкуренція Восточно-

Донецкой линіи не представитъ опасности для Царицынской. В. М. Верховскій, говоря объ этомъ случаѣ, пишетъ: „полагать надо, что къ такому отзыву (Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ) были какіе-либо другіе неизвѣстные поводы, приведенный же непонятенъ, такъ какъ главнымъ конкурентомъ на Восточно-Донецкую дорогу прежде неоднократно являлось само общество Грязе-Царицынской желѣзной дороги“.

Не менѣе мытарствъ претерпѣла Миллеровская вѣтвь, соединяющая Луганскъ съ Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дорогой. Постройка ея разрѣшена была Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ еще въ 1885 году. О начатіи этой постройки ходатайствовали Министерство Государств. Имуществъ, Славяносербское земство и Съѣзды Горнопромышленниковъ Юга Россіи, тѣмъ не менѣе она все-таки цѣлый рядъ лѣтъ оставалась не осуществленною, такъ какъ донскіе углепромышленники ходатайствовали о томъ, чтобы она начата была одновременно съ Восточно-Донецкой, къ которой она, такимъ образомъ, впала въ зависимость и лишь въ 1897 году, черезъ 12 лѣтъ, обѣ эти линіи начаты были постройкой Обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, которое приняло въ эксплоатацію также восточный участокъ казенной Донецкой дороги Звѣрево - Дебальцево - Попасная-Лисичанскъ съ Луганскою вѣтвью. Съ передачей обществу Юго-Восточныхъ дорогъ этихъ участковъ, на него возложена была также постройка вѣтви въ 25 верстъ отъ Крестной (нынѣ Штеровка) къ Хрусталинскимъ и и Боковскимъ Антрацитовымъ мѣсторожденіямъ.

Журналъ Соединеннаго Присутствія Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта и Комитета Министровъ о разрѣшеніи обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ постройки вѣтви въ 105 верстъ отъ Луганска къ Миллерову Высочайше утвержденъ

21-го мая 1897 года и 31-го января слѣдующаго года тому же обществу разрѣшена, по представленію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, 310-верстная линія отъ 135-ой версты Дебальцево-Звѣревскаго участка черезъ ст. Лихая до ст. Кривомузгинской Волго-Донской, т. е. та самая Восточно-Донецкая дорога, о которой такъ много было говорено и писано, только съ небольшимъ измѣненіемъ варіанта въ головномъ и конечномъ пунктахъ примыканія. Помимо этого обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ томъ же году разрѣшена была постройка вѣтви въ 49 верстъ отъ Никитовки до Попасной.

Проектировавшаяся обществомъ еще одна небольшая линія отъ Миллерова до ст. Рудня Тамбово-Камышинской линіи была отложена. Спустя, однако же, короткое время Юго-Восточное Общество возвратило казнѣ всѣ углевозные участки, которые были присоединены къ казенной Екатерининской ж. д. Въ настоящее время Юго-Восточная сѣть участвуетъ въ вывозѣ донецкаго топлива лишь станціями, обслуживающими Грушевско-Власовскія антрацитныя мѣсторожденія и 4-мя станціями западнаго конца линіи Лихая—Царицынъ.

Послѣднею, по времени, желѣзною дорогою, проектированіе которой основано было на необходимости увеличенія углевозной сѣти Донецкаго бассейна, является открытая для правильнаго движенія 7-го сентября 1911 г. Сѣверо-Донецкая дорога. Эта дорога пока завершила собою сѣть углевозныхъ дорогъ Донецкаго бассейна, открывъ, послѣ долгаго перерыва, новую оживленную полосу въ желѣзнодорожномъ строительствѣ Россіи вообще и частно-концессіонномъ въ особенности.

Въ виду сего и особыхъ перспективъ, преслѣдовавшихся при постройкѣ этой дороги, слѣдуетъ нѣсколько подробнѣе остановиться на ея исторіи и значеніи.

XXIX Съѣздъ Горнопромышленниковъ Юга Россіи, по предложенію бывшаго Главнаго Управленія по дѣламъ Торговаго Мореплаванія, обсуждалъ, въ числѣ прочихъ вопросовъ своей программы, давно возбужденный и до сихъ поръ, къ сожалѣнію, не разрѣшенный вопросъ о замѣнѣ иностраннаго угля русскимъ въ Сѣверо-Западномъ и Прибалтійскомъ раіонахъ. Въ числѣ различныхъ сторонъ этого крупнаго вопроса, Совѣтъ Съѣзда намѣтилъ детальное изученіе всѣхъ возможныхъ способовъ доставки донецкаго угля въ названный раіонъ, при чемъ разработка вопроса о желѣзнодорожномъ способѣ перевозки была возложена на одного изъ постоянныхъ членовъ Съѣзда, которымъ и былъ представленъ Съѣзду особый докладъ, главныя основанія котораго сводятся къ слѣдующему:

Кратчайшимъ путемъ отъ станцій Донецкаго бассейна до Петербурга и его раіона является направленіе Харьковъ-Курскъ-Москва черезъ выходные изъ бассейна участки Попасная-Бѣлгородъ, Никитовка-Константиновка и Краматорская-Славянскъ. Изъ обслѣдованія, произведеннаго въ 1903 году особою комиссіею, выяснено, что всѣ эти участки въ скоромъ времени станутъ неспособными къ пропуску предъявленныхъ имъ горнозаводскихъ грузовъ, въ виду растущаго изъ года въ годъ движенія этихъ грузовъ въ сѣверо-западномъ направленіи. Это дѣлало неизбѣжнымъ заблаговременно создать новый выходъ для названныхъ грузовъ сооруженіемъ новой желѣзной дороги изъ центра бассейна къ сѣверу. Отыскивая выходную точку примыканія для подобной линіи, докладчикъ остановился на Льговскомъ узлѣ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, руководствуясь тѣмъ соображеніемъ, что, съ одной стороны, Льгово-Брянская линія, примыкая къ Полѣсскимъ и Риго-Орловской дорогамъ, ведетъ именно въ тотъ сѣверо-западный раіонъ, гдѣ осо-

бенно желательно распространеніе донецкаго минеральнаго топлива, а съ другой стороны, что вслѣдствіе спрямленія Московско-Кіевской магистрали открытіемъ линіи Навля-Конотопъ, Льгово-Брянскій участокъ потерялъ $^3/_4$ своихъ грузовъ, почему, при существованіи новой въ этомъ направленіи линіи, съ громадною неиспользованною пропускной способностью,—Петербургъ-Витебскъ, образуется, съ проведеніемъ дороги отъ центра Донецкаго бассейна до Льгова, могущественная магистраль Донецкій бассейнъ—Петербургъ, которая можетъ разгрузить переобремененныя линіи, какъ внутри бассейна, такъ и слѣдующія за ними. Равнымъ образомъ, будучи въ то же время короче стараго направленія черезъ Курскъ-Москва, эта линія можетъ создать такія условія, кои современемъ, при нѣкоторыхъ тарифныхъ мѣропріятіяхъ, приблизятъ разрѣшеніе труднаго вопроса о вытѣсненіи иностраннаго угля русскимъ на самомъ Балтійскомъ побережьѣ. Это предложеніе встрѣтило полное сочувствіе Съѣзда, постановившаго возбудить соотвѣтствующее ходатайство.

Слѣдуетъ замѣтить, что, вынося подобное постановленіе, Съѣздъ, хотя твердо убѣжденный въ цѣлесообразности таковаго, тѣмъ не менѣе питалъ весьма мало надеждъ на скорое его осуществленіе, такъ какъ въ то время Россія переживала періодъ полнаго прекращенія желѣзнодорожнаго строительства, какъ казеннаго, такъ и частнаго.

Но суждено было, чтобы не только идея, но и само осуществленіе линіи исходило изъ самаго Съѣзда, въ составѣ котораго нашлось предпріимчивое лицо, удачно осуществившее эту мысль.

Если въ настоящее время правительство завалено множествомъ ходатайствъ отъ разныхъ предпринимателей, добивающихся желѣзнодорожныхъ концессій, то въ то время мысль иниціаторовъ Сѣверо-Донецкой желѣзной

дороги, задавшихся цѣлью осуществить линію Донецкій бассейнъ—Льговъ, считалась довольно смѣлымъ порывомъ и мало кому вѣрилось какъ въ возможность полученія такой крупной частной концессіи, такъ и въ то, что иностранные капиталисты, давно отвыкшіе отъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ Россіи, дадутъ необходимыя для этого огромныя средства.

Полученіе этой концессіи сопряжено было со многими трудностями, такъ какъ она встрѣтила вліятельныхъ противниковъ, указывавшихъ на то, что Сѣверо-Донецкая линія отвлекаетъ извѣстное количество грузовъ отъ казенныхъ дорогъ. Въ концѣ концовъ побѣда осталась за сторонниками дороги, и концессія была дарована.

По Уставу Общества, Высочайше утвержденному 4-го іюля 1908 года, сѣть отдѣльныхъ участковъ, входящихъ въ составъ Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, дѣлится на двѣ очереди; въ первую, которая должна быть выстроена въ $3^1/_2$ годичный срокъ со дня утвержденія Устава, входитъ линія Льговъ-Харьковъ-Изюмъ-Краматорская-Верхне-Ольховка съ Сентяновскими вѣтвями и, сверхъ того, Никитовская вѣтвь, постройка которой должна быть начата вслѣдъ за открытіемъ движенія на линіяхъ первой очереди. Ко второй очереди относится продолженіе линіи до Лихой. Къ постройкѣ линіи второй очереди должно быть приступлено тогда, когда доходъ линій первой очереди достигнетъ 18.000 руб. въ годъ и, во всякомъ случаѣ, не позже какъ черезъ 8 лѣтъ по открытіи движенія на первыхъ.

Линія первой очереди отъ Льгова до Родаково, осмотрѣнная г. Предсѣдателемъ и Членами Высшей Комиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи въ маѣ 1912 года, открыта для правильнаго пассажирскаго и товарнаго движенія съ 7-го сентября 1911 года, т. е. за три мѣсяца до истеченія опредѣленнаго уставомъ

срока, а Никитовская вѣтвь находится въ постройкѣ и будетъ открыта лѣтомъ 1913 года. Вѣтвь проведена черезъ городъ Бахмутъ, что весьма важно какъ для населенія этого города, такъ и для Донецкой солепромышленности. Что касается линій второй очереди, то въ настоящее время уже произведены техническія и коммерческія обслѣдованія и въ самомъ непродолжительномъ времени будетъ приступлено къ ея постройкѣ, такъ какъ валовая выручка главной линіи въ суммѣ 18.000 рублей на версту была обезпечена съ перваго же года ея открытія.

Для осуществленія постройки линій былъ реализованъ въ Парижѣ при посредствѣ банковской группы, стоящей очень близко къ южнорусской горнопромышленности, капиталъ въ размѣрѣ 87 милліоновъ рублей въ гарантированныхъ правительствомъ $4^1/_2{}^0/_0$ облигаціяхъ и 10 милліоновъ въ негарантированныхъ акціяхъ. Заслуживаетъ особаго вниманія, что какъ только выяснилась выгодность линіи, то уже во время ея постройки началась усиленная скупка ея акцій русскими капиталистами и, по имѣющимся свѣдѣніямъ, почти всѣ выпущенныя 100.000 акцій въ настоящее время уже находятся въ Россіи. Финансовый успѣхъ этихъ акцій въ биржевыхъ сферахъ былъ настолько великъ, что при оплатѣ въ размѣрѣ $^3/_4$ ихъ номинальной стоимости или 75 руб. за 100, ихъ курсъ доходилъ въ первый же годъ эксплоатаціи линіи до 300 руб.

Главную массу горнозаводскихъ грузовъ дорога получаетъ отъ Екатерининской и Южныхъ дорогъ, но примыкая своими вѣтвями къ рудникамъ Алексѣевскаго, Голубовскаго, Брянскаго, Криворожскаго, Горско-Ивановскаго и Южно-Днѣпровскаго обществъ, дорога имѣетъ и свою собственную погрузку минеральнаго топлива. Что касается линіи второй очереди, то таковая, по произведеннымъ уже изысканіямъ, прорѣзываетъ угольныя мѣ-

сторожденія, которыя еще ожидаютъ разработки. Между прочимъ, линія Родаково-Лихая пройдетъ вблизи Гундоровскихъ мѣсторожденій, имѣющихъ хорошіе пласты коксовыхъ углей. Строящаяся Никитовская вѣтвь непосредственно примыкаетъ къ мѣсторожденіямъ каменной соли Бахмутскаго уѣзда.

Такимъ образомъ, облегчая вывозъ минеральнаго топлива изъ Донецскаго бассейна, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и удешевляя его доставку сокращеніемъ разстоянія, Сѣверо-Донецкая дорога является несомнѣнно крупнымъ факторомъ въ жизни Южно-русской каменоугольной и горнозаводской промышленности и польза отъ новой дороги будетъ чувствоваться тѣмъ сильнѣе, чѣмъ больше возрастетъ добыча и вывозъ минеральнаго топлива изъ Донецкаго бассейна.

Къ числу угледобывающихъ раіоновъ Донецкаго бассейна, вывозъ горнозаводскихъ грузовъ коихъ облегчаетъ Сѣверо-Донецкая дорога, принадлежатъ слѣдующіе раіоны Донецкаго бассейна: въ сообщеніи съ Москвою и дорогами къ сѣверу отъ Бѣлгорода лежащими, а равно въ сообщеніи съ Харьковомъ и дорогами, къ западу отъ него лежащими,—весь Мушкетовскій, Маріупольскій, Горловскій, Чистяковскій и угольный раіонъ Южныхъ дорогъ—чрезъ Краматорскую-Харьковъ; въ сообщеніи съ Риго-Орловской Полѣсскими и дорогами къ сѣверо-западу отъ Льгова,—весь бассейнъ черезъ Краматорскую-Льговъ и Камышеваху-Льговъ.

Что же касается отвлеченныхъ отъ казенныхъ дорогъ транзитныхъ грузовъ, то естественный ростъ послѣднихъ на Екатерининской и Южныхъ дорогахъ уже успѣлъ покрыть съ избыткомъ все то, что Сѣверо-Донецкая отъ нихъ отвлекла.

Съ переходомъ въ казну многихъ частныхъ дорогъ и постройкою новыхъ линій, группировка отдѣльныхъ линій и участковъ, образующихъ мѣстныя управленія подверглась различнымъ измѣненіямъ. Это коснулось и дорогъ Донецкаго бассейна. Съ выкупомъ въ казну, въ началѣ девяностыхъ годовъ, Курско-Харьково-Азовской и Лозово-Севастопольской желѣзныхъ дорогъ обѣ дороги слиты были въ одну подъ названіемъ Курско-Харьково-Севастопольской.

Съ 1-го февраля 1896 года участки Константиновка-Ростовъ и Константиновка-Ясиноватая, находившіеся до сего времени въ вѣдѣніи управленія Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги, перешли въ вѣдѣніе Екатерининской желѣзной дороги, а съ 1-го апрѣля 1897 года послѣдній участокъ перешелъ обратно въ Кур.-Харьк.-Сев. ж. д. вмѣстѣ съ участкомъ Константиновка-Горловка. Съ 1-го же января 1901 года Курско-Харьково-Севастопольская желѣзная дорога слита съ Харьково-Николаевской подъ общимъ названіемъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, сѣть коихъ, составляющая въ настоящее время вмѣстѣ съ подъѣздными къ магистрали путями общаго пользованія 3063 вер., является доходною статьею для государственнаго казначейства и играетъ огромную роль въ жизни государства.

Къ числу вѣтвей мѣстнаго значенія или подъѣздныхъ, настоятельная необходимость въ коихъ ощущалась немедленно по открытіи главныхъ магистралей и выразилось въ командированіи для изученія вопроса въ 1870 году спеціальной комиссіи подъ предсѣдательствомъ графа Бобринскаго, принадлежатъ, въ предѣлахъ Донецкаго бассейна, слѣдующія желѣзнодорожныя вѣтви въ историческомъ порядкѣ ихъ постройки:

1) Вѣтвь отъ ст. Горловки до Корсунской копи длиною 280 саж. (1873 г.).

2) 3 вѣтви отъ станціи Рудничной, нынѣ Рутченково, до копи Рутченковской, Алексѣевской и Кураховской, общимъ протяженіемъ 8 верстъ (1876 г.).

3) Вѣтвь 206 саж. отъ ст. Марьевка къ Марьевской шахтѣ Губонина (1880 г.).

4) Двѣ вѣтви отъ ст. Голубовка къ шахтѣ Уманскаго и отъ ст. Варварополье къ шахтамъ Петро-Марьевскаго общества 676 саж., отъ ст. Харцызскъ къ шахтамъ Иловайскаго 14½ верстъ и отъ станціи Грушевки къ руднику Кошкина 1½ версты (1882 г.).

5) Вѣтвь отъ ст. Ясиноватой къ Макѣевской шахтѣ Иловайскаго длиною 11½ верстъ (1883 г.).

Въ концѣ 1883 года комиссіи при Министерствѣ Путей Сообщенія подъ предсѣдательствомъ т. с. Туровскаго поручено было разсмотрѣть ходатайства VII Съѣзда Горнопромышленниковъ Юга Россіи о необходимости постройки цѣлаго ряда вѣтвей, которыя Съѣздъ дѣлилъ на двѣ категоріи: питательныхъ, обслуживающихъ цѣлыя группы копей, и подъѣздныхъ, проведенныхъ каждая къ одной какой-нибудь копи.

Къ первой категоріи принадлежатъ вѣтви: Ясиноватая-Богодуховская (17½ верстъ), Варваропольская (2 версты) Изюмская (10 верстъ), Мѣловая (15 верстъ), Крестнинская (15 верстъ) и Богодуховско-Ивановская (8 верстъ), всего 67½ верстъ.

Къ второй категоріи — вѣтви къ 16 копямъ отъ перечисленныхъ питательныхъ путей и отъ другихъ пунктовъ Курско-Харьково-Азовской и Донецкой дорогъ.

При этомъ Съѣздъ, касаясь необходимыхъ для постройки средствъ, полагалъ, что вѣтви первой категоріи должны быть построены обществами названныхъ маги-

стральныхъ дорогъ, съ возложеніемъ на углепромышленниковъ лишь уплаты повышенной противъ нормальной тарифной ставки до $^1/_{40}$ коп. съ пуда и версты. Вѣтви же второй категоріи, по мнѣнію Съѣзда, должны быть построены или средствами самихъ владѣльцевъ или же обществами, эксплоатирующими магистральныя линіи съ условіемъ уплаты за провозъ угля по $^1/_5$ коп. съ пуда и версты впредь до погашенія стоимости сооруженія, а затѣмъ по $^1/_{20}$ коп. съ пуда и версты.

Изъ всѣхъ указанныхъ вѣтвей, о коихъ ходатайствовалъ VII Съѣздъ, въ 1888 году, открыто было только 7 вер. Изюмской вѣтви къ руднику Лемешевскаго и Завадскаго и находилось въ постройкѣ 23 версты Богодуховской вѣтви и 3 версты продолженія сказанной Изюмской вѣтви къ руднику Францскевича. Всего же питательныхъ вѣтвей въ Донецкомъ бассейнѣ въ концѣ 1889 года было 10 въ общемъ протяженіи 59,1 вер. (паровозныхъ) и въ постройкѣ находилось 3 вѣтви: Изюмская, Богодуховская и Радаковская, отъ ст. Бѣлая до рудниковъ Алексѣевскаго общества, всего 35 верстъ, почему свыше 50% добываемаго минеральнаго топлива подвозилось къ станціямъ гужемъ.

VIII Съѣздъ, въ виду такого печальнаго положенія дѣла, постановилъ вновь ходатайствовать о постройкѣ слѣдующихъ 12 вѣтвей общимъ протяженіемъ 73,5 версты: отъ перегона Рудничная-Юзово къ Кальміусскимъ копямъ; отъ Никитовки къ ближайшимъ копямъ; отъ Щербиновки къ ближайшимъ копямъ; отъ перегона Марьевка-Попасная къ ближайшимъ копямъ; отъ Мандрыкина къ ближайшимъ копямъ; отъ станціи Ломоватка къ ближайшимъ копямъ; отъ ст. Крестная къ антрацитнымъ рудникамъ; отъ ст. Бѣлая на сѣверо-востокъ; отъ ст. Шахтная къ Власовскому руднику; отъ Богодуховской вѣтви къ ближайшимъ рудникамъ; отъ ст. Ханженково и отъ ст. Марьевка.

Эта сѣть вѣтвей была, однако же, скоро измѣнена самимъ Съѣздомъ и XIV Съѣздъ, состоявшійся въ 1889 году, измѣнилъ свои пожеланія и взамѣнъ вѣтвей отъ Щербиновки, Мандрыкина, Богодуховской вѣтви и Ханженкова высказался за слѣдующія:

1) Отъ ст. Мушкетово до Прохоровскаго рудника.

2) „ „ Харцызскъ „ Гагаринскихъ копей.

3) „ „ Ровеньки „ Романихинскихъ копей.

4) „ „ Изюмъ (нынѣ Алмазная) до Максимовскихъ копей.

Послѣ долгихъ сужденій по этому вопросу разныхъ вѣдомствъ и комиссій составилась мѣстная подкомиссія въ Харьковѣ подъ предсѣдательствомъ инженера Зилова, которая въ своемъ докладѣ Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ въ февралѣ 1893 года признала значеніе общественной пользы за слѣдующими вѣтвями, постройка коихъ необходима немедленно:

1) Отъ Крестной (нынѣ Штеровка) къ Боковскимъ и Хрусталевскимъ мѣсторожденіямъ.

2) Отъ ст. Изюмъ (нынѣ Алмазная) до Краснопольскихъ мѣсторожденій.

Однако же, когда дѣло дошло до ассигнованія на эти постройки 500.000 руб., Министръ Финансовъ въ февралѣ 1894 года не призналъ это возможнымъ.

Въ 1894 году была организована при Министерствѣ Путей Сообщенія новая комиссія изъ представителей разныхъ Министерствъ для разсмотрѣнія вопросовъ о желѣзнодорожномъ строительствѣ. Въ число намѣченныхъ къ постройкѣ вѣтвей входятъ слѣдующія въ предѣлахъ Донецкаго бассейна:

1) Крестнинская вѣтвь — 25 верстъ.

2) Изюмская „ — 15 „

3) Успенская вѣтвь — 48 верстъ.

4) Миллеровская отъ Луганска до Миллерова 105 вер.

Изъ этихъ вѣтвей лишь Крестнинская и Успенская были признаны комиссіей заслуживающими причисленія къ первой очереди. Миллеровская же осуществилась впослѣдствіи (движеніе открыто 28-го ноября 1898 года), въ другомъ порядкѣ, какъ изложено было выше.

Въ послѣдующіе годы открыты въ предѣлахъ Донецкаго бассейна слѣдующія вѣтви:

1)	Въ ноябрѣ 1900 г.	Щетово—Антрацитъ . . .	9 вер.
2)	„ „ „ „	Щетово—Желѣзо	9 „
3)	„ „ „ „	Алчевская—Овраги . . .	10 „
4)	„ августа 1901 „	Садка—Нижнекрынка . .	12 „
5)	„ сентябрѣ 1903 „	Алчевская—Пугачево . .	6 „
6)	„ „ „ „	Алчевская—Тупиковая .	5 „
7)	„ маѣ 1904 „	Моспино—Макѣевка . . .	20 „
8)	„ сентябрѣ 1908 „	Комышеваха—Горско-Ивановская . .	10 „
9)	„ декабрѣ „ „	Чистяково—Безчинская .	23 „
10)	„ февралѣ 1911 „	Картущино—Прищипная	8 „

Кромѣ вѣтвей общаго пользованія къ 1-му января 1910 г. къ разнымъ станціямъ Екатеринин. ж. д. примыкало 171 вѣтвь частнаго пользованія общимъ протяженіемъ 447 вер. а къ Южнымъ и Юго-Восточнымъ дорогамъ, въ предѣлахъ описываемаго раіона 36 вѣтви длиною 114 верстъ. По этимъ вѣтвямъ вливаются въ магистраль милліарды пудовъ горнозаводскихъ и другихъ грузовъ. Онѣ не только питаютъ магистрали грузами, но значительно облегчаютъ работу станцій.

Главнымъ тормозомъ въ развитіи въ ту эпоху сѣти подъѣздныхъ путей служилъ господствовавшій взглядъ правительства, или вѣрнѣе Министерства Финансовъ, что дѣло постройки дорогъ подъѣздныхъ или мѣстнаго значенія относится къ обязанностямъ частной иниціативы. Государство же, какъ тогда признавалось, призвано лишь облегчать эту иниціативу, но отнюдь не тратить на это дѣло

казенныхъ средствъ. Углепромышленнымъ организаціямъ, ходатайствовавшимъ о постройкѣ подъѣздныхъ путей, предъявлялись требованія вносить деньги прежде всего на изысканія, не говоря уже о стоимости самой постройки, но въ 1894 году настала новая эпоха и полный переворотъ во взглядахъ правительства на сказанные вопросы.

Въ ноябрѣ 1894 года Министръ Финансовъ въ своемъ представленіи о мѣрахъ для содѣйствія сооруженію сѣти дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія уже указываетъ, что и въ Западной Европѣ подобныя дороги не осуществляются безъ прямого содѣйствія правительства, почему, тѣмъ болѣе въ Россіи, гдѣ это дѣло имѣетъ не меньшее государственное значеніе, чѣмъ на западѣ, казна должна принести денежныя жертвы на сооруженіе дорогъ мѣстнаго значенія, на каковое дѣло Министрами испрашивается ежегодный кредитъ въ размѣрѣ 10 милліоновъ рублей.

Слѣдуетъ замѣтить, что Министромъ Финансовъ, высказавшимъ эти вгляды, былъ С. Ю. Витте, громкое имя котораго создалось, прежде всего, на желѣзнодорожномъ поприщѣ. Заканчивая историческую справку о развитіи желѣзнодорожной сѣти въ Донецкомъ бассейнѣ, не могу не указать на несомнѣнныя заслуги въ осуществленіи этой сѣти представительныхъ организацій—ежегодныхъ съѣздовъ и ихъ постояннаго совѣта—южнорусскихъ горнопромышленниковъ. Иниціативѣ и настойчивости этого учрежденія и отдѣльныхъ его представителей самая бойкая часть русской желѣзнодорожной сѣти многимъ обязана.

Нижеприведенный цифровой матеріалъ иллюстрируетъ постепенное развитіе желѣзнодорожной сѣти Донецкаго бассейна и, параллельно, ростъ горнозаводской промышленности, начиная съ шестидесятыхъ годовъ прош-

лаго столѣтія до нашихъ дней. На протяженіи полувѣка эти два экономическихъ фактора идутъ все время рука объ руку и какъ бы тянутъ другъ друга.

Вѣдомости №№ 1, 2 и 3 показываютъ, какъ съ перваго же года желѣзнодорожнаго строительства въ южномъ промышленномъ раіонѣ каждое послѣдующее пятилѣтіе неизмѣнно даетъ ростъ какъ длины сѣти, такъ и добычи полезныхъ ископаемыхъ на Югѣ Россіи. Выстроится новая дорога—она вызываетъ къ жизни новыя горнозаводскія предпріятія и увеличиваетъ производительность существующихъ. Ростъ грузовыхъ массъ, въ свою очередь, повышаетъ предъявляемыя промышленностью къ желѣзнымъ дорогамъ требованія, удовлетвореніе коихъ становится уже не по силамъ наличной сѣти и вызываетъ необходимость ея расширенія и vice versa. Наибольшаго вниманія заслуживаетъ послѣдняя вертикальная графа вѣдомости № 3, показывающая, что за исключеніемъ первыхъ двухъ пятилѣтій, такъ сказать младенческаго періода донецкой сѣти и донецкой промышленности, не могущаго вообще служить показателемъ ихъ взаимодѣйствія,—какъ только оба упомянутые факторы начали входить въ зрѣлый періодъ своего существованія и стали замѣтной величиною въ хозяйственной жизни государства, именно со второй половины семидесятыхъ годовъ, рядомъ съ абсолютнымъ ростомъ промышленности и протяженія желѣзнодорожной сѣти прогрессивно увеличивается интенсивность работы дорогъ, давая съ каждымъ новымъ пятилѣтіемъ большее, противъ предыдущаго, количество пудовъ на одну версту, несмотря на то, что на протяженіи такого длиннаго періода времени южной горнозаводской промышленности приходилось переживать и кризисные годы и остановки въ желѣзнодорожномъ строительствѣ, что подтверждаютъ вѣдомости №№ 1 и 4, изъ которыхъ видно, что иные годы кривая ежегоднаго

производства опускается и что въ строительствѣ новыхъ дорогъ въ южномъ промышленномъ раіонѣ нерѣдко наступали перерывы, которые, однако жъ ни разу не могли охватить цѣлаго пятилѣтія, уступая напору назрѣвшихъ потребностей.

Вѣдомости №№ 5, 6 и 7 представляютъ собою сводку данныхъ о вывозѣ Донецкаго минеральнаго топлива не по дорогамъ и станціямъ назначенія, какъ это обыкновенно практикуется въ желѣзнодорожной статистикѣ, а по губерніямъ и раіонамъ. Въ настоящее время, при существующей группировкѣ казенныхъ и частныхъ дорогъ, сложившейся подъ вліяніемъ разнообразныхъ причинъ, дорога, какъ таковая, не можетъ быть разсматриваема въ данномъ случаѣ, какъ особая географическая единица, отличающаяся отъ своей сосѣдки какими-либо опредѣленными характерными признаками. Иная захватываетъ одновременно Уральскую область, Астраханскую, Смоленскую и Московскую губерніи, а другая ограничивается предѣлами одной какой-либо губерніи или даже незначительной ея части и, наоборотъ, одна и та же губернія или даже одинъ и тотъ же городъ часто обслуживается нѣсколькими дорогами и падающее на него количество топлива раздробляется на разные источники. Постанціонныя же данныя, разрабатываемыя Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ подъ названіемъ „Сводная Статистика“, Харьковскимъ Угольнымъ Комитетомъ и отдѣльными дорогами, слишкомъ подробны и измельчены, чтобы при всей ихъ несомнѣнной цѣнности и крайней полезности могли дать цѣльную картину географическаго распредѣленія горнозаводскихъ продуктовъ, тѣмъ болѣе за рядъ лѣтъ.

По поводу вѣдомости № 4, заключающей данныя о производствѣ въ Россіи каждаго изъ главнѣйшихъ горнозаводскихъ грузовъ за всѣ годы съ 1860 по 1911 г.г.

надлежитъ обратить вниманіе на то, что таковая показываетъ не желѣзнодорожную перевозку, а добычу и производство безразлично поступили ли эти продукты на желѣзную дорогу или нѣтъ.

Этимъ объясняется то, что приведенныя въ вѣдомости количества всегда показываютъ большія цифры, чѣмъ итоги вѣдомостей №№ 5, 6 и 7.

Вѣдомость № 3, характеризующая взаимное вліяніе желѣзныхъ дорогъ и промышленности, изображаетъ количество добытыхъ продуктовъ на одну версту сѣти именно по даннымъ вѣд. № 1, такъ какъ нельзя не согласиться съ тѣмъ, что если добыча каменнаго угля нѣкоторыхъ крупныхъ шахтъ полностью или частью пережигается на мѣстѣ въ коксъ и тутъ же перерабатывается въ чугунъ, поступая на желѣзную дорогу уже въ видѣ вторичнаго или третичнаго продукта, то все-таки это оказывается возможнымъ только благодаря существованію желѣзной дороги, дающей этимъ заводамъ возможность получать потребныя имъ массы угля, кокса, известняка, руды т.-п. и вывозить на рынокъ чугунъ и желѣзо. Это одинаково относится къ тому значительному количеству угля, которое потребляется на мѣстѣ для отопленія котловъ и жилищъ рабочихъ и служащихъ.

Разборъ вѣдомостей №№ 5, 6 и 7 даетъ основаніе къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Первое мѣсто въ потребленіи Донецкаго топлива, какъ и слѣдовало ожидать, занимаетъ южнорусскій горнопромышленный раіонъ—ближайшій къ самому источнику топлива, обнимающій всего три губерніи—Екатеринославскую, Харьковскую и Донскую Область. Этотъ раіонъ беретъ 46—52 % всего вывоза. Если же взять цифру добычи, то на его долю падаетъ еще больше, такъ какъ вся разница между добычей и вывозомъ, т. е. то, что расходуется на мѣстѣ частью для эксплоатаціонныхъ

нуждъ самыхъ угольныхъ предпріятій и частью для переплавки тутъ же на чугунъ, потребляется исключительно въ этомъ раіонѣ. Къ числу заводовъ, расположенныхъ при собственныхъ копяхъ или работающихъ на мѣстномъ топливѣ, подвозимомъ собственными подъѣздными путями принадлежатъ заводы: Русско-Бельгійскій, Юзовскій, Макѣевскій, Кадіевскій Ольховскій Донецко-Юрьевскій. Другіе же крупнѣйшіе южнорусскіе металлургическіе заводы, потребляютъ донецкое топливо, привозимое по желѣзнымъ дорогамъ общаго пользованія какъ напр. Южно-русскій Днѣпровскій, Александровскій, Краматорскій, Дружковскій, частью Донецко-Юрьевскій и др. Какъ видно изъ вѣдомости № 8 распредѣленія вывоза по категоріямъ потребителей, металлургическое производство потребляетъ болѣе 20% всей угольной добычи Донецкаго бассейна. Изъ этого количества на долю заводовъ, находящихся внѣ юга Россіи, падаетъ не болѣе 2—3%.

На этотъ же раіонъ падаетъ львиная доля желѣзнодорожнаго потребленія, занимающаго вообще первое мѣсто въ ряду всѣхъ потребителей донецкаго минеральнаго топлива, какъ видно изъ вѣдомостей №№ 8 и 9, такъ какъ наибольшая часть желѣзнодорожнаго угля ставится для нуждъ дорогъ, обслуживающихъ Донецкій бассейнъ и южную горную промышленность. Эти дороги, будучи, во-первыхъ, ближе къ бассейну, могутъ имѣть донецкое минеральное топливо по цѣнамъ болѣе дешевымъ, чѣмъ другія желѣзныя дороги, отдаленныя отъ бассейна, почему и пользуются исключительно этимъ родомъ топлива, во-вторыхъ, работая гораздо интенсивнѣе прочихъ дорогъ Россіи, онѣ потребляютъ больше топлива. Не удивительно поэтому, что изъ 261 мил. Донецкаго топлива, вывезеннаго въ 1911 году для нуждъ желѣзныхъ дорогъ, 126 милл. или 48% падаетъ на Екатерининскую, Юго-Восточныя и Южныя желѣзныя дороги.

Равнымъ образомъ другія категоріи потребителей названныхъ трехъ губерній, для коихъ твердое минеральное топливо представляетъ ближайшее и, слѣдовательно, самое дешевое горючее,—пользуется въ данномъ раіонѣ для удовлетворенія своихъ промышленныхъ и домашнихъ потребностей исключительно донецкимъ каменнымъ углемъ.

Но не только абсолютное количество потребляемаго въ этомъ раіонѣ донецкаго топлива такъ сильно растетъ, достигнувъ въ 1911 году почти полмилліарда пудовъ, но и относительное его участіе, въ общемъ потребленіи, сравнительно съ другими раіонами, также увеличивается. Такъ, если мы изъ сказанной вѣдомости № 7 исключимъ первые годы 1905 и 1906, какъ вообще ненормальные, и возьмемъ пять лѣтъ 1907—1911, то увидимъ, что участіе сказаннаго раіона въ потребленіи Донецкаго каменнаго угля за это пятилѣтіе составляетъ:

1907	46,3%
1908	47,1
1909	47,7
1910	50,4
1911	52,0

Это явленіе находитъ себѣ объясненіе, съ одной стороны, въ развитіи южно-русской металлургіи, предъявляющей съ каждымъ годомъ все большее и большее требованіе на коксъ, а съ другой стороны въ постепенномъ усиленіи, въ связи съ общимъ развитіемъ промышленной конъюнктуры, работы мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ.

2) Второе мѣсто въ спискѣ раіоновъ, потребляющихъ минеральное топливо Донецкаго бассейна, занимаютъ Юго-западныя губерніи, дающія 23—27% всего вывоза. Крупнѣйшимъ потребителемъ этого раіона является сахарная промышленность, берущая, какъ видно

изъ таблицы № 8, 5—7% всего вывоза. Почти столько же берутъ желѣзныя дороги даннаго раіона и затѣмъ прочія отрасли обрабатывающей промышленности и частное потребленіе. Здѣсь донецкое топливо встрѣчается уже съ конкуренціей дровяного отопленія, которое, хотя и дорожаетъ съ каждымъ годомъ, но далеко еще не вытѣснено въ мѣстной промышленности минеральнымъ топливомъ. Этотъ же раіонъ служитъ ареною встрѣчи Донецкаго угля съ Домбровскимъ, который играетъ замѣтную роль въ мѣстномъ снабженіи, доставляя около одной четверти всего потребляемаго здѣсь угля. Слѣдуетъ оговориться, что входящія въ этотъ раіонъ южныя губерніи: Таврическая, Черниговская и Полтавская, къ Домбровскому топливу почти совершенно непричастны. Херсонская же губернія, хотя тоже довольно далека отъ Домбровскаго топлива, тѣмъ не менѣе беретъ въ иные годы до трехъ мил. пудовъ этого топлива. Главнымъ образомъ, это падаетъ на городъ Одессу.

3) Въ другихъ раіонахъ Россіи потребленіе Донецкаго топлива значительно ниже, чѣмъ въ описанныхъ двухъ. Крупнѣйшій изъ нихъ, центральный земледѣльческій, беретъ всего 8—11%. Главной причиной этого явленія служатъ географическая отдаленность и слабое развитіе мѣстной промышленности, а также обиліе здѣсь лѣсовъ.

4) Московскій промышленный раіонъ по количеству потребляемаго имъ Донецкаго топлива, почти равенъ предыдущему и на его долю падаетъ 3, 8—7,3 общаго вывоза. Въ этомъ раіонѣ, имѣющемъ также мѣстное топливо—бурый уголь, дрова и торфъ, происходитъ борьба твердаго и жидкаго горючаго съ перемежающимися побѣдами, дающими перевѣсъ то одному, то другому, несмотря на такое важное преимущество на сторонѣ нефти, какъ водная доставка. Не только промышленность, но и желѣз-

ныя дороги даннаго раіона представляютъ собою арену борьбы этихъ двухъ родовъ горючаго, невзирая на то, что переходъ съ одного рода на другой вызываетъ переустройство котловъ и, слѣдовательно, немалые единовременные расходы. Въ настоящее время цѣна нефтяного топлива достигла уже такой высоты, при которой угольное отопленіе представляетъ собою несомнѣнныя выгоды, и многіе крупные потребители раіона уже перешли гдѣ полностью, гдѣ частично, на угольное отопленіе послѣ того, какъ они только три—четыре года тому назадъ совершили переходъ съ нефти на уголь.

Нѣкоторую роль въ этомъ дѣлѣ играетъ распространеніе въ послѣднее время двигателей внутренняго сгоранія. Эти двигатели, вытѣсняя, съ одной стороны, каменный уголь даже въ самыхъ близкихъ къ Донецкому бассейну пунктахъ, съ другой стороны уменьшаютъ количество потребляемой нефти; но ихъ распространеніе еще не охватило крупнѣйшихъ потребителей Донецкаго топлива—желѣзныхъ дорогъ и большихъ заводовъ, почему ихъ значеніе пока не такъ велико. Распространеніе этихъ двигателей отчасти нѣсколько пріостановилось вслѣдствіе сильнаго вздорожанія нефти.

5) Въ Бѣлорусско-Литовскомъ, Сѣверно-Прибалтійскомъ и прочихъ, болѣе отдаленныхъ отъ Юга, раіонахъ, Донецкое минеральное топливо сдѣлало пока весьма неважныя завоеванія. Особый интересъ представляетъ борьба Донецкаго топлива съ иностраннымъ, преимущественно съ англійскимъ, въ Прибалтійскомъ раіонѣ, который привозитъ изъ-за границы свыше 150 мил. пудовъ минеральнаго топлива. Уже второе десятилѣтіе какъ правительство и Совѣтъ Съѣзда Горнопромышленниковъ Юга Россіи заняты этимъ важнымъ вопросомъ, имѣющемъ несомнѣнное государственное значеніе, обсуждая мѣропріятія къ достиженію вытѣсненія иностраннаго продукта

отечественнымъ. Въ этомъ направленіи дѣлаются попытки разнаго рода, какъ тарифнаго, такъ и эксплоатаціоннаго характера. Для Прибалтійскихъ портовъ установленъ отъ всѣхъ станцій Донецкаго бассейна болѣе пониженный, противъ нормальнаго, тарифъ. Въ послѣдніе годы перевозка Донецкаго угля въ балтійскіе порты производится также морскимъ путемъ черезъ Маріуполь. Съ своей стороны нѣкоторые казенные потребители въ раіонѣ, желая притти на помощь въ этомъ дѣлѣ русскимъ горнопромышленникамъ, вводятъ у себя Донецкое топливо взамѣнъ англійскаго. Предложены были также различныя мѣры къ созданію болѣе удобнаго и болѣе дешеваго желѣзнодорожнаго транспорта, въ томъ числѣ спеціальная желѣзная дорога особаго типа съ большеподъемнымъ подвижнымъ составомъ, которая давала бы возможность, при сильно пониженныхъ эксплоатаціонныхъ расходахъ, совершать массовыя перевозки Донецкаго каменнаго угля въ Прибалтійскій промышленный раіонъ. Само происхожденіе Сѣверо-Донецкой дороги, какъ упомянуто было выше, связано съ этой борьбою.

Къ сожалѣнію, наша статистика кончается 1911 годомъ, не заключая данныхъ текущаго 1912 года. Въ этомъ году, надо полагать, долевое участіе Прибалтійскаго раіона въ потребленіи Донецкаго каменнаго угля будетъ нѣсколько выше, чѣмъ въ каждый изъ предыдущихъ лѣтъ, чему была спеціальная причина—разразившаяся въ началѣ 1912 года грандіозная забастовка углекоповъ въ Англіи, почему нѣкоторые потребители англійскаго угля въ С.-Петербургѣ вынуждены были выписать Донецкій уголь, несмотря ни на какія препятствія. Съ прекращеніемъ забастовки въ Англіи, доставка Донецкаго топлива почти прекратилась, но результатъ этой забастовки, выразившійся въ повышеніи стоимости англійскаго угля въ С.-Петербургѣ и Ригѣ, несомнѣнно, подвинулъ нѣсколько разрѣшеніе вопроса о

замѣнѣ послѣдняго донецкимъ, уменьшивъ разницу въ стоимости того и другого угля на мѣстѣ его потребленія. Въ то время, когда пишутся настоящія строки, тарифныя учрежденія Министерства Финансовъ заняты обсужденіемъ вопроса объ установленіи желѣзнодорожнаго тарифа отъ Донецкаго бассейна до Балтійскихъ портовъ, съ такой пониженной ставкой, которая давала бы возможность Донецкому углю появляться въ болѣе значительныхъ количествахъ на Балтійскомъ побережьѣ.

Немалый интересъ представляетъ вѣдомость № 8, изображающая распредѣленіе Донецкаго топлива по категоріямъ потребителей. Здѣсь мы видимъ, что первое мѣсто безпрерывно занимаютъ желѣзныя дороги. Процентное отношеніе желѣзнодорожнаго потребленія къ общему составляетъ 26,2 — 37,2%. Дополнительныя данныя къ этому даетъ вѣдомость № 9, показывающая вывозъ по отдѣльнымъ дорогамъ, хотя, какъ сказано было выше, громадное большинство падаетъ на дороги, близкія къ бассейну, но немало Донецкаго угля берутъ и болѣе отдаленныя дороги, какъ Николаевская, Московско-Брестская и даже находящіяся въ лѣсныхъ раіонахъ: Риго-Орловская, Либаво-Роменская и Полѣсскія. Рѣзкіе скачки Рязанско-Уральской дороги послѣ 1905 года въ сторону увеличенія и послѣ 1909 года въ сторону уменьшенія объясняются переходомъ этой дороги сперва съ нефти на уголь и потомъ обратно, но съ 1912 года дорога вновь стала переходить на уголь. Даже столь близкая къ нефти дорога, какъ Владикавказская, увеличила въ настоящее время свое угольное потребленіе за счетъ нефтяного.

Если не подлежитъ сомнѣнію, что обрабатывающая промышленность не можетъ развиваться безъ топлива, то еще вѣрнѣе, что развитіе добычи послѣдняго немыслимо безъ усовершенствованныхъ путей сообщенія,

какими въ отношеніи каменнаго угля являются въ Россіи преимущественно желѣзныя дороги. Прилагаемый табличный и графическій матеріалъ изображаетъ развитіе желѣзнодорожной сѣти въ горнопромышленномъ раіонѣ Юга Россіи, а равно то, что желѣзныя дороги на Югѣ Россіи дали русской промышленности,—это тѣ милліарды пудовъ каменнаго угля, чугуна, желѣза, соли и т. п., количество коихъ столь огромно, что ихъ хватило бы на засыпку цѣлыхъ озеръ. Безъ желѣзныхъ дорогъ все это продолжало бы покоиться въ нѣдрахъ земли, какъ покоилось тысячелѣтія.

Посмотримъ теперь, что даетъ въ настоящее время эта масса минераловъ, въ качествѣ объекта перевозки, желѣзнодорожной сѣти. Точный учетъ, конечно, представляется весьма затруднительнымъ и даже излишнимъ, но достаточно подойти къ нему хотя бы съ грубой приблизительностью. Соображаясь со средними пробѣгами и тарифными ставками каждаго рода изъ этихъ грузовъ, можемъ принять сумму провозныхъ платъ, уплачиваемыхъ за ихъ перевозку желѣзнымъ дорогамъ въ 1911 году, въ слѣдующемъ видѣ:

Минеральное топливо .	51.721.010 руб.
Руда	16.473.964 „
Чугунъ, желѣзо и издѣлія	15.670.100 „
Соль	3.187.594 „
Сода	1.761.332 „
Итого . .	88.814.000 руб.

Какъ видно изъ этихъ цифръ, уже одна общая сумма вышеупомянутаго дохода отъ перевозки горнозаводскихъ грузовъ, дѣлимая на ту часть желѣзнодорожной сѣти Юга Россіи, которая входитъ въ нашъ обзоръ, даетъ такую сумму валового дохода, котораго хватило бы на существованіе сѣти въ 2 раза больше описанной нами. Но

было бы далеко недостаточно, если бы мы ограничились для этихъ выводовъ приведенной суммой дохода и не приняли бы во вниманіе всѣхъ другихъ сборовъ, которые получаются желѣзнодорожною сѣтью южнаго горнопромышленнаго раіона. Расцвѣтшая въ этомъ раіонѣ за истекшій полувѣковой періодъ горная промышленность вызвала къ жизни великое множество разнообразныхъ отраслей промышленной дѣятельности, развила въ краѣ торговлю и кредитъ, увеличила какъ количество, такъ и благосостояніе мѣстнаго населенія, создала цвѣтущіе города и поселенія, переполненные потребителями всевозможныхъ товаровъ, привозимыхъ изъ другихъ раіоновъ, и содѣйствовала возникновенію такихъ крупныхъ портовыхъ пунктовъ, какъ Маріуполь, Таганрогъ и Ростовъ и въ самое послѣднее время положила основаніе къ созданію русскаго торговаго флота не только каботажнаго, но и заграничнаго. Все это создаетъ для мѣстной сѣти грузооборотъ дорого оплачиваемыхъ товаровъ и пассажирское движеніе, весьма интенсивное въ этихъ мѣстахъ.

Такимъ образомъ можно смѣло сказать, что работа той части русской сѣти, которая обслуживаетъ горнопромышленный раіонъ Юга Россіи, насчитывающей всего 3364 версты, питаетъ своими доходами еще много тысячъ верстъ прочей русской желѣзнодорожной сѣти.

Ноябрь, 1912 г.

Приложеніе 1.

СПИСОКЪ

линій и вѣтвей южнаго горнопромышленнаго раіона съ указаніемъ ихъ протяженія и времени открытія.

Наименованіе линій и вѣтвей.	Протяженіе въ верстахъ	Время открытія.
I. Екатерининская.		
Ростовъ-Никитовка.	228	1869 г.—декабрь
Ясиноватая-Еленовка. . . .	38	1872 „—мартъ.
Синельн.-Н.Днѣпровск . . .	40	1873 „—ноябрь.
Синельн.-Ек.-Синельн.-Ю. .	2	1873 „ „
Дебальцево-Хацепетовка . .	12	1878 „—декабрь
Хацепетовка-Никитовка. . .	16	1878 „ „
Дебальцево-Звѣрево	146	1878 „ „
Дебальцево-Попасная. . . .	63	1878 „ „
Дебальцево-Луганскъ. . . .	72	1878 „ „
Попасная-Лисичанскъ . . .	40	1879 „—май.
Хацепетовка-Кринич	35	1879 „—август.
Криничная-Ясиноватая . . .	13	1879 „—октяб.
Еленовка-Маріуполь	100	1882 „—ноябрь

Наименованіе линій и вѣтвей.	Протяженіе въ верстахъ.	Время открытія.
Ясиноватая-Синельник. . .	208	1884 г.—май.
Н.-Днѣпр.-Долинская . . .	228	1884 „— „
Запорожье-Тритузная. . . .	12	1884 „ „
Долгинцево-Карнаватка. . .	7	1884 „ „
Авдѣевка-Юзово.	13	1884 „ „
Ясиноватая-Щегловка . . .	11	1888 „—ноябр.
Щегловка-Мушкетово . . .	8	1888 „—декаб.
Криничная-Ханженково. . .	6	1889 „—май,
Щегловка 2-я-Кальміусъ. . .	6	1889 „—февр.
Карнаватка-Роковатая . . .	17	1893 „—ноябрь
Роковатая-Колачевск. . . .	4	1895 „—декаб.
Купянскъ-Лисичанскъ . . .	117	1895 „— „
Луганскъ-Миллерово. . . .	105	1898 „—ноябрь
Верховцево-Колачевск. . . .	86	1898 „—декаб.
Чаплино-Бердянскъ	195	1898 „ „
Попасная-Никитовка	49	1899 „—август.
Колпаково-Первозванова . .	34	1899 „—ноябрь

Наименованіе линій и вѣтвей.	Протяженіе въ верстахъ.	Время открытія.
Мушкетово-Гласная	2	1899 г.—декаб.
Мушкетово-Доля	32	1899 „ „
Штеровка-Криндачевка. . .	13	1900 „—ноябрь
Криндачевка-Нагольч. . . .	6	1900 „ „
Криндачевка-Хруст.	6	1900 „ „
Криндачевка-Боково	8	1900 „ „
Щетово-Антрацитъ.	9	1900 „ „
Щетово-Желѣзо	9	1900 „ „
Алчевское-Овраги	10	1900 „ „
Купянскъ-Купянскъ-Узл. . .	3	1901 „—февр.
Кривой Рогъ - Николо-Коз.	29	1901 „—іюль.
Садки-Нижне-Крынка. . . .	12	1901 „—август.
Никитовка-Очеретино. . . .	45	1902 „—октяб.
Алчевское-Тупиковая . . .	5	1903 „—сент.
Алчевское-Пугачево	6	1903 „ „
Долгинцево-Кичкасъ. . . .	164	1904 „—мартъ.
Апост. Николо-Козельск. . .	41	1904 „ „

Наименованіе линій и вѣтвей.	Протяженіе въ верстахъ.	Время открытія.
Караванная-Иловайская. . .	33	1904 г.—мартъ.
Александровск.-Волнов. . .	224	1904 „—август.
Иловайская-Чернухино . . .	80	1904 „ „
Моспино-Макѣевка.	20	1904 „—май.
Камышев.-Горск.-Иван. . .	11	1908 „—сент.
Кичкасъ-Александровск. . .	12	1908 „—апрѣл.
Чистяков.-Безчинская. . . .	24	1908 „—декаб.
Картушино-Прищепное . . .	8	1911 „—февр.
II. Сѣверо-Донецкая.		
Лиманъ-Родаково	106	1911 „—сент.
Сентяновка-Орловская . . .	20	1911 „—декаб.
Сентяновка-Бѣжановка. . .	11	1911 „ „
Лиманъ-Славянскъ	25	1911 „—сент.
Слав. Курортъ-Краматор. . .	17	1911 „ „
III. Юго-Восточныя.		
Шахтная-Аксай	62	1861 „—май.

Наименованіе линій и вѣтвей.	Протяженіе въ верстахъ.	Время открытія.
Каменоломни-Грушевка. . .	6	1861 г.—декаб.
Лихая-Шахтная.	68	1871 „ „
Аксай-Ростовъ	25	1876 „ „
Шахтная-Власовка.	11	1894 „—январь
Лихая-Грачи	67	1900 „—іюнь.
IV. Южныя.		
Славянскъ-Никитовка . . .	70	1869 „—декаб.
Константиновка-Ясинов. . .	48	1872 „—мартъ.
Краматорская-Попасная. . .	79	1878 „—декаб.
Ступки-Бахмутъ.	4	1878 „ „
Славянск.-Соляные Зав. . .	7	1894 „—февр.

Приложеніе 2.

ТАБЛИЦА

длины желѣзнодорожной сѣти юга Россіи съ 1861 — 1911 гг.

ГОДЫ.	Построено верстъ.	ИТОГО съ предыдущимъ.
1861	68	68
1869	298	366
1871	68	434
1872	86	520
1873	42	562
1876	25	587
1878	392	979
1879	88	1067
1882	100	1167
1884	468	1635
1888	19	1654
1889	12	1666
1893	17	1683
1894	18	1701
1895	121	1822
1898	386	2208
1899	117	2325
1900	141	2466
1901	46	2512
1902	45	2557
1903	11	2568
1904	562	3130
1908	47	3177
1911	187	3364

Приложеніе 3.

РАЗВИТІЕ

горнозаводской промышленности и желѣзнодорожной сѣти на югѣ Россіи съ 1860—1911 г.г. по пятилѣтіямъ (тыс. пуд.).

ГОДЫ.	Добыча и производство горнозавод. продукт. на югѣ Россіи по пятилѣтіямъ.	Средняя длина желѣзнодорожной сѣти юга Россіи за данное пятилѣтіе.	Количество горнозаводск. продуктовъ приход. на версту въ годъ.
1860—1864	37.148	68	109
1865—1869	56.439	128	88
1870—1874	157.118	489	64
1875—1879	326.144	756	86
1880—1884	550.211	1221	90
1885—1889	854.206	1645	104
1890—1894	1.502.931	1676	179
1895—1899	3.020.531	2000	302
1900—1904	5.026.685	2647	380
1905—1909	6.843.635	3149	435
1910—1911	3.142.797	3266	481

Приложеніе 4.

ПРОИЗВОДСТВО ГОРНОЗАВОДСКИХЪ ПРОДУКТОВЪ ВЪ РОССІИ СЪ 1860 ПО 1911 ГОДЪ.

(Тысячи пудовъ).

Годы.	Минеральное топливо.		Чугунъ.		Соль.		Руда.		Всего горнозаводскихъ продукт.	
	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.
1860	18.290	6.000	20.408	—	26.233	—	—	—	64.931	6.000
1861	23.380	10.200	19.451	—	26.420	—	—	—	69.251	10.200
1862	21.235	7.100	15.268	8	45.734	—	—	—	82.237	7.108
1863	21.765	6.400	17.027	79	30.929	49	11.315	—	81.036	6.528
1864	24.525	7.000	18.301	194	22.159	118	33.412	—	98.397	7.312
1865	23.595	10.000	18.281	168	30.639	217	38.256	—	110.771	10.385
1866	27.870	13.700	18.508	117	39.470	261	33.803	—	119.651	14.078
1867	26.785	9.400	17.553	117	44.226	242	—	—	88.564	9.759
1868	27.480	8.000	19.807	260	36.798	233	37.523	300	84.085	8.493
1869	36.755	13.400	20.104	324	39.777	—	29.501	1.160	96.636	13.724
1870	42.355	15.600	21.945	352	29.014	78	45.996	1.327	139.310	17.357
1871	50.527	20.500	21.933	396	27.878	34	45.949	1.394	146.287	22.324
1872	66.295	36.300	24.375	529	39.712	103	50.396	1.371	180.778	38.303
1873	71.586	37.768	23.484	631	46.122	137	51.476	2.735	192.668	41.271
1874	78.795	34.089	21.795	496	44.289	173	53.357	3.105	198.236	37.863
1875	103.773	50.861	24.880	623	35.739	352	59.382	2.229	223.774	54.065

ГОДЫ.	Минеральное топливо.		Чугунъ.		Соль.		Руда.		Всего горнозаводскихъ продукт.	
	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.
1876	111.299	58.453	25.448	1.021	43.740	507	57.470	3.048	237.957	63.029
1877	109.137	48.912	23.060	1.464	28.952	704	49.967	1.475	211.116	52.555
1878	153.982	69.071	24.659	1.481	47.679	897	53.455	3.962	279.775	75.411
1879	178.238	76.499	25.405	943	49.930	1.318	58.722	2.324	312.295	81.084
1880	200.785	86.347	26.091	1.089	47.572	1.635	60.200	2.742	334.648	91.813
1881	213.258	91.298	27.380	1.399	50.734	2.295	60.268	4.548	351.640	99.540
1882	230.194	106.250	26.972	1.787	101.769	4.421	64.086	7.207	423.021	119.665
1883	242.799	107.317	28.393	1.816	69.472	6.495	58.990	5.555	399.654	121.183
1884	239.921	101.545	29.793	1.808	62.501	9.466	59.808	5.191	392.023	118.010
1885	260.578	114.946	30.808	1.979	69.180	11.925	64.962	7.237	425.528	136.087
1886	279.393	128.655	31.578	2.870	73.066	17.008	64.955	5.667	448.992	154.200
1887	276.779	125.484	36.410	4.000	70.616	16.279	75.961	10.009	459.766	155.772
1888	316.594	136.760	39.554	5.302	67.951	15.032	85.313	13.989	509.412	171.083
1889	379.350	189.869	44.361	8.671	85.122	17.516	97.448	21.008	606.281	237.064
1890	367.204	183.249	55.212	13.228	84.857	15.780	106.497	22.998	613.770	235.255
1891	380.527	191.859	60.030	15.235	82.490	16.606	116.320	28.816	639.367	252.516
1892	424.053	218.057	64.057	17.029	89.042	19.595	121.560	33.646	698.712	288.327
1893	464.818	239.832	68.868	19.869	82.482	18.481	124.593	39.557	740.761	317.739
1894	534.941	295.852	80.075	27.158	82.675	19.559	150.399	66.525	848.090	409.094
1895	555.463	298.311	87.272	33.636	94.029	19.975	180.676	61.403	917.440	413.325

ГОДЫ.	Минеральное топливо.		Чугунъ.		Соль.		Руда.		Всего горнозаводскихъ продукт.	
	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Итого въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.	Въ Россіи.	Въ томъ числѣ на югѣ Россіи.
1896	572.500	311.763	97.553	38.760	82.188	22.023	203.881	79.569	956.122	452.115
1897	683.928	414.730	112.899	46.181	95.354	23.719	249.080	121.119	1.141.261	605.749
1898	751.371	461.883	135.378	61.332	91.916	26.511	278.401	133.610	1.257.066	683.336
1899	853.136	562.795	163.746	82.485	102.646	27.795	388.576	192.931	1.508.104	866.006
1900	1.003.113	691.470	177.217	91.832	120.146	27.356	413.337	215.479	1.713.813	1.026.137
1901	1.008.953	664.811	173.142	91.979	104.147	30.577	311.799	149.260	1.598.041	936.627
1902	1.005.240	654.902	156.815	84.272	112.761	29.792	268.935	140.622	1.543.751	909.588
1903	1.090.873	707.141	150.486	83.454	102.078	32.027	278.555	169.579	1.621.992	992.201
1904	1.197.107	798.570	180.316	110.641	116.500	30.900	337.545	222.021	1.831.468	1.162.132
1905	1.146.383	795.930	165.809	103.094	112.559	26.545	334.015	197.957	1.758.766	1.123.526
1906	1.356.654	908.680	164.361	102.006	106.518	33.005	373.094	230.311	2.000.627	1.274.002
1907	1.537.285	1.060.530	172.307	111.074	114.336	31.448	391.972	260.343	2.215.900	1.463.395
1908	1.610.090	1.114.880	171.740	117.415	112.765	32.588	328.520	242.007	2.223.115	1.506.890
1909	1.591.823	1.089.500	175.411	122.879	137.954	34.091	312.291	229.352	2.217.479	1.475.822
1910	1.520.044	1.018.780	185.689	126.385	125.029	34.640	344.177	252.928	2.174.939	1.432.733
1911	1.709.842	1.209.710	219.100	150.000	129.000	37.023	428.966	313.331	2.486.908	1.710.064

Приложеніе 5.

Вѣдомость

потребленія каменнаго угля по губерніямъ и областямъ Россіи съ указаніемъ раіоновъ добычи

въ тысячахъ пудовъ.

Губернии и области.	1908 г. Донецкій уголь.	1908 г. Домбровскій уголь.	1908 г. Подмосковн. уголь.	1908 г. Уральскій уголь.	1908 г. ИТОГО тыс. пуд.	1909 г. Донецкій уголь.	1909 г. Домбровскій уголь.	1909 г. Подмосковн. уголь.	1909 г. Уральскій уголь.	1909 г. ИТОГО тыс. пуд.	1910 г. Донецкій уголь.	1910 г. Домбровскій уголь.	1910 г. Подмосковн. уголь.	1910 г. Уральскій уголь.	1910 г. ИТОГО тыс. пуд.	1911 г. Донецкій уголь.	1911 г. Домбровскій уголь.	1911 г. Подмоск. уг.	1911 г. Урал. уголь.	1911 г. ИТОГО тыс. пуд.
Южныя горнопромышленныя.																				
Екатеринослав. .	228.325	5	—	—	228.330	236.056	11	—	—	236.067	236481	—	—	—	236481	30.162	—	—	—	301.162
Харьковская. . .	80.335	128	—	—	80.463	75.058	1	—	—	75.059	74.003	—	—	—	74 003	88.517	4	—	—	88.521
Донская об. . .	93.871	—	—	—	93.871	85.304	—	—	—	85.304	86.442	—	—	—	86.442	103149	—	—	—	103.149
Итого. .	402.531	133	—	—	402.664	396.418	12	—	—	396.430	396926	—	—	—	396926	492828	4	—	—	492.832
Центральныя.																				
Курская	23.765	—	—	—	23.765	23.767	1	—	—	23.768	24.253	—	—	—	24.253	28.338	—	—	—	28.338
Орловская . . .	14.509	—	4	—	14.513	9.772	—	10	—	9.782	8.094	45	27	—	8.166	11.578	—	—	—	11.578
Тульская	11.159	2	1695	—	12.856	10.355	1	1.183	—	11.539	7.105	—	1056	—	8.161	5.855	1	—	—	5.856
Рязанская . . .	12.391	—	499	-	12.890	9.428	—	320	—	9.748	6.545	—	445	—	6.990	5.010	—	—	—	5.010
Тамбовская . . .	18.126	1	125	—	18.252	11.673	—	93	—	11.766	8.324	—	54	—	8.378	11.487	—	—	—	11.487
Воронежская . .	21.041	—	—	—	21.041	18.861	—	—	—	18.861	18.139	—	—	—	18.139	17.593	—	—	—	17.593
Итого. .	100.991	3	2323	—	103.317	85.856	2	1.606	--	85.464	72.460	45	1582	—	74.087	79.861	1	—	—	79.862

ГУБЕРНІИ и ОБЛАСТИ.	1908 г. Донецкій уголь.	1908 г. Домбровскій уголь.	1908 г. Подмосковн. уголь.	1908 г. Уральскій уголь.	1908 г. ИТОГО тыс. пуд.	1909 г. Донецкій уголь.	1909 г. Домбровскій уголь.	1909 г. Подмосковн. уголь.	1909 г. Уральскій уголь.	1909 г. ИТОГО тыс. пуд.	1910 г. Донецкій уголь.	1910 г. Домбровскій уголь.	1910 г. Подмосковн. уголь.	1910 г. Уральскій уголь.	1910 г. ИТОГО тыс. пуд.	1911 г. Донецкій уголь.	1911 г. Домбровскій уголь.	1911 г. Подмоск. уг.	1911 г. Урал. уголь.	1911 г. ИТОГО тыс. пуд.
Средне-Волжск.																				
Симбирская. .	237	—	1	—	238	333	—	—	—	333	279	—	—	—	279	302	—	—	—	302
Саратовская. . .	12.708	—	1	—	12.709	9.475	13	—	—	9.488	7.388	—	1	—	7.389	7.971	—	—	—	7.971
Пензенская . . .	2.414	—	—	—	2.414	1.851	—	—	—	1.851	2.016	—	1	—	2.017	1.398	—	—	—	1.398
Казанская. . . .	128	—	—	—	128	145	—	1	—	146	171	—	—	—	171	161	—	—	—	161
Нижегородск. . .	546	—	—	—	546	535	1	14	—	550	564	1	1	—	566	650	2	—	—	652
Итого. .	16.033	—	2	—	16.035	12.339	14	15	—	12.368	10.418	1	3	—	10.422	10.482	2	—	—	10.484
Восточныя.																				
Оренбургская . .	692	—	—	—	692	497	—	—	281	778	723	—	—	1	724	728	—	—	—	728
Самарская . . .	708	—	—	—	708	951	—	—	—	951	1.428	—	1	—	1.429	857	—	—	—	857
Астраханская . .	572	—	—	—	572	1.053	—	—	—	1.053	842	—	—	—	842	827	—	—	—	827
Уральская . . .	139	—	—	—	139	89	—	—	—	89	102	—	—	—	102	113	—	—	—	113
Итого. .	2.111	—	—	—	2.111	2.590	—	—	281	2.871	3.095	—	1	1	3.097	2.525	—	—	—	2.525

ГУБЕРНІИ и ОБЛАСТИ.	1908 г. Донецкій уголь.	1908 г. Домбровскій уголь.	1908 г. Подмосковн. уголь.	1908 г. Уральскій уголь.	1908 г. ИТОГО тыс. пуд.	1909 г. Донецкій уголь.	1909 г. Домбровскій уголь.	1909 г. Подмосковн. уголь.	1909 г. Уральскій уголь.	1909 г. ИТОГО тыс. пуд.	1910 г. Донецкій уголь.	1910 г. Домбровскій уголь.	1910 г. Подмосковн. уголь.	1910 г. Уральскій уголь.	1910 г. ИТОГО тыс. пуд.	1911 г. Донецкій уголь.	1911 г. Домбровскій уголь.	1911 г. Подмоск. уг.	1911 г. Урал. уголь.	1911 г. ИТОГО тыс. пуд.
Юго-Западныя.																				
Кіевская.	30.971	2.010	—	—	32.981	32.217	1.367	—	—	33.584	31.591	2.207	—	—	33.798	41.936	2.152	—	—	44.087
Подольская. . .	14.198	561	—	—	14.759	16.208	569	—	—	16.777	17.063	1.026	—	—	18.089	21.413	746	—	—	22.159
Волынская. . . .	7.262	1.372	—	—	8.634	3.813	942	—	—	4.755	2.734	1.421	—	—	4.155	9.975	2.265	—	—	12.240
Бессарабская. . .	4 527	385	—	—	4.912	6.204	496	—	—	6.700	4.935	551	—	—	5.486	4.016	414	—	—	4.430
Херсонская . . .	83.420	1.442	—	—	84.862	100.284	1.530	—	—	101.814	76.420	3.307	—	—	79.727	85.574	2.502	—	—	88.076
Таврическая . .	25.908	—	—	—	25.908	10.838	—	—	—	10.838	24.837	1	—	—	24.838	29.123	—	—	—	29.123
Черниговская . .	9.743	2	—	—	9.745	9.793	—	—	—	9.793	10.745	3	—	—	10.748	11.841	9	—	—	11.850
Полтавская. . .	20.910	2	—	—	20.912	22.713	—	—	—	22.713	18.135	—	—	—	18.135	23.206	8	—	—	23.214
Итого. .	196.939	5.774	—	—	202.713	202.070	4.904	—	—	206.974	186460	8.516	—	—	194976	227084	8.096	—	—	235.180
Москов. промышл. районъ.																				
Московская . . .	50.137	1.722	1070	—	52.929	44.265	615	966	—	45.846	37.231	605	1125	—	38.961	42.376	1.004	—	—	43.380
Владимірская . .	3.772	—	2	—	3.774	2.951	—	14	—	2.965	1.422	—	7	—	1.429	1.044	4	—	—	1.048
Калужская. . . .	5.164	1	—	—	5.165	3.917	1	1	—	3.919	3.511	2	2	—	3.515	4.722	3	—	—	4.725

ГУБЕРНІИ и ОБЛАСТИ.	1908 г. Донецкій уголь.	1908 г. Домбровскій уголь.	1908 г. Подмосковн. уголь.	1908 г. Уральскій уголь.	1908 г. ИТОГО тыс. пуд.	1909 г. Донецкій уголь.	1909 г. Домбровскій уголь.	1909 г. Подмосковн. уголь.	1909 г. Уральскій уголь.	1909 г. ИТОГО тыс. пуд.	1910 г. Донецкій уголь.	1910 г. Домбровскій уголь.	1910 г. Подмосковн. уголь.	1910 г. Уральскій уголь.	1910 г. ИТОГО тыс. пуд.	1911 г. Донецкій уголь.	1911 г. Домбровскій уголь.	1911 г. Подмоск. уг.	1911 г. Урал. уголь.	1911 г. ИТОГО тыс. пуд.
Тверская	2.026	1	—	—	2.027	3.320	1	8	—	3.329	3.003	1	1	—	3.005	2.860	—	—	—	2.860
Ярославская . .	466	—	—	—	466	468	2	—	—	470	406	1	—	—	407	393	2	—	—	395
Костромская. . .	531	—	—	—	531	400	—	—	—	400	405	3	—	—	408	373	—	—	—	373
Итого. .	62.096	1.724	1072	—	64.892	55.321	619	989	—	56.929	45.978	612	1.135	—	47.725	51.768	1.013	—	—	52.781
Бѣлорус. и Литовск.																				
Могилевская . .	2.472	205	—	—	2.677	2.500	229	—	—	2.729	2.072	4	—	—	2.076	3.549	2	—	—	3.551
Минская . . .	5.611	12	—	—	5.623	4.461	11	—	—	4.472	2.995	21	—	—	3.016	5.182	14	—	—	5.196
Витебская. . . .	2.495	—	—	—	2.495	3.337	—	—	—	3.337	4.248	4	—	—	4.252	5.284	63	—	—	5.347
Смоленская. . .	3.582	—	1	—	3.583	3.910	—	—	—	3.910	3.157	—	—	—	3.157	2.897	1	—	—	2.898
Виленская . . .	4.226	83	—	—	4.309	3.999	116	—	—	4.115	4.017	153	—	—	4.170	4.340	241	—	—	4.581
Ковенская . . .	2.348	19	—	—	2.367	1.565	3	—	—	1.568	1.717	217	—	—	1.934	1.779	10	—	—	1.789
Гродненская . .	4.536	3.537	1	—	8.074	3.277	3.615	—	—	6.892	2.777	3.061	—	—	5.838	7.155	8.071	—	—	15.226
Итого. .	25.270	3.856	2	—	29.128	23.049	3.974	—	—	27.023	20.983	3.460	—	—	24.443	30.186	8.402	—	—	38.588
Сѣверн. и Прибалт.																				
Архангельск. . .	1	—	—	—	1	3	—	—	—	3	3	—	—	—	3	4	—	—	—	4

ГУБЕРНІИ и ОБЛАСТИ.	1908 г. Донецкій уголь.	1908 г. Домбровскій уголь.	1908 г. Подмосковн. уголь.	1908 г. Уральскій уголь.	1908 г. ИТОГО тыс. пуд.	1909 г. Донецкій уголь.	1909 г. Домбровскій уголь.	1909 г. Подмосковн. уголь.	1909 г. Уральскій уголь.	1909 г. ИТОГО тыс. пуд.	1910 г. Донецкій уголь.	1910 г. Домбровскій уголь.	1910 г. Подмосковн. уголь.	1910 г. Уральскій уголь.	1910 г. ИТОГО тыс. пуд.	1911 г. Донецкій уголь.	1911 г. Домбровскій уголь.	1911 г. Подмоск. уг.	1911 г. Урал. уголь.	1911 г. ИТОГО тыс. пуд.
Вологодская. . .	16	—	—	—	16	18	—	—	1	19	76	—	—	—	76	119	—	—	—	119
С.-Петербургская	5.760	11	—	—	5.771	9.550	2	—	—	9.552	12.389	1	—	—	12.390	10.698	6	—	—	10.704
Псковская. . . .	230	1	—	—	231	580	1	—	—	581	1.096	—	—	—	1.096	428	—	—	—	428
Новгородская . .	4.560	—	—	—	4.560	4.649	—	—	-	4.649	3.277	—	—	—	3.277	5.095	—	—	—	5.095
Лифляндская . .	4.252	5	—	—	4.257	4.677	—	—	—	4.677	3.763	—	—	—	3.763	3.477	28	—	—	3.505
Курляндская . .	2.903	2	—	—	2.905	2.946	—	—	—	2.946	1.353	1	—	—	1.354	1.054	—	—	—	1.054
Эстляндская. . .	4.543	—	—	—	4.543	4.433	—	—	—	4.433	3.636	—	—	—	3.636	3.136	—	—	—	3.136
Итого. .	22.265	19	—	—	22.284	26.856	3	—	1	26.860	25.593	2	—	—	25.595	24.011	34	—	—	24.045
Пріуральскія.																				
Пермская. . . .	1.147	—	—	—	1.147	978	—	—	17.265	18.243	1.306	—	—	13.982	15.288	1.563	—	—	—	1.563
Вятская	6	—	—	—	6	9	—	—	5	14	9	—	—	2	11	9	—	—	—	9
Уфимская. . . .	309	—	—	—	309	297	—	—	24	321	384	—	—	1	385	351	—	—	—	351
Итого. .	1.462	—	—	—	1.462	1.284	—	—	17.294	18.578	1.699	—	—	13.985	15.684	1.923	—	—	—	1.923

ГУБЕРНІИ и ОБЛАСТИ.	1908 г. Донецкій уголь.	1908 г. Домбровскій уголь.	1908 г. Подмосковн. уголь.	1908 г. Уральскій уголь.	1908 г. ИТОГО тыс. пуд.	1909 г. Донецкій уголь.	1909 г. Домбровскій уголь.	1909 г. Подмосковн. уголь.	1909 г. Уральскій уголь.	1909 г. ИТОГО тыс. пуд.	1910 г. Донецкій уголь.	1910 г. Домбровскій уголь.	1910 г. Подмосковн. уголь.	1910 г. Уральскій уголь.	1910 г. ИТОГО тыс. пуд.	1911 г. Донецкій уголь.	1911 г. Домбровскій уголь.	1911 г. Подмоск. уг.	1911 г. Урал. уголь.	1911 г. ИТОГО тыс. пуд.
Привислянскія.																				
Варшавская. . .	1.950	80.623	—	—	82.573	2.131	74.903	—	—	77.034	2.079	75.320	—	—	77.399	2.640	101.679	—	—	104.319
Калишская . . .	1	362	—	—	363	8	1.813	—	—	1.821	37	2.186	—	—	2.223	26	1.261	—	—	1.287
Кѣлецкая. . . .	50	7.326	—	—	7.376	9	7.463	—	—	7.472	29	7.827	—	—	7.856	33	11.048	—	—	11.077
Ломжинская. . .	197	1.455	—	—	1.652	183	953	—	—	1.136	87	7.987	—	—	8.074	120	1.469	—	—	1.589
Люблинская. . .	193	4.727	—	—	4.920	112	5.797	—	—	5.909	239	4.897	—	—	5.136	244	8.746	—	—	8.990
Петроковская. .	195	126.126	—	—	126.321	31	113.012	—	—	113.043	110	102.880	—	—	102.990	203	136.086	—	—	136.289
Плоцкая	19	1.689	—	—	1.708	34	716	—	—	750	40	1.265	—	—	1.305	37	1.977	—	—	2.014
Радомская . .	255	7.605	—	—	7.860	93	9.490	—	—	9.583	118	11.470	—	—	11.588	116	11.284	—	—	11.400
Сувалкская . . .	50	94	—	—	144	67	72	—	—	139	65	54	—	—	119	70	78	—	—	148
Сѣдлецкая. . . .	65	1.032	—	—	1.097	58	872	—	—	930	82	984	—	—	1.066	70	3.198	—	—	3.268
Итого. .	2.975	231.039	—	—	234.014	2.726	215.091	—	—	217.817	2.886	214.870	—	—	217.756	3.559	276.822	—	—	280.381
Кавказскія.																				
Ставропольск. . .	1.989	—	—	—	1.989	2.425	—	—	—	2.425	1.746	—	—	—	1.746	2.548	—	—	—	2.548
Кубанская . . .	9.642	3	—		9.645	9.674	—	—	—	9.674	8.384	—	—	—	8.384	10.160	—	—	—	10.160

ГУБЕРНІИ и ОБЛАСТИ.	1908 г. Донецкій уголь.	1908 г. Домбровскій уголь.	1908 г. Подмосковн. уголь.	1908 г. Уральскій уголь.	1908 г. ИТОГО тыс. пуд.	1909 г. Донецкій уголь.	1909 г. Домбровскій уголь.	1909 г. Подмосковн. уголь.	1909 г. Уральскій уголь.	1909 г. ИТОГО тыс. пуд.	1910 г. Донецкій уголь.	1910 г. Домбровскій уголь.	1910 г. Подмосковн. уголь.	1910 г. Уральскій уголь.	1910 г. ИТОГО тыс. пуд.	1911 г. Донецкій уголь.	1911 г. Домбровскій уголь.	1911 г. Подмоск. уг.	1911 г. Урал. уголь.	1911 г. ИТОГО тыс. пуд.
Терская	3.873	—	—	—	3.873	3.901	—	—	—	3.901	3.305	—	—	—	3.305	4.865	—	—	—	4.865
Дагестанская . .	334	—	—	—	334	1.943	—	—	—	1.943	219	—	—	—	219	852	—	—	—	852
Елисаветпольск. .	117	—	—	—	117	144	—	—	—	144	232	—	—	—	232	152	—	—	—	152
Карская обл. . .	—	—	—	—	—	32	—	—	—	32	39	—	—	—	39	167	—	—	—	167
Тифлисская . .	568	—	—	—	568	647	—	—	—	647	667	—	—	—	667	858	—	—	—	858
Кутаисская . . .	1.854	—	—	—	1.854	1.909	—	—	—	1.909	1.893	—	—	—	1.893	1.168	—	—	—	1.168
Эриванская . . .	118	—	—	—	118	52	—	—	—	52	72	—	—	—	72	107	—	—	—	107
Бакинская . . .	425	3	—	—	428	306	3	—	—	309	342	—	—	—	342	435	—	—	—	435
Черноморская . .	2.963	—	—	—	2.963	2.764	—	—	—	2.764	3.380	—	—	—	3.380	2.132	—	—	—	2.132
Итого. .	21.883	6	—	—	21.889	23.797	3	—	—	23.800	20.279	—	—	—	20.279	23.444	—	—	—	23.444
Сибирскія.																				
Тобольская . . .	21	—	—	—	21	27	—	—	11	38	36	—	—	5	41	24	—	—	—	24
Томская	8	—	—	—	8	14	—	—	1	15	24	—	—	—	24	5	—	—	—	5
Иркутская . . .	11	1	—	—	12	33	—	—	—	33	10	—	—	—	10	25	—	—	—	25
Забайкальская .	7	—	—	—	7	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ГУБЕРНІИ и ОБЛАСТИ.	1908 г. Донецкій уголь.	1908 г. Домбровскій уголь.	1908 г. Подмосковн. уголь.	1908 г. Уральскій уголь.	1908 г. ИТОГО тыс. пуд.	1909 г. Донецкій уголь.	1909 г. Домбровскій уголь.	1909 г. Подмосковн. уголь.	1909 г. Уральскій уголь.	1909 г. ИТОГО тыс. пуд.	1910 г. Донецкій уголь.	1910 г. Домбровскій уголь.	1910 г. Подмосковн. уголь.	1910 г. Уральскій уголь.	1910 г. ИТОГО тыс. пуд.	1911 г. Донецкій уголь.	1911 г. Домбровскій уголь.	1911 г. Подмоск. уг.	1911 г. Урал. уголь.	1911 г. ИТОГО тыс. пуд.
Акмолинская. . .	27	—	—	—	27	34	—	—	7	41	61	—	—	3	64	59	—	—	—	59
Приморская. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тургайская . . .	33	—	—	—	33	35	—	—	—	35	113	—	—	—	113	103	—	—	—	103
Енисейская . . .	2	—	—	—	2	55	—	—	—	55	11	—	—	—	11	34	—	—	—	34
Итого. .	109	1	—	—	110	202	—	—	19	221	255	—	—	8	263	250	—	—	—	250
Средне-Азіатскія.																				
Самаркандская .	161	—	—	—	161	3	—	—	—	3	6	—	—	—	6	34	—	—	—	34
Сыръ-Дарьинская	56	—	—	—	56	63	—	—	—	63	194	—	—	—	194	223	—	—	—	223
Ферганская . . .	26	—	—	—	26	70	—	—	—	70	55	—	—	—	55	56	—	—	—	56
Закаспійская. . .	497	—	—	—	497	1	—	—	—	1	2	—	—	—	2	354	—	—	—	354
Итого. .	740	—	—	—	740	137	—	—	—	137	257	—	—	—	257	667	—	—	—	667
ВСЕГО. .	855.405	242.555	3.399	—	1.101.359	830.645	22.4622	2.610	17.595	1.075.472	787.289	227.506	2.721	13.994	103.151	948.588	294.374	—	—	1.242.962

Приложеніе 6.

Вѣдомость

потребленія Донецкаго каменнаго угля по губерніямъ и областямъ Россіи въ 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910 и 1911 гг.

Губерніи и области.	1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО. тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзн. дор.
Южныя Горно-промышл.														
Екатериносл.	184.410,00	35.315,40	210.202,47	46.679,92	217.462,10	51.732,60	228.324,56	54.518,47	236.055,74	52.858,09	236.481,26	41.794,40	301.162	50.514
Харьковская.	56.593,27	15.141,48	69.607,39	22.997,16	78.546,67	25.191,84	80.334,53	25.571,30	75.058,53	23.321,77	74.002,79	16.916,84	88.517	21.817
Донск. обл.	41.856,79	9.642,21	71.520,76	16.981,29	84.720,72	20.167,01	93.871,60	23,321,32	85.303,54	19.135,82	86.442,14	17.168,98	103.149	18.987
	282.860,06	60.099,09	351.330,62	86.658,37	380.729,49	97.091,45	402.530,69	103.411,09	396.417,81	95.315,68	396.926,19	75.880,22	492.828	91.318
Центральныя														
Курская . .	18.745,72	8.056,44	27.224,24	13.479,52	27.857,01	14.418,67	23.764,71	12.557,38	23.766,85	13.046,21	24.253,17	9.361,27	28.338	10.838
Орловская .	6.610,16	3.801,91	10.681,13	6.255,86	13.587,28	9.021,45	14.509,44	10.375,18	9.772,76	6.384,54	8.094,15	4.649,72	11.578	3.204
Тульская. .	3.213,13	687,40	6.990,53	3.560,41	9.443,87	5.669,87	11.159,46	7.364,99	10.354,91	6.552,65	7.105,39	3.237,03	5.855	1.439
Рязанская .	2.640,64	1.907,84	9.317,38	8.113,89	13.796,55	12.124,42	12.390,61	10.842,63	9.428,58	7.745,92	6.545,26	5.009,17	5.010	3.018
Тамбовская .	2.648,85	1.340,38	9.473,19	7.251,05	16.132,77	12.784,42	18.126,30	14.226,58	11.673,28	7.396,57	8.323,80	3.849,75	11.487	4.175
Воронежская.	9.841,37	5.337,90	18.991,62	10.796,96	19.637,89	13.624,62	21.041,47	14.834,61	18.860,93	12.918,27	18.139,37	12.659,35	17.593	10.931
	43.699,87	21.131,87	82.678,09	49.457,69	100.455,37	67.643,45	100.991,99	70.201,37	83.857,31	54.044,16	72.461,14	38.766,29	79.861	33.605
Сред.-Волж.														
Симбирская .	127,13	0,75	141,32	—	215,36	2,25	237,33	—	332,79	2,40	278,55	5,10	302	4

Губерніи и области.	1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО. тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзн. дор.
Саратовская.	3.545,96	385,81	14.705,58	7.003,83	13.752,72	5.632,45	12.707,88	4.635,70	9.475,20	2.007,14	7.388,32	1.246,69	7.971	648
Пензенская .	424,24	29,07	804,83	639,95	808,91	559,22	2.413,99	1.544,30	1.850,50	927,72	2.016,30	1.259,28	1.398	339
Казанская .	111,52	6,90	143,84	4,66	81,24	1,80	128,04	0,90	145,32	—	170,97	—	161	—
Нижегородск.	448,49	—	457,55	—	397,55	—	546,04	0,75	535,10	—	563,91	—	650	—
	4.657,34	422,53	16.253,12	7.648,44	15.255,78	6.195,72	16.033,28	6.181,65	12.338,91	2.937,26	10.418,05	2.511,07	10.482	991
Восточныя.														
Оренбургская.	138,33	—	237,53	—	363,60	41,79	692,17	170,21	497,05	12,25	722,88	206,10	728	226
Самарская. .	628,64	80,92	706,31	80,95	841,64	209,97	708,27	26,44	951,21	14,55	1.428,50	170,10	857	74
Астраханская.	283,80	25,80	634,91	323,51	278,63	274,43	571,80	167,90	1.053,33	453,77	841,83	198,46	827	253
Уральская. .	77,75	0,75	138,08	5,97	218,44	3,62	139,43	1,22	88,50	2,40	101,96	1,80	113	10
	1,128,52	107,47	1.716,83	410,43	1.702,31	529,81	2.111,67	365,77	2.590,09	482,97	3.095,17	576,46	2.525	563
Юго-Западн.														
Кіевская. .	22.649,66	6.447,01	35.306,51	12.965,04	37.583,08	16.464,38	30.970,96	10.277,52	32.216,91	10.012,08	31.590,58	4.023,96	41.936	8.988
Подольская .	11.629,55	1.184,42	14.609,63	1.244,17	19.148,32	2.907,04	14.197,28	2.194,48	16.207.84	7.292,64	17.062,81	1.546,07	21.413	3.135
Волынская .	4.816,48	3.211,38	4.419,59	3.153,88	9.154,30	7.795,18	7.261,94	6.081,35	3.813,06	2.295,09	2.734,33	994,37	9.975	7,513

Губерніи и области.	1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО. тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзн. дор.
Бессарабская.	2.908,32	219,90	3.589,00	329,25	4.679,56	712,46	4.526,93	620,66	6.204,20	1.602,54	4.934,92	352,59	4.016	414
Херсонская .	61.898,25	7.783,05	69.501,63	13.359,81	82.384,47	14.743,10	83.419,66	12.979,02	100.284,47	18.225,28	76.419,98	10.009,24	85.574	11.402
Таврическая.	16.507,94	3.520,37	20.401,16	4.167,37	20.964,83	5.141,70	25.908,82	5.778.82	10.837,52	505,18	24.837,30	4.016,38	29.123	5.265
Черниговская.	6.909,64	3.770,13	8.352,34	4.471,64	10.973,63	7.232,65	9.743,35	6.580,10	9.793,20	6.514,16	10.744,85	5.479,00	11.841	7.168
Полтавская .	12.884,57	6.670,89	20.933,12	11.306,53	19.971,95	11.443,94	20.910,45	11.894,59	22.713,06	12.480,56	18.135,26	8.025,73	23.206	9.927
	140.204,41	32.807,15	177.112,98	50.997.69	204.860,14	66.440,45	196.939,39	56.406,54	202.070,26	58.927,53	186.460,03	34.447,34	227.084	53·812
Моск. Пром. районъ.														
Московская .	15.229,79	6.963,62	29.917,11	11.373,11	50.503,29	19.374,79	50.137,02	12.623,88	44.264,82	13.041,48	37.230,61	7.835,14	42.376	7.987
Владимірская.	628,93	2,11	2.554,34	0,75	3.772,68	28,50	3.771,88	150,00	2.951,21	167,33	1.421,90	170,64	1.044	—
Калужская. .	3.039,57	2.334,32	3.517,51	2.808,00	4.467,49	3.535,13	5.163,97	3.810,07	3.917,72	3.573,62	3.510,96	3.136,92	4.722	4.319
Тверская. .	236,5	29,27	258,42	43,51	587,53	274,78	2.026,50	1.717,87	3.319,52	2.977,10	3.002,56	2.447,88	2.860	2.575
Ярославская.	265,83	57,32	420,85	153,51	502,68	217,93	465,90	196,37	468,10	139,95	406,44	18,97	393	32
Костромская.	54,07	—	75,72	0,90	145,10	—	530,83	0,75	399,53	—	405,11	—	373	—
	19.454,69	9.386,64	36.743,95	14.379,78	59.978,77	23.431,13	62.096,10	18.498,94	55.320,90	19.899,48	45.977,58	13.609,55	51.768	14.913

Губерніи и области.	1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО. тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзн. дор.
Бѣлор. и Лит.														
Могилевская.	433,15	187,27	434,80	310,40	3.365,29	3.132,77	2.472,42	2.042,25	2.500,69	1.858,34	2.072,21	1.158,81	3.549	2.348
Минская . .	3.624,80	3.387,83	5.473,93	5.411,66	7.570,33	7.459,94	5.610,86	5.392,53	4.461,10	4.323,28	2.994,24	2.795,87	5.182	4.983
Витебская .	2.500,38	2.443,70	3.663,50	3.619,90	3.083,71	2.999,25	2.495,22	2.403,79	3.336,68	3.216,12	4.248,34	4.118,73	5.284	5.110
Смоленская .	2.663,06	2.571,97	2.595,12	2.457,86	1.370,98	1.047,89	3.582,86	3.397,48	3.909,72	3.670,77	3.157,11	2.905,60	2.897	2.679
Виленская .	2.133,98	1.512,66	3.169,18	2.632,72	4.875,70	4.518,78	4.225,59	3.566,88	3.998,96	3.182,41	4.017,03	3.370,00	4.340	3.616
Ковенская .	1.228,35	688,26	538,94	507,83	1.878,30	1.797,93	2.348,07	2.291,94	1.565,51	1.502,65	1.717,25	1.642,80	1.779	1.708
Гродненская.	803,62	683,94	1.492,29	1.332,59	1.778,86	1.580,06	4.536,24	4.090,18	3.276,57	2.904,70	2.776,94	2.244,39	7.155	5.167
	13.387,34	11.475,63	17.367,76	16.272,96	23.923,17	22.536,62	25.271,26	23.185,05	23.049,23	20.658,27	20.983,12	18.236,20	30.186	25.611
Сѣверныя и Прибалтійск.														
Архангельск.	—	—	—	—	2,41	—	1,36	—	3,29	—	2,55	—	4	—
Вологодская.	18,01	—	17,56	—	26,86	1,65	15,75	—	18,15	0,90	76.01	45,96	119	83
С.-Перербург.	199,53	57,62	272,38	119,89	3.755,83	1.747,74	5.760,31	2.287,84	9.549,63	3.782,22	12.389,00	4.423,28	10.698	4.325
Псковская .	120,77	57,50	197,87	126,31	372,61	267,38	229,56	109,95	580,33	474,40	1.096,50	961,22	428	344

Губерніи и области.	1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО. тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзн. дор.
Новгородск.	64,22	3,00	39,05	0,90	397,60	237,37	4.560,04	4.488,10	4.648,92	4.585,43	3.276,75	3.216,17	5.095	4.892
Лифляндская.	2.100,92	2.098,52	2.320,53	2.049,53	6.900,43	4.795,06	4.252,08	2.460,51	4.677,39	3.626,92	3.763,47	3.416,24	3.477	2.762
Курляндская.	602,98	598,48	134,44	125,59	1.358,07	542,89	2.903,12	810,12	2.945,63	1.044,10	1.353,04	965,14	1.054	673
Эстляндская.	18,75	11,25	188,47	185,47	1.005,94	760,31	4.542,88	553,18	4.433,41	429,15	3.636,32	490,83	3.136	529
	3.125,18	2.826,37	3.170,30	2.607,69	13.819,75	8.352,40	22.265,10	10.709 70	26.856,75	13.943,12	25.593,64	13.518,84	24.011	13,608
Пріуральскія														
Пермская. .	15,00	—	137,57	—	636,72	—	1.146,87	—	977,91	3,30	1.305,53	8,45	1.563	1
Вятская . .	0,90	—	0,75	—	2,41	—	6,03	—	8,73	—	8,85	—	9	2
Уфимская .	302,61	—	210,20	—	333.51	41,05	309,43	18,03	297,46	16,80	383,99	36,24	351	37
	318,51	—	348,52	—	972,64	41,05	1.462,33	18,03	1.284,10	20,10	1.698,37	44,69	1.923	40
Привислинск.														
Варшавская.	262,77	33,90	209,33	63,75	481,32	153,93	1.949,78	150,63	2.131,44	126,31	2.079,38	60,90	2.640	104
Калишская.	—	—	—	—	0,75	—	0,75	—	7,80	—	36,90	—	26	—
Кѣлецкая .	—	—	1,50	—	18,32	—	50,31	0,75	9,30	—	29,40	—	33	—
Ломжинская.	62,44	28,22	57,60	—	376,18	323,21	197,47	110,91	183,21	102,75	87,30	0,90	120	2

Губерніи и области.	1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО. тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзн. д.р.
Люблинская.	8,11	—	12,75	—	130,53	—	193,20	—	112,23	1,65	238,97	—	244	—
Петроковская.	8,86	—	20,57	—	560,01	—	194,76	—	31,25	—	109,85	—	203	—
Плоцкая . .	—	—	0,75	—	1,50	—	19,20	—	33,60	—	40,50	—	37	—
Радомская .	37,82	14,26	214,70	42,93	1.041,65	20,70	255,49	25,35	93,03	36,90	118,15	17,1	116	41
Сувалкская .	50,12	—	42,75	—	57,02	—	49,82	—	67,35	—	64,80	—	70	—
Сѣдлецкая .	8,25	—	13,05	—	28,30	—	65,29	—	58,37	—	81,75	—	70	—
	438,37	76,38	573,00	106,68	2.695,58	497,84	2.976,07	287,64	2.727,58	267,61	2.887,00	78,90	3.559	147
Кавказскія.														
Ставропольск.	432,87	19,36	1.512,05	234,62	1.827,86	278,95	1.988,66	91,22	2.425,50	302,87	1.746,56	52,61	2.548	199
Кубанск. обл.	2.026,23	54,88	5.820,41	1.279,21	7.159,93	1.424,22	9.642,33	1.681,74	9.673,76	1.792,13	8.384,00	891,03	10.160	921
Терская обл.	—	—	2.873,82	969,02	2.872,82	690,54	3.872,65	981,31	3.901,32	1.194,53	3.305,16	634,96	4.865	906
Дагестанск. .	129,08	64,10	1.331,55	358,39	1.351,33	249,64	334,41	258,06	1.942,56	355,08	218,70	154,80	852	604
Елисаветп. .	91,50	—	127,94	5,55	243,94	—	116,86	—	143,71	—	231,81	—	152	1
Карская обл.	12,75	—	129,61	—	75,77	2,55	—	—	31.65	—	38,70	—	167	—
Тифлисская .	567,53	—	624,86	16,36	395,56	1,65	568,44	6,00	646,69	7,05	667,02	8,10	858	8

Губерніи и области.	1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО. тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзн. дор.
Кутаисская .	1.135,40	—	1.311,98	—	1.500,06	—	1.854,19	—	1.908,96	—	1.893,15	—	1.168	—
Эриванская .	26,86	—	107,12	—	149,19	—	117,63	0,90	51,82	—	72,36	—	107	4
Бакинская. .	160,24	40,83	376,18	212,13	493,87	127,85	425,31	165,75	306,19	119,71	341,54	146,55	435	152
Черноморская	772,49	—	1.738,01	406,19	2.340,96	441,20	2.962,82	356,14	2.764,35	353,74	3.379,95	319,22	2.132	—
	5.354,95	179,17	15.953,53	3.481,47	18.411,29	3.216,6	21.883,30	3.541,12	23.796,51	4.125,11	20.278,95	2.207,27	23.444	2.795
Сибирскія.														
Тобольская .	2,25	—	11,86	—	16,38	—	20,55	—	27,50	0,61	36,14	—	24	—
Томская . .	6,66	—	16,65	—	14,56	—	7,99	—	14,01	4,27	24,27	—	5	—
Иркутская. .	17,44	—	—	—	—	—	11,00	7,10	32,62	27,50	9,60	3,60	25	20
Забайкальск.	—	—	—	—	18,26	15,86	6,66	6,05	3,90	—	—	—	—	—
Акмолинская.	0,75	—	3,00	—	22,37	—	27,51	—	34,03	0,61	61,17	12,54	59	25
Приморская.	—	—	—	—	7,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тургайская .	—	—	3,45	—	4,95	—	33,50	—	34,80	—	113,40	71,10	103	62
Енисейская .	—	—	—	—	—	—	1,97	—	54,68	53,78	11,24	8,58	34	32
	27,10	—	34,96	—	84,02	15,86	109,18	13,15	201,54	86,77	255,82	95,82	250	139

Губерніи и области.	1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзныхъ дорогъ тыс. пуд.	ИТОГО. тыс. пуд.	Въ томъ числѣ для желѣзн. дор.
Средн.-Азіат.														
Самаркандск.	—	—	2,25	—	3,15	—	161,29	—	3.15	—	6,47	—	34	1
Сыръ-Дарьин.	6,19	—	23,90	15,30	42,32	—	55,71	—	62,72	—	193,75	126,75	223	127
Ферганская .	—	—	0,75	—	10,06	—	25,55	—	69,84	—	54,82	—	56	—
Закаспійская.	—	—	—	—	—	—	496,95	493,19	1,50	—	1,65	—	354	—
	6,19	—	26,90	15,30	55,53	—	739,50	493,19	137,21	—	256,69	126,75	667	128
ВСЕГО .	514.662.53	138.512.30	703.310.56	23.203.65	822.943.84	295.992.38	855.409.86	293.313.24	830.648.20	270.708.06	787.291.75	200.095.40	948.588	237.670

Приложеніе 7.

Вѣдомость

распредѣленія Донецкаго каменнаго угля по раіонамъ Россіи

за 1905—1911 годы.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ РАЙОНОВЪ.	1905 Количество въ тысяч. пуд.	1905 %% отнош. къ общему итогу.	1906 Количество въ тыс. пуд.	1906 %% отнош. къ общему итогу.	1907 Количество въ тыс. пуд.	1907 %% отнош. къ общему итогу.	1908 Количество въ тыс. пуд.	1908 %% отнош. къ общему итогу.	1909 Количество въ тыс. пуд.	1909 %% отнош. къ общему итогу.	1910 Количество въ тыс. пуд.	1910 %% отнош. къ общему итогу.	1911 Количество въ тыс. пуд.	1911 %% отнош. къ общему итогу.
1	Южн. горнопромышлен. .	282.860	55,0	351.331	50,0	380.729	46,3	402.531	47,1	396.418	47,7	396.926	50,4	492.828	52,0
2	Центральный земледѣльческій	43.700	8,5	82.678	11,8	100.455	12,2	100.992	11,8	83.857	10,1	72.461	9,2	79.861	8,4
3	Средне-Волжскій . . .	4.658	0,9	16.253	2,3	15.256	1,9	16.033	1,9	12.339	1,5	10.418	1,3	10.482	1,1
4	Восточный	1.129	0,2	1.717	0,2	1.703	0,2	2.112	0,2	2.590	0,3	3.095	0,4	2.525	0,3
5	Юго-Западный. . . .	140.204	27,2	177.113	25,2	204.860	24,9	196.939	23,0	202.070	24,3	186.460	23,7	227.084	23,9
6	Московскій промышленный	19.455	3,8	36.744	5,2	59.979	7,3	62.096	7,3	55.321	6,7	45.978	5,8	51.768	5,5
7	Бѣлорусско Литовскій .	13.388	2,6	17.368	2,5	23.923	2,9	25.271	2,9	23.049	2,8	20.983	2,7	30.186	3,2
8	Сѣверный и Прибалтійскій	3.125	0,6	3.170	0,4	13.820	1,7	22.265	2,6	26.857	3,2	25.594	3,3	24.011	2,5
9	Пріуральскій	319	0,1	349	—	973	0,1	1.463	0,2	1.284	0,2	1.698	0,2	1.923	0,2
10	Привислинскій. . . .	439	0,1	573	0,1	2.696	0,3	2.976	0,3	2.728	0,3	2.887	0,4	3.559	0,4
11	Кавказскій	5.355	1,0	15.954	2,3	18.411	2,2	21.883	2,6	23.797	2,9	20.279	2,6	23.444	2,5
12	Сибирскій	27	—	35	—	84	—	109	—	202	—	256	—	250	—
13	Средне-Азіатскій . . .	6	—	27	—	56	—	740	0,1	137	—	257	—	127	—
	Итого	514.663	100	703.311	100	822.944	100	855.410	100	830.649	100	787.292	100	948.588	100

Приложеніе 8.

Вѣдомость

ежегоднаго вывоза минеральнаго топлива по категоріямъ потребителей

за періодъ 1904—1911 г.г.

НАИМЕНОВАНІЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ.	КОЛИЧЕСТВО ПУДОВЪ (ВЪ ТЫСЯЧАХЪ).															
	1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
		%		%		%		%		%		%		%		%
Желѣзныя дороги . . .	172.784	29,9	154.414	28,4	229.996	33,6	319.656	38,8	318.223	37,2	291.357	35,1	220.667	28,0	261.000	26,2
Металлургич. заводы .	146.045	25,3	141.837	26,1	145.586	21,2	153.323	18,6	156.706	18,3	156.733	18,9	166.415	21,1	202.800	20,3
Сахарные заводы. . . .	34.028	5,9	38.526	7,1	52.938	7,7	52.350	6,4	40.134	4,7	41.473	5,0	54.904	7,0	66.100	6 6
Пароходства	10.693	1,9	7.473	1,4	8.858	1,3	12.681	1,5	16.095	1,9	17.236	2,1	14.152	1,8		
Соляные заводы . . .	5.027	0,9	4.719	0,9	5.689	0,8	5.312	0,6	5.765	0,7	5.872	0,7	6.150	0,8		
Газовые заводы	3.406	0,6	2.153	0,4	3.633	0,5	3.504	0,4	4.564	0,5	4.745	0,6	5.385	0,7		
Частн. потребл. Машиностроит. и передѣльн. завод.	21.606	3,7	19.939	3,6	20.556	3,0	22.660	2,7	23.966	2,8	22.437	2,7	24.700	3,1	410.500	41,2
Частн. потребл. Фабрики и промышленныя заведен.	40.433	7,0	37.458	6,8	50.368	7,3	65.948	8,0	68.178	7,9	68.273	8,2	72.199	9,2		
Частн. потребл. Прочіе потребит.	107.619	18,7	106.279	19,5	134.164	19,6	147.714	17,9	178.520	20,9	177.498	21,3	173.064	22,0		
Заграницу	—	—	—	—	—	—	1.911	0,2	35	—	65	—	29	—		
Маріупольскій портъ безъ Управл. жел. дор. для вывоза въ Азовское, Черное и Балтійское моря . .	35.380	6,1	31.591	5,8	34.329	5,0	40.069	4,9	43.252	5,1	45.029	5,4	49.601	6,3	56.230	5,7
ИТОГО. . .	577.021	100	544.389	100	686.117	100	825.128	100	855.438	100	830.718	100	787.266	100	996.630	100

Приложеніе 9.

ВѢДОМОСТЬ

потребленія Донецкаго минеральнаго топлива Русскими желѣзными дорогами въ 1905—1911 годахъ

(въ тыс. пуд.).

Фирма дорогъ.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Ейская	—	—	—	—	—	—	64
Богословская . .	—	—	—	—	—	—	—
Бѣлгородъ-Сумск.	433	456	375	391	510	489	646
Владикавказск. .	4.111	4.824	5.003	4.940	4.204	2.892	3.844
Екатерининская .	40.483	48.694	55.177	57.940	50.672	40.766	51.018
Забайкальская. .	—	12	18	22	28	7	20
Закавказская. . .	27	39	60	48	115	345	17
Либаво-Роменск.	6.020	3.961	7.486	7.885	7.300	4.809	6.072
Моск.-Брестская .	8.333	9.007	9.754	10.202	10.331	8.305	11.139
Моск.-Винд.-Рыб.	1.058	1.236	1.303	1.874	2.325	1.043	1.360
Моск.-Казанск. .	394	7.375	10.775	10.143	8.540	7.410	4.804
Моск.-Кіев.-Вор. .	16.154	18.243	20.429	20.998	18.828	14.894	19.844
Моск.-Курс.-Ниж.	926	2.922	5.904	8.040	7.908	5.816	1.743
Николаевская . .	2.928	2.361	6.495	12.383	13.109	12.469	12.770
Пермская. . . .	—	—	—	—	—	8	3
Полѣсскія . . .	1.436	2.231	2.249	2.509	3.143	2.376	3.245
Привислинскія .	37	55	452	2.395	44	94	164
Риго-Орловская .	6.581	4.100	7.401	8.005	8.896	9.034	9.141
Рязанск.-Уральск.	1.089	16.299	17.678	14.528	11.470	2.557	1.365
Самаро-Златоуст.	7	67	105	71	74	176	96
Сибирская . . .	—	—	40	—	35	21	57
Средне-Азіат. . .	247	561	756	493	1.482	5	51
Сызрано-Вяз. . .	1.142	1.337	1.572	1.974	3.706	2.693	3.608
Сѣверныя. . . .	18	132	99	133	139	105	155
Сѣв.-Донецк. . .	—	—	—	—	9.092	211	5.757
Сѣверо-Зап. . .	3.853	2.212	5.622	8.158	—	8.396	8.724
Ташкентская. . .	18	42	20	52	55	428	412
Юго-Западныя. .	3.228	31.530	44.117	40.725	36.199	23.368	38.168
Южныя. . . .	36.397	41.838	52.582	49.180	45.986	37.464	50.811
Юго-Восточныя. .	19.596	28.326	37.203	39.915	35.028	30.453	24.805
Волго-Бугульмин.	1	1	1	1	2	2	1
Рязанско-Владим.	4	—	—	55	137	97	94
Тула-Лихвинск. .	—	—	6	25	102	86	67
Новозыбковск. п. п.	1	1	—	2	2	—	1
Первое О-во п. п.	957	1.074	1.175	1.015	984	847	996
Итого. .	184.538	228.936	293.857	304.102	280.456	220.666	261.062

ЛИТЕРАТУРА.

1. В. М. Верховскій. Очерки исторіи развитія русской желѣзнодорожной сѣти.

2. Н. А. Кислинскій. Наша желѣзнодорожная политика по документамъ архива Комитета Министровъ. Спб. 1902.

3. П. И. Фоминъ. Исторія Съѣзда Горнопромышленниковъ Юга Россіи. Подъ редакціей Н. Ф. фонъ-Дитмаръ. Харьковъ.

4. Е. А. Могиленскій. Къ вопросу о перевозкѣ донецкаго угля въ Прибалтійскій районъ. Спб. 1907.

5. А. А. Головачевъ. Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. С.-Петербургъ. 1881.

6. Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ. Сводная статистика за разные годы.

7. Матеріалы по пересмотрамъ тарифовъ на каменный уголь, чугунъ, соль и пр. изданные Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ и Совѣтомъ Съѣзда Горнопромышленниковъ Юга Россіи.

8. Труды Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи съ 1874 по 1911 г.г.

9. Отдѣлъ статистики и картографіи Министерства Путей Сообщенія. Статистическія сборники движенія товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ.

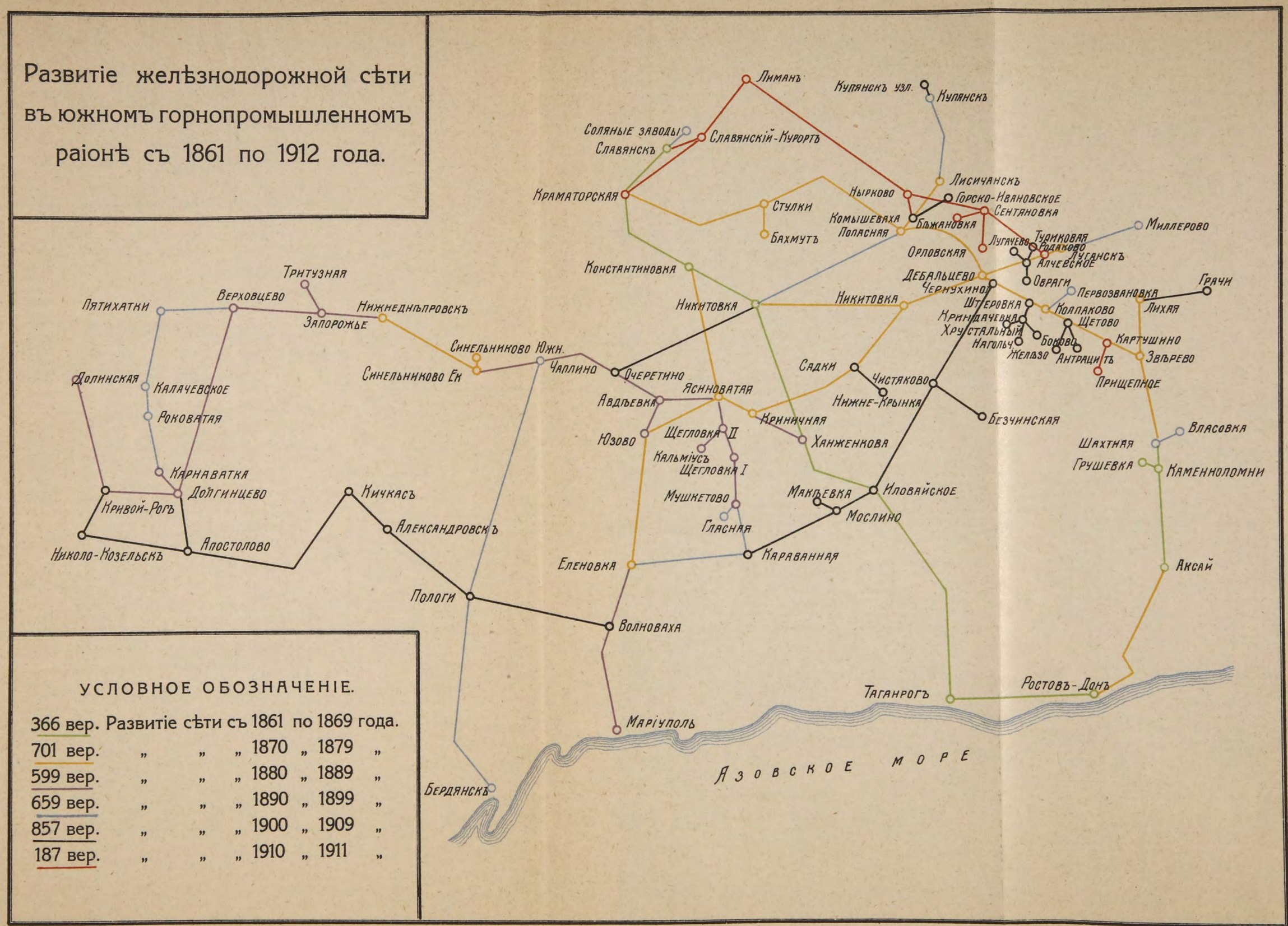
10. Скальковскій. Ежегодники Горнаго Департамента за 60-ые годы.

11. Сборники статистическихъ свѣдѣній разныхъ дорогъ за разные годы.

12. Горнозаводское Дѣло. Органъ Совѣта Съѣздовъ Горнопромышленниковъ Юга Россіи.

13. Работы Статистическаго Бюро Совѣта Совѣтъ Съѣзда Горнопромышленниковъ юга Россіи подъ редакціей Н. Ф. Фонъ-Дитморъ.

Развитіе желѣзнодорожной сѣти въ южномъ горнопромышленномъ раіонѣ съ 1861 по 1912 года.



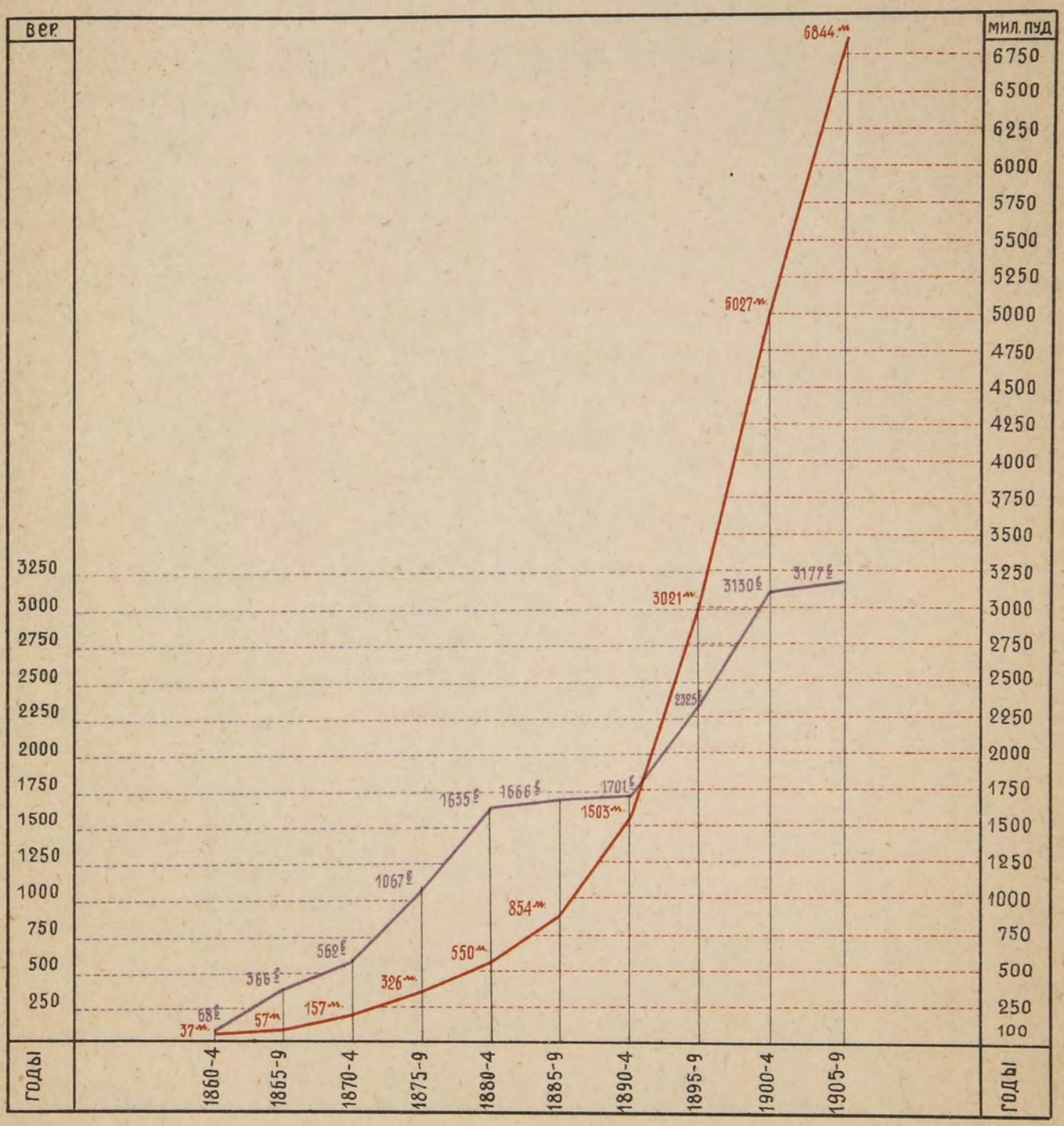
УСЛОВНОЕ ОБОЗНАЧЕНІЕ.

366 вер. Развитіе сѣти съ 1861 по 1869 года.
701 вер. „ „ „ 1870 „ 1879 „
599 вер. „ „ „ 1880 „ 1889 „
659 вер. „ „ „ 1890 „ 1899 „
857 вер. „ „ „ 1900 „ 1909 „
187 вер. „ „ „ 1910 „ 1911 „

„Т-во Художественной Печати", Спб., Ивановская, 14.

Развитіе желѣзнодорожной сѣти и производства горныхъ продуктовъ въ горнозаводскомъ раіонѣ Юга Россіи съ 1860 по 1910 годъ

(по пятилѣтіямъ).



Производство горнозаводскихъ продуктовъ на Югѣ Россіи съ 1900—1911 года.