

ноя 1903

974

1903 годъ.

дъ XVI-й.

37982

ГОРНО-ЗАВОДСКІЙ

№ 25-й
15-го Ноября.

ЛИСТОКЪ.

№ 25-й
15-го Ноября.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНОЕ  ИЗДАНИЕ

Совѣта Съѣзда Горнопромышленниковъ Юга Россіи,
подъ редакціей горнаго инженера *Н. Ф. Фонъ-Дитмара.*

Съ ежемѣсячнымъ приложеніемъ Сборника статей техническаго содержанія
подъ редакціей горнаго инженера *С. Н. Сучкова.*

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

На годъ (съ 1 января 1903 г. по 1 января 1904 г.)
съ доставкой и пересылкой 6 руб.
Отдѣльные ЛХ по 25 коп.
Переѣзна адреса 30 коп.
За объявленія въ концѣ текста платится: за страницу — 30 р.,
за $\frac{1}{2}$ стр. — 15 р., за $\frac{1}{4}$ стр. — 8 р., за $\frac{1}{8}$ стр. — 5 р.,
за $\frac{1}{16}$ стр. — 3 р., за $\frac{1}{32}$ стр. — 1 р. 50 к. Объявленія
на обложкѣ — на 50% дороже.

Контора Редакціи помѣщается въ г. Харьковѣ, Сумская ул.,
д. № 18.
Статьи и корреспонденціи, присылаемыя въ редакцію для
помѣщенія въ Журналѣ, должны быть за подписью и
съ адресомъ автора ихъ.
Принятые для напечатанія статьи, въ случаѣ надобности,
подлежатъ исправленію или сокращенію.
Статьи, признанныя неудобными къ печатанію, возвраща-
ются въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ по востребованію
автора.

СОДЕРЖАНІЕ:

1. Минеральное топливо и жезѣзные дороги.
 2. Экскурсія членовъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи
въ Николаевъ. *Е. Бабюшкинъ.*
 3. Новый видъ жидкаго минеральнаго топлива.
 4. Русская печать.
 5. Корреспонденція изъ Жмеринки. Штейгера *М. Крижаневскаго.*
 6. Мѣстные цѣнныя.
 7. Разныя цѣнныя.
 8. Цѣны на горнозаводскіе продукты.
 9. Ежемѣсячная статистика акціонерныхъ компаній и паевыхъ То-
варнествъ за июль 1903 г.
 10. Вывозъ минеральнаго топлива со станцій Козлово-Вороновскаго
и Восточно-Донецкаго участковъ Юго-Восточныхъ жез. дор. за
июль, августъ и первыя дѣиъ трети 1903 года.
 11. Объявленія.
- Приложенія: Бюллетень Харьковской каменноугольной и жезѣзостро-
ной Виржи № 48.

TABLES DES MATIÈRES:

1. Le combustible mineral et les chemins de fer.
 2. Excursion des membres du congrès minier et metallurgique de la
Russie meridionale à Nicolaïeff.
 3. Nouveau combustible liquide.
 4. La presse russe.
 5. Correspondance.
 6. Informations.
 7. Divers.
 8. Prix des produits miniers et metallurgiques.
 9. Statistique mensuel des sociétés par actions et anonyme pour le
mois de Juillet 1903.
 10. Exportations du combustible mineral de la régov du Donetz pour
les mois de Juillet, Aout et pour les deux premiers liers de
l'année 1903.
 11. Annonces.
- Suppléments: Bulletin de la Bourse de Houille et de fer de Kharkoff № 48.

Gornosavodsky Listok

(Revue minière et métallurgique).
Edition hebdomadaire.

avec un supplément technique mensuel.

Le Conseil du Congrès Minier et Metallurgique de la Russie meridionale Editeur.

N. de Dittmar
S. Sentschkoff | Redacteurs.

№ 25 du 15 Nov.

Kharkoff.

Année 1903.

ГОРНО-ЗАВОДСКІЙ ЛИСТОКЪ

Еженедѣльное изданіе Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи
съ ежемѣсячнымъ приложеніемъ Сборника техническихъ статей.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

XVII годъ изданія

НА 1904 ГОДЪ

XVII годъ изданія

ПРОГРАММА „ГОРНО-ЗАВОДСКАГО ЛИСТКА“:

1. Правительственныя распоряженія.
2. Отдѣлъ научный. Статьи, свѣдѣнія и замѣтки по всѣмъ научнымъ предметамъ, имѣющимъ приложеніе къ горному и заводскому дѣлу. Горное образованіе и обученіе.
3. Отдѣлъ горный. Статьи, свѣдѣнія и замѣтки по всѣмъ отраслямъ горнаго дѣла и въ особенности по разработкѣ полезныхъ ископаемыхъ.
4. Отдѣлъ заводскій. Статьи, свѣдѣнія и замѣтки по всѣмъ вопросамъ заводскаго дѣла.
5. Отдѣлъ экономическій. Горное законодательство, горное хозяйство и статистика. Разработка условий, влияющихъ на раз-

витіе горной и заводской промышленности и въ особенности соляной, желѣзной и нефтяной.

6. Обзоръ русскихъ и иностранныхъ журналовъ по всѣмъ отраслямъ горнаго и заводскаго дѣла. Критика и библиографія.

7. Корреспонденція изъ разныхъ горнозаводскихъ округовъ о состояніи горнаго промысла.

8. Мѣстные извѣстія, до южной русской горной промышленности относящіяся.

9. Разныя извѣстія, смѣсь, справки по горно-заводскому дѣлу, чертежи, планы, рисунки, объявленія.

Кромѣ того „Горно-Заводскій Листокъ“ даетъ особыя приложенія: Обзоръ цѣнъ и рынковъ каменноугольной и желѣзной промышленности и еженедѣльно послѣдній бюллетень Харьковской каменноугольной и желѣзоторговой Биржи.

Подписка и объявленія принимаются въ г. Харьковѣ, въ конторѣ Редакціи (Харьковъ, Сумская, 18).

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА СЪ ДОСТАВКОЙ И ПЕРЕСЫЛКОЙ:

На годъ (съ 1-го января 1904 года по 1-е января 1905 года) 6 рублей. На 1/2 года 4 рубл.

ПОДПИСКА

НА

ГОРНО-ЗАВОДСКІЙ ЛИСТОКЪ

на 1903 годъ

ЗА ПОЛНЫМЪ ИЗРАСХОДОВАНІЕМЪ ВСѢХЪ НОМЕРОВЪ

ПРЕКРАЩЕНА.

ГОРНО-ЗАВОДСКІЙ ЛИСТОКЪ.

№ 25-й
15-го Ноября.ЕЖЕНЕДѢЛЬНОЕ  ИЗДАНИЕ.№ 25-й
15-го Ноября.

СОДЕРЖАНІЕ:

1. Минеральное топливо и желѣзныя дороги.
2. Экскурсія членовъ Съезда горнопромышленниковъ юга Россіи въ Николаевъ. *Е. Бабенкаго.*
3. Новый видъ жидкаго минеральнаго топлива.
4. Русская печать.
5. Корреспонденція изъ Жмеринки. Штейгера *М. Краснянскаго.*
6. Мѣстные извѣстія.
7. Разныя извѣстія.
8. Цѣны на горнозаводскіе продукты.
9. Ежемѣсячная статистика акціонерныхъ компаній и паевыхъ Товариществъ за июль 1903 г.
10. Вывозъ минеральнаго топлива со станцій Козлово-Воронежскаго и Восточно-Донецкаго участковъ Юго-Восточныхъ жел. дор. за июль, августъ и первый двѣ трети 1903 года.
11. Объявленія.

TABLES DES MATIÈRES:

1. Le combustible mineral et les chemins de fer.
2. Excursion des membres du congrès minier et metallurgique de la Russie meridionale à Nicolaëff.
3. Nouveau combustible liquide.
4. La presse russe.
5. Correspondance.
6. Informations.
7. Divers.
8. Prix des produits miniers et metallurgiques.
9. Statistique mensuel des sociétés par actions et anonyme pour le mois de Juillet 1903.
10. Exportations du combustible mineral de la régiov du Donetz pour les mois de Juillet, Aout et pour les deux premiers tiers de l'année 1903.
11. Annonces.

Минеральное топливо и желѣзныя дороги ¹⁾.

Le combustible mineral et les chemins de fer.

Въ теченіе 1902 года въ Донецкомъ бассейнѣ было добыто, по свѣдѣніямъ Статистическаго Бюро Совѣта Съезда горнопромышленниковъ юга Россіи, каменнаго угля 575,48 милл. пудовъ и антрацита 66,66 милл. пудовъ, а всего 642,14 милл. пудовъ, имѣлось остатковъ отъ прошлаго года 1901 каменнаго угля 34,86 милл. пуд. и антрацита 13,70 милл. пудовъ, слѣдовательно всего минеральнаго топлива имѣлось 690,70 милл. пудовъ. Изъ означеннаго количества въ 1902 г. употреблено для собственныхъ надобностей рудниковъ—55,15 милл. пуд., на коксованіе—88,87 милл. пудовъ и вывезено на продажу 506,83 милл. пуд.; остатокъ на 1903 годъ равнялся 39,86 милл. пудовъ.

Всего русскими желѣзными дорогами въ 1902 г. потреблено твердаго минеральнаго топлива 255,63 милл. пуд.; изъ нихъ поставлено: Донецкимъ бассейномъ—162,96 милл. пудовъ (63,7⁰/о), Домбровскимъ райономъ—39,50 милл. пуд. (15,5⁰/о), Уральскимъ, Тквибульскими и др. районами—49,90 милл. пуд. (19,5⁰/о) и получено изъ заграницы 3,26 (1,3⁰/о). Такимъ образомъ, главнымъ поставщикомъ твердаго минеральнаго топлива для русскихъ желѣзныхъ дорогъ является Донецкій бассейнъ, но и для него въ свою очередь желѣзныя дороги являются однимъ главнымъ потребителемъ, ибо изъ вывезенныхъ въ 1902 году 506,83 милл. пудовъ минеральнаго топлива желѣзными дорогами потреблено 162,96 милл. пудовъ, или 32,1⁰/о.

¹⁾ Матеріаломъ для настоящей статьи послужила брошюра Статистическаго Бюро Совѣта Съезда горнопромышленниковъ юга Россіи—«Количество и стоимость топлива, потребленнаго русскими желѣзными дорогами въ 1902, 1901 и 1900 гг.», составленная подъ редакціей Завѣдующаго Статистическомъ Бюро горн. инж. Н. Фонтъ-Дитмара.

Теперь перейдемъ къ разсмотрѣнію вообще расходованія топлива русскими желѣзными дорогами, такъ какъ, помимо минеральнаго топлива, онѣ пользуются и другими видами его.

Количество главнѣйшихъ видовъ топлива таково:

| | въ 1902 | 1901 | 1900 |
|------------------------------|-----------------|--------|--------|
| | Милліоны пудовъ | | |
| 1) Твердое минеральное . . . | 225,63 | 232,83 | 211,28 |
| а) Донецкаго бассейна . . . | 162,96 | 131,95 | 111,91 |
| б) Домбровскаго района . . . | 39,50 | 35,30 | 41,00 |
| в) Другихъ районовъ . . . | 89,41 | 75,42 | 65,74 |
| г) Иностранное | 3,26 | 25,46 | 33,63 |
| 2) Нефтяные продукты . . . | 112,12 | 107,61 | 104,35 |
| 3) Дрова: | | | |
| а) кв. саж. | 0,05 | 0,13 | 0,14 |
| б) куб. саж. | 0,90 | 0,89 | 0,97 |

Итакъ, количество потребленія минеральнаго топлива и нефтяныхъ продуктовъ изъ года въ годъ растетъ; въ потребленіи же дровяного топлива за указанное трехлѣтіе обнаруживается пониженіе.

Если потребленіе твердаго минеральнаго и нефтяного топлива въ 1900 году принять за 1, то потребленіе минеральнаго топлива въ 1902 году будетъ равняться 1,20, а нефтяного—1,07; такимъ образомъ потребленіе твердаго минеральнаго топлива растетъ значительно быстрѣе потребленія жидкаго.

Разсматривая ростъ потребленія только минеральнаго топлива, находимъ, что потребленіе иностраннаго топлива быстро падаетъ за счетъ роста русскаго топлива, причѣмъ ростъ послѣдняго въ разныхъ районахъ добычи его неодинаковъ; такъ: потребленіе топлива Донецкаго бассейна увеличилось въ 1901 г. на 18⁰/о и въ 1902 г. на 23⁰/о; Домбровскаго бассейна—въ 1901 г. уменьшилось на 14⁰/о и въ 1902 г. увеличилось на 11,9⁰/о, другихъ районовъ увеличилось въ 1901 г. на 62,1⁰/о и въ 1902 г. на 24,4⁰/о; слѣдовательно, Донецкій бассейнъ посте-

ленно завоевываетъ себѣ сбытъ на русскія желѣзныя дороги.

Для того, чтобы можно было болѣе детально сравнивать разные виды топлива, потребляемые русскими желѣзными дорогами, можно воспользоваться коэффициентами, помещенными въ послѣднемъ Сборникѣ Горнаго Ученаго Комитета за 1900 годъ, а также свѣдѣніями изъ книги „Hütte“ — „Справочная книга для инженеровъ“, соотношеній теплопроизводительности одного пуда Донецкаго угля съ теплопроизводительностью другихъ видовъ топлива. Пользуясь указанными соотношеніями и выразивши количества потребленнаго всѣхъ видовъ топлива въ эквивалентномъ по теплопроизводительности количествѣ Донецкаго каменнаго угля, имѣемъ слѣдующую таблицу:

| Виды топлива | Русскими желѣзными дорогами израсходовано топлива (милліоновъ пудовъ) | | |
|---|---|--------|--------|
| расходъ коего выражается въ эквивалентныхъ количествахъ Донецкаго каменнаго угля | 1902 | 1901 | 1900 |
| Каменный уголь Донецкаго бассейна | 150,52 | 121,33 | 100,24 |
| Антрацитъ Донецкаго басс. | 11,91 | 10,16 | 11,24 |
| Коксъ Донецкаго бассейна | 1,22 | 1,05 | 1,06 |
| Домбровскій уголь | 34,60 | 30,92 | 35,91 |
| Уральскій уголь | 10,23 | 9,42 | 7,97 |
| Подмосковный уголь | 3,93 | 4,20 | 4,48 |
| Сибирскій, Уссурийскій, Сахалинскій, Ферганской области, Воскресенскій и пр. Сиб. и Самаркандскій уголь | 26,76 | 19,02 | 7,12 |
| Японскій уголь | 0,18 | 0,77 | 0,002 |
| Тквибульскій уголь | 0,68 | 0,61 | 0,55 |
| Антрацитъ Сибирскій | 0,08 | — | — |
| Коксъ Сибирскій, неизвѣстнаго происхожденія | 0,12 | 0,03 | 0,03 |
| Коксъ иностранный | 0,60 | 0,75 | 0,81 |
| Брикеты каменноугольные Английскій и Американскій уголь | — | 0,06 | 0,53 |
| Силезскій уголь | 1,93 | 22,23 | 29,10 |
| Торфъ и торфяные брикеты | 0,64 | 2,37 | 4,16 |
| Нефтяные продукты | 0,30 | 0,14 | 0,05 |
| Итого минеральнаго топлива | 180,07 | 172,82 | 167,59 |
| Дрова | 103,25 | 105,39 | 114,03 |
| Шпалы | 4,33 | 3,15 | 3,05 |
| Пр. виды др. топлива | 0,66 | 0,79 | 0,63 |
| Древесный уголь | 0,84 | 0,74 | 0,79 |
| Итого древеснаго топлива | 109,69 | 110,03 | 118,50 |
| Всего | 289,76 | 282,85 | 286,09 |

Итакъ, изъ приведенной таблицы мы видимъ, что потребленіе всѣхъ видовъ минеральнаго топлива, за исключеніемъ иностраннаго угля и каменноугольных брикетовъ, изъ года въ годъ растетъ, причемъ особенно быстрый ростъ потребленія замѣчается на углѣ Донецкаго бассейна. Что же касается древеснаго топлива, то потребленіе его сокращается. Такимъ образомъ, выводъ получается тотъ же, какой мы получили при разсмотрѣніи абсолютныхъ цифръ потребленія главнѣйшихъ видовъ топлива.

Что касается суммы, израсходованной русскими желѣзными дорогами на главнѣйшіе виды топлива, то она выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

| Виды топлива | Стоимость въ тысяч. руб. | | |
|--|--------------------------|--------|--------|
| | 1902 | 1901 | 1900 |
| Каменный уголь Донецкаго бассейна | 15.858 | 14.903 | 10.228 |
| Антрацитъ Донецк. басс. | 1.252 | 1.122 | 1.176 |
| Коксъ Донецк. бассейна | 200 | 208 | 208 |
| Домбровскій уголь | 4.285 | 4.273 | 4.178 |
| Уральскій уголь | 667 | 598 | 479 |
| Подмосковный уголь | 422 | 491 | 517 |
| Сибирскій, Уссурийскій, Сахалинскій, Ферганской области, Воскресенск. и пр. Сиб. и Самаркандскій уголь | 2.711 | 2.049 | 754 |
| Японскій уголь | 43 | 190 | 0,4 |
| Тквибульскій уголь | 112 | 97 | 72 |
| Антрацитъ Сибирскій | 1 | — | — |
| Коксъ Сибирскій, неизвѣстнаго происхожденія | 19 | 12 | 7 |
| Коксъ иностранный | 121 | 186 | 214 |
| Брикеты каменно-угольные Английскій и Американскій уголь | — | 11 | 118 |
| Силезскій уголь | 329 | 5.000 | 6.396 |
| Торфъ и торфяные брикеты | 66 | 527 | 1.036 |
| Нефтяные продукты | 87 | 32 | 12 |
| Итого минеральнаго топлива | 21.267 | 25.301 | 22.814 |
| Дрова | 14.453 | 14.239 | 14.791 |
| Шпалы | 299 | 188 | 196 |
| Пр. виды др. топлива | 61 | 69 | 53 |
| Древесный уголь | 218 | 193 | 172 |
| Итого древеснаго топлива | 15.030 | 14.688 | 15.212 |
| Всего | 36.297 | 40.000 | 38.026 |

Разсматривая приведенныя цифры, находимъ, что общая стоимость потребленнаго желѣзными до-

росами твердаго минеральнаго топлива въ 1902 году упала сравнительно съ 1901 г. и, не пропорціонально увеличенію количества потребленія, возрасла сравнительно съ 1900 г. Это объясняется тѣмъ, что средняя цѣна на твердое минеральное топливо въ 1900 году была 13 к. за пудъ, въ 1901 г.—13,9 к., а въ 1902—11,3 к.,—съ одной стороны, а съ другой—падениемъ потребленія иностраннаго твердаго топлива, стоимость котораго значительно выше русскаго, какъ это будетъ указано ниже. Несоответствіе стоимости нефтяныхъ продуктовъ, идущее какъ будто бы въ разрѣзъ съ указаннымъ повышениемъ ихъ потребленія, объясняется колебаніемъ цѣнъ на нихъ, а именно: средняя цѣна 1 п. нефтяныхъ продуктовъ была въ 1900 г.—21,3 к., въ 1901 г.—23,2 к. и въ 1902 г.—19 к. Что касается средней цѣны на дрова, то она съ каждымъ годомъ увеличивается: въ 1900 г. куб. саж. дровъ стоила въ среднемъ 14 р. 55 к., въ 1901 г.—15 р. 16 к. и въ 1902 г.—15 р. 78 к., а потому несмотря на ежегодное сокращеніе потребленія древеснаго топлива, затраты на него въ 1900, 1901 и 1902 гг. остаются почти безъ измѣненія.

Общая сумма расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ на всѣ виды топлива была такова: въ 1900 г.—63,42 милл. рублей, изъ нихъ 76% на минеральное и 24% на древесное, въ 1901 г.—69,69 милл. руб., изъ нихъ 78,9% на минер. и 21,1% на древес. и въ 1902 г.—62,66 милл. руб., изъ нихъ 79,5% на минер. и 20,5% на древесное.

Большой интересъ представляетъ сравненіе средних цѣнъ одного пуда (тепловой единицы) главнѣйшихъ видовъ топлива. Если расположить ихъ въ восходящемъ порядкѣ по мѣрѣ стоимости одной тепловой единицы каждаго изъ нихъ, то получимъ слѣдующую таблицу.

| Виды топлива | Стоимость 1 пуда (тепловой единицы) | | |
|--|-------------------------------------|--------|--------|
| | въ 1902 | 1901 | 1900 |
| Уральскій уголь | 6,5 к. | 6,3 к. | 6,6 к. |
| Шпалы | 6,9 „ | 6,7 „ | 7,4 „ |
| Донецкій уголь | 10,5 „ | 12,2 „ | 10,2 „ |
| Донецкій антрацитъ | 10,5 „ | 11,6 „ | 10,5 „ |
| Сибир., Уссур., Сахал. и пр. уголь | 10,1 „ | 10,3 „ | 10,4 „ |
| Подмосковный уголь | 11,2 „ | 11,7 „ | 11,5 „ |
| Домбровский уголь | 12,4 „ | 13,2 „ | 11,6 „ |
| Дрова | 14,0 „ | 13,5 „ | 13,6 „ |
| Тивибульскій уголь | 16,8 „ | 16,6 „ | 13,6 „ |
| Нефтяные продукты | 11,3 „ | 14,6 „ | 13,6 „ |
| Коксъ Донецкій | 16,5 „ | 19,0 „ | 19,6 „ |
| Коксъ Сибирскій | 16,1 „ | 16,1 „ | 19,9 „ |
| Японскій уголь | 23,3 „ | 24,2 „ | 21,3 „ |
| Древесный уголь | 25,0 „ | 25,0 „ | 21,3 „ |
| Америк. и Англ. уголь | 17,6 „ | 22,5 „ | 22,9 „ |

Торфъ и торф. брикеты 29,4 к. 22,2 к. 23,8 к.
 Силезскій уголь 10,2 „ 22,2 „ 24,9 „
 Коксъ иностранный 20,4 „ 24,7 „ 26,5 „

Итакъ, изъ приведенной таблицы видно, что наиболѣе дешевымъ топливомъ является Уральскій уголь, но его потребляетъ преимущественно Пермская желѣзная дорога и въ незначительномъ, сравнительно, количествѣ Самаро-Златоустовская; цѣны Уральского угля для Пермской желѣзной дороги въ два слишкомъ раза меньше цѣны этого же угля для Самаро-Златоустовской желѣзной дороги; слѣдовательно, Уральскій уголь имѣетъ чисто мѣстное значеніе. Второе мѣсто послѣ Уральского угля по дешевизнѣ занимаютъ старыя шпалы, но, въ виду ихъ незначительнаго количества, онѣ существеннаго значенія не имѣютъ. Стоимость одной тепловой единицы дровъ и нефтяныхъ продуктовъ занимаетъ въ приведенной таблицѣ приблизительно среднее мѣсто за всѣ три года, и стоимость ихъ неизмѣнно выше стоимости 1 тепловой единицы Донецкаго каменнаго угля. Что же касается иностраннаго угля, то стоимость 1 тепловой единицы его значительно выше стоимости таковой же какъ Донецкаго каменнаго угля, такъ и дровъ и нефти. Слѣдовательно, изъ трехъ наиболѣе крупныхъ по потребленію видовъ топлива (уголь, дрова и нефть) наиболѣе дешевымъ, по цѣнности одной тепловой единицы, является каменный уголь Донецкаго бассейна.

Итакъ, изъ всего сказаннаго вытекаютъ слѣдующія положенія: 1) значеніе минеральнаго топлива въ употребленіи желѣзными дорогами быстро возрастаетъ и 2) благодаря сравнительной дешевизнѣ, для каменнаго угля Донецкаго бассейна открывается широкая сфера распространенія въ потребленіи топлива русскими желѣзными дорогами за счетъ конкурирующихъ съ нимъ другихъ видовъ топлива (нефть и дрова) и другихъ каменноугольныхъ районовъ.

Экскурсія членовъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи въ Николаевъ.

Excursion des membres du congrès minier et metallurgique de la Russie meridionale à Nicolaïeff.

„Мы лѣнны и не любопытны“,—такъ писалъ о насъ когда-то Карамзинъ. Особенности эти остались въ нашемъ національномъ характерѣ и до настоящаго времени. Даже среди лицъ, получившихъ извѣстную, такъ сказать, выработку въ смыслѣ западнаго членовѣка, скаывается равнодушіе къ вопросамъ и явленіямъ, которыя не могутъ не интересовать и волновать сильнѣйшимъ образомъ. Вотъ почему мы такъ мало знаемъ Россію вообще и такъ не много, напр.,

о горномъ и горнозаводскомъ Югѣ, представляющемъ собою, безспорно, одно изъ грандіозныхъ явленій экономической жизни Россіи со времени ея существованія. Но если о промышленномъ развитіи Донецкаго бассейна мы знаемъ въ общемъ еще кое-что, то объ отдѣльныхъ предпріятіяхъ, поражающихъ своимъ устройствомъ и оборотомъ, намъ извѣстно лишь одно, что они существуютъ, — пожалуй, что не больше. Но этого мало. Врядъ ли будетъ натяжкой, если сказать, что и многіе дѣятели Донецкаго бассейна далеко не такъ ужъ основательно и всесторонне знакомы съ наличными силами промышленнаго Юга, съ его дѣйствительнымъ прогрессомъ въ области техники и бытового устройства. Чтобъ знать что нибудь вѣрное и опредѣленное о нашей промышленной жизни вообще, надо видѣть ее самому на мѣстѣ, и близко видѣть, а этого самопознанія до сихъ поръ не было въ нашемъ Югѣ. Сосѣди знаютъ, пожалуй, о томъ, какъ работаетъ ближайшій къ нему рудникъ или заводъ, какія завелъ онъ новшества и чѣмъ облегчаетъ условія производства, — но что не много подалѣе, то уже извѣстно по наслышкѣ или по догадкамъ. Вывести изъ этого состоянія, такъ сказать, неизвѣстности, или малоизвѣстности могутъ, конечно, *экскурсии*, во время которыхъ и является возможность ознакомиться съ наличностью достигнутаго развитія и усовершенствованія каждаго предпріятія. Какія отъ сего проистекаютъ послѣдствія, говорить и не приходится, — это ясно каждому.

Можно было удивляться, по всему тому, что сказано, почему до сихъ поръ на нашихъ горнопромышленныхъ Съѣздахъ не возникалъ вопросъ объ экскурсіяхъ, — но достаточно было поднять о нихъ вопросъ, чтобъ идея нашла живѣйшій откликъ среди всѣхъ членовъ Съѣзда. Директоръ Николаевскаго судостроительнаго завода инженеръ путей сообщенія І. С. Каннегиссеръ предложилъ совершить экскурсію къ нему на заводъ въ промежутокъ свободныхъ отъ занятій дней 30 октября по 1 ноября. В. А. Гаевскій, со свойственной ему любезной предупредительностью, взялъ на себя заботу по формированію, такъ сказать, экспедиціи и встрѣтилъ со стороны начальника Харьково-Николаевской желѣзной дороги В. Н. Волкова и начальника движенія С. И. Склевича живѣйшій откликъ и содѣйствіе. Первоначально записались около 40 человѣкъ, но затѣмъ число это сократилось до 30-ти.

31-го октября въ 10 часовъ утра поѣздъ прибылъ въ Николаевъ, гдѣ на вокзалѣ І. С. Каннегиссеръ встрѣтилъ экскурсантовъ. Поѣздъ чрезъ нѣсколько времени отошелъ къ заводу и по пути г. Каннегиссеръ роздалъ всѣмъ программу экскурсіи — на розовой и бѣлой бумагѣ, чтобы опредѣлить

составъ двухъ группъ, для удобнаго обзрѣнія сооружений и издѣлій *Общества судостроительныхъ, механическихъ и литейныхъ заводовъ въ Николаевѣ*, какъ гласитъ надпись надъ огромными чугунными воротами, передъ которыми остановился поѣздъ. При входѣ находились всѣ помощники директора заводовъ и старшіе инженеры и служащіе.

Въ половинѣ одиннадцатаго начался осмотръ двумя группами. Одной руководилъ инженеръ В. И. Банцеръ, а другой самъ любезный хозяинъ. Остановившись на ступеняхъ огромнаго зданія центральной станціи, экскурсанты имѣли возможность если не съ высоты птичьяго полета, то съ достаточно возвышеннаго пункта довольно отчетливо обзрѣть всѣ зданія и сооружения на территоріи заводовъ, занимающей пространство въ 45 десятинъ, причемъ въ черту владѣнія входитъ большой кусокъ берега р. Буга, гдѣ воздвигнута грандіозная верфь, вся изъ желѣза, крытая, длиною въ 450 футъ. Общая картина не могла не произвести должнаго впечатлѣнія. Центральная станція оборудована по послѣднему слову техники, по крайней мѣрѣ въ Россіи; на ней поставлены 6 паровыхъ машинъ, 5 турбинъ де-Лавала, всего на 28000 силъ, 8 котловъ Бабкока и Вилкокса — 1360 кв. метровъ. Электрическая и гидравлическая централизація даютъ двигательную силу и свѣтъ всѣмъ заводамъ, по особымъ проводамъ. Отсюда экскурсанты прошли въ механическую и химическую лабораторію, играющую здѣсь особую контролирующую роль, такъ какъ на заводахъ исполняются казенные заказы, за которыми наблюдаютъ особые спеціалисты, изслѣдующіе подробно качества употребляемыхъ на издѣлія и сооружения продуктовъ. Въ механическомъ отдѣлѣ лабораторіи мы встрѣтили военно-морского инженеръ-механика за изслѣдованіемъ стали. Разрывной прессъ, силою въ 50 тоннъ, тутъ же на глазахъ экскурсантовъ произвелъ „испытаніе“ стали. Въ теченіе трехъ — четырехъ минутъ произведенъ былъ отколъ стального прута въ вершокъ почти въ діаметрѣ. Огромный главный магазинъ оказался наполненнымъ не только издѣліями нѣкоторыхъ изъ заводовъ, но и всѣми принадлежностями производства и обстановки судовъ, до посуды включительно. Тутъ, по словамъ директора заводовъ, имѣется разнаго имущества на одинъ милліонъ рублей! Миновалъ модельную, въ которой шла дѣятельная работа по изготовкѣ шаблоновъ для машинныхъ частей и судовъ, мы вошли въ огромнѣйшую кузницу съ тремя гидравлическими прессами въ 900, 300 и 100 тоннъ, съ четырьмя паровыми молотами и 50 горнами. Экскурсантамъ были продемонстрированы обычныя манипуляціи по отжатию огромныхъ кусковъ желѣза и болванокъ. Изъ рес-

сорной мастерской, въ которой имѣются спеціальныя станки и станки для пробы упряжныхъ приборовъ, цѣпей и рессоръ, мы вступили въ огромнѣйшую механическую мастерскую, въ которой дѣйствуютъ мостовые и велосипедные краны и 300 станковъ. Здѣсь имѣются станокъ для обточки предметовъ до 60 футъ длиною, станокъ съ высотой центровъ 55", лобовой станокъ для обточки предметовъ въ 10 метровъ въ діаметрѣ, строгальный станокъ длиною до 30 футъ и т. п. Осмотрѣвъ механическія литейныя, мѣдно-литейную, труболитейную и сталелитейную, — въ послѣдней производилась отливка бессемеровской стали, — экскурсанты прошли въ вагонныя мастерскія. Это очень обширное зданіе, въ которомъ свободно можетъ быть размѣщено нѣсколько десятковъ вагоновъ. Часть готовыхъ вагоновъ находилась еще здѣсь до окончательной отдѣлки. Тутъ же невдалекѣ отъ зданія имѣется красильня, снабженная обильно матеріалами для покраски вагоновъ и судовъ. Послѣ модельнаго склада и деревообдѣлочной, экскурсанты вступили, такъ сказать, въ спеціальную область заводовъ — въ сферу судостроительства.

Сушильня для лѣса — огромное зданіе. Сушка идетъ быстро при помощи пара и воды, при чемъ тонка паровиковъ совершается опилками. Въ воздухѣ особый смолистый запахъ, столь полезный для легкихъ, но мало пріятный для обонянія. Изъ мѣдно-котельной прошли въ столярно-плотничную и плазъ, а также на спеціальную кузню при верфи. Въ особомъ помѣщеніи на открытомъ воздухѣ идетъ работа по сборкѣ башенныхъ частей, — въ особомъ резервуарѣ — шахтѣ, сдѣланномъ въ землѣ. Здѣсь идутъ работы для башенъ броненосца „Князь Потемкинъ Таврическій“. Тутъ же находится 80-ти тонный кранъ. Вблизи верфи находится бассейнъ для окончанія и ремонта судовъ. Тутъ мы видѣли пароходъ небольшой и землечерпалку; подалѣе отъ нихъ находится огромный пароходъ Добровольнаго Флота „Саратовъ“, пришедшій за капитальными исправленіями. Около колосальной крытой верфи находится открытый стапель съ шхуной „Надежда“. Недавно ушли въ Севастополь три кононирь-миноносца, сдѣланные на заводѣ для надобностей Дальняго Востока. Огромны зданія судостроительныхъ мастерскихъ и главной конторы. Чертежная судостроительнаго отдѣла, гдѣ на длинныхъ мраморныхъ столахъ идетъ черченіе судовыхъ частей, занимаетъ верхній этажъ конторы. Въ другомъ зданіи въ безконечно длинномъ залѣ (верхній этажъ мастерскихъ) на полу вычерчиваются суда въ натуральную ихъ величину; по чертежамъ этимъ дѣлаются шаблоны изъ дерева, а затѣмъ изготовляются по нимъ всѣ металлическія части. Эта работа требуетъ особой точности и тщательной отдѣлки, такъ

какъ отъ одной „линіи“ зависитъ годность или пріемлемость цѣлой части сооруженія, — за всѣмъ здѣсь слѣдятъ спеціалисты-контролеры и пріемщики отъ военно-морского вѣдомства. Котельная мастерская поражаетъ своими размѣрами и оборудована замѣчательно: всѣ новѣйшія приспособленія и усовершенствованія здѣсь на лицо. Здѣсь и прессы, и станки для морскихъ и паровозныхъ котловъ, примѣненіе гидравлической и пневматической клепки, въ работѣ до 150 станковъ. Мы видѣли котлы для парохода Русскаго Общества „Великій Князь Алексѣй“ и для огромныхъ военныхъ судовъ. Заводъ изготовляетъ теперь механизмы: для крейсера „Кагулъ“ въ 19.500 индик. силъ, для эскадреннаго броненосца „Св. Евстафій“ въ 10.600 инд. силъ и для эскадреннаго броненосца „Іоаннъ Златоустъ“ въ 10.600 индик. силъ. Въ мостокотельномъ отдѣлѣ имѣются большіе заказы: для водоснабженія 34-хъ станцій Оренбургъ-Ташкентской желѣзнодорожной дороги, мосты для Круго-Байкальской, Болгое-Сѣдлецкой и Вологдо-Вятской желѣзныхъ дорогъ, цистерны для разныхъ дорогъ; особое вниманіе привлекаютъ котлы и машины для центральной станціи Севастопольскаго Адмиралтейства. Изъ другихъ главныхъ работъ въ производствѣ надо отмѣтить: три эскадренныхъ миноносца по 5500 силъ каждый, землечерпательницы для Донского Рѣчного Комитета и для р. Днѣстра, пароходъ для землечерпательницы, два крейсера для Министерства Земледѣлія и товарные вагоны по заказу желѣзныхъ дорогъ.

Всѣ мастерскія заводовъ соединены между собою рельсовыми путями, которыхъ около 25 верстъ; при двухъ паровозахъ дѣйствуетъ еще 5 локомотивныхъ крановъ. Мастерскихъ и рабочихъ на заводахъ по штату 2563 человекъ, — въ числѣ ихъ я замѣтилъ (въ механическомъ и котельномъ отдѣлахъ) нѣсколько человекъ матросовъ, отпущенныхъ съ судовъ или изъ числа запасныхъ, — администрація заводовъ ими особенно довольна: все это народъ смысленный и дисциплинированный. Инженеровъ, чертежниковъ, мастеровъ, указателей, счетоводовъ, табельщиковъ и служащихъ по администраціи 298 человекъ. Среди этихъ послѣднихъ есть нѣсколько бельгійцевъ — инженеровъ и мастеровъ, вполне освоившихся съ русскимъ языкомъ и бытомъ, но всѣ главные дѣятели заводовъ — русскіе инженеры и воспитанники нашихъ спеціальныхъ учебныхъ заведеній.

Въ настоящее время заводы завалены работой, на два года они обезпечены заказами, такъ что пріемъ дальнѣйшихъ работъ невозможенъ до истеченія этого срока. Предстоитъ постройка пяти крупныхъ судовъ. Конечно, главная задача Николаевского завода — судостроеніе, но обстоятельства заставили администрацію его заняться и другими производствами, чтобъ

дать огромнымъ мастерскимъ работу, а не держать ихъ бездѣтельными въ ожиданіи того возжелѣннаго времени, когда, наконецъ, явятся эти спеціальныя заказы...

Не смотря на дождливую погоду, нельзя было не замѣтить, что внѣшній порядокъ на заводѣ болѣе чѣмъ удовлетворителенъ, а чистота нѣсколькихъ мастерскихъ вызвала не мало восклицаній одобренія и даже удивленія.

Осмотръ заводовъ закончился около двухъ часовъ дня, занявъ такимъ образомъ въ общемъ свыше трехъ часовъ времени. У одного изъ зданій заводской фотографъ снялъ экскурсантовъ.

Въ столовой для мастеровыхъ имѣется недурная сцена. Здѣсь заводской театр. На этой-то сценѣ, въ декорации свѣже нарисованнаго лѣса, былъ сервированъ завтракъ, къ которому директоръ завода пригласилъ всѣхъ экскурсантовъ, Начальника Николаевского коммерческаго порта ген.-маіора по адмиралейству Перелешина и всѣхъ главныхъ помощниковъ своихъ и служащихъ. Были и нѣкоторые сосѣдніе заводчики. Около восьми часовъ экскурсанты собрались на вокзалъ, а въ 11 часовъ 1-го ноября экскурсанты возвратились въ Харьковъ.

Е. Бабецкій.

Новый видъ жидкаго минеральнаго топлива.

Nouveau combustible liquide.

До укрѣпленія и развитія нефтяной промышленности въ Грозномъ извѣстенъ былъ только одинъ жидкій топочный продуктъ, именно нефтяные остатки или мазутъ, получаемые какъ остатокъ отъ перегонки изъ нефти керосина и бензина. Въ настоящее время количество этого матеріала, вывезенное изъ Баку, достигло 342.446.000 пуд. (въ 1902 г.) и въ 1901 г. 317.581.000 пудовъ.

Начиная съ 1895 года, времени возникновенія въ Грозномъ заводовъ для перегонки нефти, появляется новый видъ жидкаго топлива, лигроинъ, характеризующійся многими своеобразными особенностями. Прежде всего этотъ матеріалъ представляет не остатокъ, а промежуточный отгонъ нефти, средній между бензиномъ и керосиномъ. Таковымъ же онъ является и по своимъ свойствамъ, обладая температурой кипѣнія и удѣльнымъ вѣсомъ среднимъ между таковымъ керосина и бензина. Въ силу этого лигроинъ не можетъ служить ни освѣтительнымъ матеріаломъ, ни веществомъ, способнымъ примѣняться наравнѣ съ бензиномъ для экстракціоннаго производства, но пригоденъ только въ качествѣ топлива и притомъ уступающаго нефтянымъ остаткамъ по причинѣ огнеопасности. Несмотря на

то, лигроиновое отопленіе значительно привилось въ заводскомъ дѣлѣ въ Грозномъ, гдѣ почти всѣ заводы потребляютъ для сожиганія подъ кубами и паровыми котлами значительную часть неизбѣжно получаемого при процессѣ перегонки лигроина¹⁾. Несмотря на то, получаютъ избытки этого жидкаго горючаго, сильно обременяющіе Грозненскіе заводы. Вывести эти избытки въ другіе районы, нуждающіеся въ жидкомъ топливѣ, нѣтъ возможности по той причинѣ, что лигроинъ, несмотря на низкую стоимость, обложенъ акцизомъ въ 60 коп. съ пуда, наравнѣ съ освѣтительными маслами. Это препятствіе настолько серьезное, что дѣлаетъ вывозъ лигроина изъ заводского района почти невозможнымъ.

Еще съ 1897 г. возбуждено было нефтепромышленниками и товаротправителями много ходатайствъ о снятіи акциза съ лигроина, разрѣшеніи перевозить его наливомъ, что гарантировало бы возможность массового вывоза его и вообще объ устраненіи всѣхъ препятствій къ вывозу этого обременительнаго отброса. Только въ прошломъ году ходатайства эти получили удовлетвореніе: лигроинъ допущенъ былъ къ вывозу изъ Грозненскаго заводского района, но условія этого разрѣшенія были весьма стѣснительны. Доставленный на мѣсто назначенія, жидкій продуктъ поступаетъ подъ охрану акцизнаго надзора: послѣ перекачки въ резервуары расходъ лигроина точно учитывается чинами акцизнаго надзора, слѣдящими, чтобы весь продуктъ употребленъ былъ какъ топливо и отнюдь не шелъ для другого назначенія. Процентъ допускаемой убыли или усыпки не былъ опредѣленъ, а это обстоятельство могло породить много недоразумѣній. Въ результатѣ, несмотря на годовой промежутокъ дѣйствія новыхъ правилъ, ими еще никто не воспользовался, и изъ Грознаго не вывезено ни одного пуда лигроина.

Столь суровая регламентация вызвана боязнью злоупотребленій, именно подмѣшиванія лигроина въ освѣтительныя масла (керосинъ). Конечно, такая фальсификація явилась бы въ высшей степени вредной, принимая во вниманіе огнеопасность лигроина.

Съ цѣлью болѣе выгоднаго для промышленности разрѣшенія тяготящаго надъ Грозненскимъ дѣломъ „лигроинового вопроса“, Совѣтъ Съѣзда Терскихъ нефтепромышленниковъ вновь возбудилъ ходатайство о разрѣшеніи болѣе свободнаго оперированія съ лигроиномъ, причемъ для избѣжанія злоупотребленій предложилъ, взаменъ стѣснительнаго охраннаго надзора, ввести денатурализацию подкрашиваніемъ и подмѣшиваніемъ веществъ, которые дѣлали

¹⁾ Избѣжать полученія этого продукта, очевидно, невозможно: онъ отгоняется въ количествѣ 10% вслѣдъ за бензиномъ и, очевидно, не отогнавши его, нельзя получить керосина.

бы лигроинъ неспособнымъ горѣть въ керосиновыхъ лампахъ.

Многія изъ этихъ веществъ (денатурализаторовъ) были испытаны въ лабораторіи Владикавказской желѣзной дороги и оказались не удовлетворяющими назначенію частью вслѣдствіе легкости разрушенія ихъ химическими реагентами (напримѣръ смола), частью же какъ недостигающія цѣли. Напримѣръ, предложено было примѣшивать 5—10% нефтяныхъ остатковъ. Однако же опытъ показалъ, что и такая значительная примѣсь не отнимаетъ у лигроина способности горѣть въ лампахъ. Такимъ образомъ задача денатурализаціи лигроина оказалась весьма трудно разрѣшимой, что можно было предвидѣть и а priori, такъ какъ обработка реагентами углеводородныхъ жидкостей, въ силу присущихъ имъ свойствъ, сопряжена съ большою легкостью отдѣленія этихъ реагентовъ, болѣею частью нерастворимыхъ въ углеводородахъ.

Въ 1902 году на Грозненскихъ нефтеперегонныхъ заводахъ было добыто 1.399.299 пудовъ, а оставалось съ прошлаго года 1.267.662 пуда лигроина. При современныхъ условіяхъ большая часть этого жидкаго топлива совершенно пропадаетъ для промышленности. Между тѣмъ лигроинъ обладает важнымъ достоинствомъ въ смыслѣ высокой теплопроизводительности, превышающей таковую нефтяныхъ остатковъ на 6% и благодаря этому качеству и дешевизнѣ могъ бы сослужить полезную службу во многихъ техническихъ предпріятіяхъ, сопряженныхъ съ расходомъ топлива.

К. Харичковъ.

РУССКАЯ ПЕЧАТЬ.

LA PRESSE RUSSE.

„На тускломъ фонѣ нашей промышленности замѣчаются нѣкоторые проблески“. Такъ начинается статья г. А. С. „Промышленность и кредитъ“, помѣщенная въ № 303 „Новостей“. Появленію такихъ проблѣковъ, по мнѣнію г. С. А.,—

„съ одной стороны, способствовала невольная нормировка—закрытіе однихъ заводовъ и сокращеніе производства на другихъ; оставшіеся цѣлыми на полѣ брани стали чувствовать себя потверже. Съ другой стороны, нѣтъ прежняго остраго недостатка въ оборотныхъ средствахъ: денегъ стало больше и онѣ подешевѣли, дисконтъ спустился до давно небывалой низкой цифры и стоитъ не выше, чѣмъ за границей. Но и при такомъ уровнѣ въ банкахъ остаются лишніе средства, такъ какъ, наученные опытомъ, они съ болѣею осторожностью открываютъ новые кредиты“.

Но главный факторъ, повліявшій такъ благотворно на оживленіе нашей промышленности, заключается, по словамъ г. А. С., не въ „невольной нормировкѣ“; причины этого лежатъ глубже.

„Главная причина, кромѣ невольной нормировки, тѣ же пресловутые казенные заказы, особенно постройка новыхъ судовъ и желѣзныхъ дорогъ; все та же заботливая мать печется о своемъ балованномъ чадѣ. Рядомъ съ этимъ можно указать и на естественный ростъ по-

требности въ желѣзѣ, ¹⁾ особенно въ южной половинѣ Россіи и на западѣ, гдѣ крестьянское населеніе болѣе зажиточно и все болѣе стремится заводить кованыя повозки, крыть желѣзомъ крыши, ставить желѣзныя печи, покупать новыя земледѣльческія орудія и проч. Этому стремленію много помогло удешевленіе желѣза за прошлые годы. Во внутреннихъ и приволжскихъ губерніяхъ, при экономическомъ упадкѣ мѣстнаго населенія, спросъ на желѣзо находится еще въ застоѣ“.

Попутно съ этимъ г. А. С. отмѣчаетъ отрадное явленіе, замѣчаемое въ послѣдніе годы, въ развивающейся дѣятельности земскихъ складовъ по продажѣ населенію улучшенныхъ орудій и металлическихъ издѣлій. Земство, зная кому и какъ лучше можно кредитовать, является лучшимъ посредникомъ между заводами и населеніемъ, которое, не имѣя свободныхъ денегъ, охотно беретъ разныя орудія въ кредитъ и тѣмъ все болѣе и болѣе приучается къ потребленію желѣза. А потому г. А. С. рекомендуетъ заводамъ, работающимъ на земледѣльцевъ, какъ можно шире пользоваться специальнымъ кредитомъ изъ Государственнаго Банка „на покупку сельско-хозяйственныхъ орудій и машинъ“ (правила 19 сентября 1896 г.), ибо это дастъ новый толчокъ нашей металлургической промышленности. Обратитъ особое вниманіе на указанный кредитъ слѣдуетъ также и потому, что

„Государственный Банкъ могъ бы развивать и облегчать эту форму кредита, которой въ послѣднее время такъ сочувствуетъ и новый управляющій Министерствомъ Финансовъ Э. Д. Плесске; сочувствіе это проявлялось имъ еще въ то время, когда онъ стоялъ во главѣ Государственнаго Банка.“

Нельзя не сознаться, что въ статьѣ г. А. С. много оптимизма во взглядахъ на будущее, но фактъ остается фактомъ—наша металлургическая промышленность оживаетъ, но какимъ размахомъ она пойдетъ впередъ—судить трудно.

КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ.

Correspondance.

Ст. Жмеринка, Юго-Западныхъ жел. дорогъ. (Корреспонденція „Горно-Заводскаго Листка“).

13-го октября настоящаго года здѣсь во время прихода на станцію товаро-пассажирскаго поѣзда произошелъ несчастный случай, стоившій жизни 14 человѣкъ убитыхъ и до 50 раненыхъ отъ взорвавшаго пороха (что-то около 3 пуд.), который, какъ установлено дознаніемъ, везли контрбандой изъ м. Жмеринки въ гор. Винницу Подольской губ. для нуждъ мѣстныхъ каменоломенъ.

Во время взрыва владѣлецъ пороха тоже пострадалъ, но, испугавшись законной отвѣтственности за это несчастіе, поспѣшилъ скрыться въ Жмеринку, бросивъ на станціи другой мѣшокъ пороха. Осмотромъ поврежденнаго вагона установлено, что взрывъ произошелъ въ то время, когда порохъ лежалъ на верхней полкѣ вагона. Не обошлось здѣсь и безъ комизма. Другой мѣшокъ съ порохомъ былъ найденъ кѣмъ-то изъ публики подъ скамейкой и сданъ, какъ утерянный багажъ, дежурному жандарму. Одинъ изъ служащихъ, увидѣвъ мѣшокъ съ чѣмъ-то мягкимъ и, полагая, что это овесъ, положилъ себѣ подъ голову вмѣсто подушки и заснулъ. Только утромъ уже обнаружили, что это порохъ. Пострадавшихъ 64 человѣка. Въ этомъ несчастіи очень трудно установить фактъ, кто изъ присутствовавшихъ былъ въ моментъ взрыва въ вагонѣ или на перронѣ, такъ какъ почему-то большинство

¹⁾ Курсивъ нашъ.

показываетъ, что были въ вагонѣ, вѣроятно въ надеждѣ получить вознагражденіе отъ дороги. Многіе получили тяжкія увѣчья, совершенно лишившія ихъ способности къ труду. У нѣкоторыхъ, напримѣръ, выжжены глаза, искалѣчены руки, ноги и т. д. Есть нѣкоторое основаніе думать, что потерпѣвшіе получаютъ вознагражденіе, хотя дорога юридически не отвѣчаетъ за такой случай.

Подобный случай лишній разъ подтверждаетъ необходимость подчиненія всѣхъ мелкихъ горныхъ разработокъ съ употребленіемъ взрывчатыхъ веществъ групповому, согласно ст. 722 и 723 уст. горн., изд. 1893 года, горнотехническому правительственному надзору. Здѣсь масса такихъ каменоломенъ, разработокъ глины, песка и проч., проч. и всѣ эти работы упорядочились бы тогда, когда отвѣтственными лицами были бы техники, выдержавшіе экзаменъ при горныхъ училищахъ.

Подобныя разработки находятся въ столь недалекомъ одна отъ другой разстояніи, что могли бы имѣть возможность соединяться для найма одного общаго руководителя техническихъ работъ, если не инженера, то, по крайней мѣрѣ, штейгера. Техникъ этотъ могъ бы навѣщать порохо-стрѣльные работы, давать малограмотнымъ отвѣтственнымъ лицамъ и зарядчикамъ свои техническія указанія на подобіе разѣздныхъ сельскохозяйственныхъ инструкторовъ, учили бы ихъ на мѣстѣ обращенію съ взрывчатыми веществами и въ то же время контролировали бы прихода-расходъ взрывчатыхъ веществъ въ пороховыхъ погребахъ. Конечно, все это можно бы было сдѣлать при установленіи правительственного надзора.

Штейгеръ *Михаилъ Краснянскій.*

МѢСТНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

Informations.

Съ 1 ноября Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министерствами Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, вводится въ дѣйствіе весьма важное мѣропріятіе, направленное къ урегулированію перевозки горнозаводскихъ грузовъ, а вмѣстѣ съ этимъ и прочихъ грузовъ по южнымъ углевознымъ дорогамъ, именно: подчиненіе перевозки антрацита, добываемаго въ Грушевско-Власовскомъ районѣ Области Войска Донскаго, общимъ правиламъ перевозки каменнаго угля, рудъ и флюсовъ.

До настоящаго времени перевозка Грушевскаго антрацита производилась внѣ контроля со стороны Министерства Путей Сообщенія въ лицѣ его мѣстнаго органа, именно Харьковскаго Комитета, завѣдывающаго перевозкою всѣхъ горнозаводскихъ грузовъ, и находилась въ завѣдываніи особаго выборнаго Грушевскихъ антрацито-промышленниковъ, который распредѣлялъ ихъ между отдѣльными отправителями по своему усмотрѣнію. Такимъ образомъ перевозка Грушевскаго антрацита, по отношенію къ перевозкамъ минеральнаго топлива западной части Донецкаго бассейна, находилась въ привилегированномъ положеніи, такъ какъ при загрузенности какого-либо участка Харьковскій Комитетъ могъ сокращать отправку только подчиненныхъ его вѣдѣнію грузовъ, прочіе же грузы (въ томъ числѣ и Грушевскій антрацитъ) оставались безъ измѣненія. Такой порядокъ, несправедливый прежде всего по отношенію къ каменному углю и антрациту, отправляемыхъ изъ другихъ частей Донецкаго бассейна, нарушалъ планъ ежемѣсячнаго распредѣленія вагоновъ, устанавливаемый Харьковскимъ Комитетомъ, и тѣмъ самымъ затруднялъ швозъ минеральнаго топлива, особенно въ мѣсяцы наиболѣе напряженной работы дорогъ, при томъ это затрудненіе не могло не отзываться невыгодно и на

перевозкѣ Грушевскаго антрацита. Въ устраненіе подобныхъ затрудненій и исходя изъ того соображенія, что перевозка Грушевскаго антрацита должна производиться въ соответствии съ опредѣленною пропускною и провозною способностью углевозныхъ дорогъ, а также ежемѣсячнаго требованія на вагоны, за-заранѣе заявляемаго разными категориями потребителей минеральнаго топлива, Министерство Путей Сообщенія признало необходимымъ отмѣнить существующій нынѣ особый порядокъ отправки этого груза съ тѣмъ, чтобы условія его перевозки были уравниены съ условіями перевозки того же антрацита съ другихъ пунктовъ Донецкаго бассейна путемъ подчиненія его перевозки общимъ правиламъ перевозки горнозаводскихъ грузовъ, а слѣдовательно и вѣдѣнію Харьковскаго Комитета, установивъ, однако, нѣкоторыя облегченія для отправки антрацита по сравненію съ каменнымъ углемъ въ виду особыхъ условій добычи и сбыта антрацита.

По мнѣнію нѣкоторыхъ горнопромышленниковъ, представленному XXVIII Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи, существующій тарифъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ минеральнаго топлива отличается крайнею неэластичностью: тарифныя ставки одинаковы для всѣхъ видовъ и сортовъ минеральнаго топлива, не смотря на различную цѣнность ихъ. Такъ напримѣръ пудъ кокса на коняхъ стоитъ 12—13 коп., Донецкій антрацитъ 7½—8½ коп., Грушевскій антрацитъ 11½—12 коп., уголь пламенный 6½—8½ коп., уголь мелкій 5 коп., такъ называемый „сѣмячко“ 4 коп. и, наконецъ, самый мелкій уголь или „штыбъ“ ½—1 коп. Тарифъ же на перевозку всѣхъ этихъ разноцѣнныхъ видовъ минеральнаго топлива одинаковый. Такая неравномѣрность тарифа ложится крайнимъ бременемъ на сбытъ болѣе дешевыхъ сортовъ топлива, въ особенности на сбытъ угольной мелочи. Такъ за доставку вагона штыба напр. въ Тулу, гдѣ онъ могъ бы имѣть большой сбытъ на мѣстныхъ кирпичныхъ заводахъ, надо заплатить тарифъ въ 70 руб., т. е. столько же, какъ за вагонъ кокса, но съ той разницею, что тарифъ за штыбъ надо уплатить на станціи отправления, такъ какъ безъ оплаты тарифа такой товаръ не принимается. Вотъ почему на нѣкоторыхъ коняхъ лежатъ огромныя залежи штыба безъ движенія, принося владѣльцамъ большіе убытки.

Общество горныхъ инженеровъ дѣлаетъ попытку оказать активное воздѣйствіе на нашу горнопромышленность путемъ созданія изъ молодыхъ инженеровъ, не имѣющихъ за собой практической подготовки, института практикантовъ. Въ настоящее время нерѣдко бывають случаи приглашенія молодыхъ горныхъ инженеровъ на отвѣтственныя должности въ отдаленныя мѣстности, гдѣ такіе новички не имѣютъ даже возможности воспользоваться для консултанціи знаніями болѣе опытныхъ товарищей. Ненормальность такого положенія отражается невыгодно съ одной стороны на корпораціи горныхъ инженеровъ, съ другой—на самомъ горномъ промыслѣ; введеніе же института практикантовъ дало бы возможность горнопромышленнымъ предпріятіямъ, доселѣ не пользовавшимся услугами горныхъ инженеровъ, ознакомиться съ дѣятельностью ихъ и послѣ того, какъ они убѣдятся въ полезности таковыхъ, приглашать ихъ на мѣста, занимавшіеся прежде практиками. Въ виду этого Общество горныхъ инженеровъ обратилось къ горнопромышленникамъ и инженерамъ, работающимъ въ предпріятіяхъ, съ циркулярнымъ оповѣщеніемъ, что Совѣтъ старшинъ Общества горныхъ инженеровъ беретъ на себя посредничество въ рекомендаціи не только опытныхъ инженеровъ, какъ это практиковалось до сихъ поръ, но и въ указаніи практикантовъ, желающихъ специализироваться въ томъ или иномъ отдѣлѣ горной техники.

По ходатайству горнопромышленниковъ юга Россіи, въ поѣздахъ №№ 5 и 6 Юго-Восточныхъ и №№ 3 и 4 Екатерининской жел. дорогъ безпересадочнаго сообщенія Харьковъ—Дуванскъ, вмѣсто трехъ-оснаго вагона микстъ 1/II класса № 173, поставленъ четырехъ-осный вагонъ-микстъ 1/II класса Пульмана.

Согласно утвержденнымъ Г. Министромъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ правиламъ относительно веденія горныхъ работъ въ видахъ ихъ безопасности, постановлено, что разработка тонкихъ и среднихъ крутопадающихъ жильныхъ и пластовыхъ мѣсторождений должна производиться не иначе, какъ потолок-уступно или почво-уступно съ закладкою выемочныхъ пространствъ пустой породой. Въ виду этого и за истеченіемъ въ сентябрѣ сего года двухгодичнаго срока, установленнаго для приведенія въ дѣйствіе вышеприведеннаго обязательнаго постановленія, Горный Департаментъ проситъ горное управленіе южной Россіи увѣдомить его, примѣняется ли и въ какомъ объемѣ сказанное постановленіе въ кояхъ горной области южной Россіи.

„В. Ю.“

Результатомъ поѣздки спеціальной комиссіи для осмотра сооружений 2 Екатерининской желѣзной дороги, по свѣдѣніямъ „Пр. Кр.“, явились слѣдующія важныя предположенія: съ 1 января будущаго года будетъ открыто движеніе на слѣдующихъ участкахъ дороги: Долгинцево—Апостолово, Апостолово—Николо-Козельскъ и на участкѣ отъ Караванной до Иловайской, что составитъ, приблизительно, разстояніе въ 240 верстъ на западныхъ и восточныхъ участкахъ дороги. Что касается остальныхъ участковъ, простирающихся приблизительно на 375 вер., то съ 1 января будетъ открыто, по усмотрѣнію управленія по постройкѣ дороги, временное грузовое движеніе. Предположено эту часть дороги принять въ эксплуатацію Екатерининской желѣзной дороги только въ маѣ мѣсяцѣ будущаго года, ко времени образованія общаго для обѣихъ Екатерининскихъ дорогъ управленія. Что касается транзитнаго сквознаго движенія новой дороги, черезъ г. Александровскъ, то открытія его надо ждать не ранѣе конца 1904 года, когда будетъ готовъ Кичкасскій мостъ черезъ Днѣпръ. Общее впечатлѣніе комиссіи, осматривавшей сооруженія 2 Екатерининской желѣзной дороги, какъ нельзя болѣе благоприятное. Мосты, трубы, линія, жилища помѣщенія и всѣ вообще сооруженія дороги, по мнѣнію специалистовъ, не оставляютъ желать лучшаго.

Въ Екатеринославской губерніи, да и вообще въ Донецкомъ бассейнѣ существуетъ масса крестьянскихъ шахтъ, на которыхъ работаютъ десятки тысячъ рабочихъ, и иногда по нѣскольکو сотъ ихъ бываетъ у одного хозяина. Всѣ эти рабочіе проводятъ среднимъ числомъ по двѣнадцати часовъ ежедневно подъ землею, лишены свѣта и воздуха, въ пыли и сырости, постоянно рискуя заболѣть той или другой болѣзнію и даже погибнуть отъ обвала или другого какого-нибудь несчастнаго случая въ шахтѣ. Кто же лѣчитъ больныхъ рабочихъ на крестьянскихъ шахтахъ? Если ихъ и лѣчитъ кто, то во всякомъ случаѣ не хозяева шахтъ, у которыхъ никакой болѣе или менѣе организованной медицинской помощи не существуетъ. Амбулаторные больные рабочіе крестьянскихъ шахтъ посѣщаютъ разныя лѣчебныя учрежденія, земскія или горнозаводскія. Въ результатъ болѣзнь или заносится, или попадаетъ на излѣченіе знахарямъ и колдунамъ, которыхъ, къ сожалѣнію, вездѣ и всюду найти можно. А когда больные уже падаютъ съ ногъ и болѣзнь приковываетъ ихъ окончательно къ кровати, тогда сердобольные хозяева стараются, какъ можно скорѣе, отправить ихъ на родину. Тамъ, по прибытіи въ свои деревни, больные рабочіе съ разными инфекціонными болѣзнями очень часто служатъ источниками для развитія эпидемій.

„В. Ю.“

Общество Дебальцевскаго механическаго завода, пріобрѣтая отъ приступившаго къ ликвидаціи своихъ дѣлъ Бельгійскаго Общества механическихъ заводовъ въ Харцызскѣ предпріятіе, поставило на очередь увеличеніе основнаго капитала, равнаго 1 мил. руб., на 400.000 руб., а равно и заключеніе дополнительнаго облигаціоннаго займа въ суммѣ 200.000 руб. нарицательныхъ.

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

Divers.

1-го ноября выѣхали въ Берлинъ русскіе делегаты, командированные для веденія переговоровъ о заключеніи торговаго договора съ Германіей: управляющій отдѣломъ промышленности д. с. с. Н. П. Ланговой, директоръ перваго департамента Министерства Иностранныхъ Дѣлъ д. с. с. Н. А. Малевскій-Малевичъ, вице-директоръ департамента таможенныхъ сборовъ с. с. С. А. Гринвальдъ и управляющій ветеринарною частью д. с. с. Н. П. Пештичъ. 2 ноября уѣхалъ Товарищъ Министра Финансовъ т. с. В. И. Тимирязевъ и чины канцеляріи с. с. В. И. Прилежаевъ, П. Ю. Жуковский и др. Въ переговорахъ приметъ участіе берлинскій агентъ Министерства Финансовъ т. с. В. Я. Голубевъ.

„Т.-Пр. Газ.“

31-го октября состоялось первое засѣданіе особаго совѣщанія, подѣ председательствомъ директора департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Э. К. Циглера, созваннаго для выясненія вопроса, какія мѣры слѣдуетъ принять для упрощенія нашей желѣзнодорожной тарифной системы. Въ виду раздающихся нареканий на сложность системы и многочисленность тарифныхъ изданій, департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ обратился къ лицамъ, имѣющимъ практическое соприкосновеніе съ желѣзнодорожными тарифами, съ просьбой указать недостатки дѣйствующей системы и мѣры къ ихъ исправленію. Настоящее совѣщаніе, состоящее изъ членовъ тарифнаго комитета и представителей желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ цѣлью разсмотрѣть полученные отзывы и обсудить вопросъ по существу. Затѣмъ на основаніи высказанныхъ въ этомъ совѣщаніи мнѣній департаментомъ будетъ составленъ проектъ желательныхъ измѣненій желѣзнодорожной тарификаціи, и этотъ проектъ будетъ подлежать уже обсужденію въ спеціально созданной для этого комиссіи изъ представителей всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ.

Главный командиръ Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря, — по словамъ „Од. Нов.“, — призналъ безотлагательно необходимымъ немедленно всесторонне изслѣдовать вопросъ о наиболѣе отвѣчающей интересамъ флота поставкѣ топлива для нуждъ эскадры. Предположено впредь входить въ непосредственное сношеніе съ шахтовладельцами, устранивъ всякихъ коммиссіонеровъ и посредниковъ. Для обсужденія этого вопроса, по распоряженію вице-адмирала П. И. Скрыдлова, образовано особое совѣщаніе, подѣ председательствомъ контръ-адмирала Небогатова.

Въ Главномъ Управленіи торговаго мореплаванія и портовъ разсматривается вопросъ объ условіяхъ пользованія ледоколами для проводки судовъ черезъ ледъ въ коммерческіе порты. Нѣкоторые изъ портовыхъ управленій въ интересахъ мореходнаго дѣла высказались за бесплатную эксплуатацію ледоколовъ, состоящихъ нынѣ въ вѣдѣніи Главнаго Управленія. Въ виду же необходимости изыскивать средства на поддержаніе существующихъ ледоколовъ и пріобрѣтеніе новыхъ, возможно установленіе для этой цѣли небольшого сбора съ каждой тонны приходящихъ въ русскіе порты судовъ. Въѣтъ съ тѣмъ, въ Главномъ Управленіи возбужденъ вопросъ объ увеличеніи числа ледоколовъ въ портахъ Чернаго моря.

„Пет. Вѣд.“

Обществомъ для продажи издѣлій русскихъ металлургическихъ заводовъ съ 1 января 1904 г. учреждаются въ городахъ Москвѣ, Саратовѣ, Ростовѣ-на-Дону, Харьковѣ, Кіевѣ, Одессѣ и въ Ригѣ конторы для пріема заказовъ и непосредственной ихъ передачи заводамъ. Образцомъ для организаціи этихъ конторъ служить Варшавская контора того же Общества, существующая съ первыхъ дней его основанія и списавшая одобреніе одинаково со стороны заводовъ и со стороны покупателей. Для поддержанія болѣе близкихъ сношеній между управленіемъ Общества и его контрагентами-заводами и вновь откры-

наемыми конторами въ Обществѣ недавно установлены должности разъѣздныхъ контролеровъ. (Т.-Пр. Газ.)

„Berliner Tageblatt“ сообщаютъ изъ Петербурга, что тамъ въ заинтересованныхъ сферахъ циркулируетъ слухъ о рѣшеніи русскаго правительства устроить второй рельсовой путь по всей линіи Сибирской желѣзной дороги. Осуществленіе этой мѣры обезпечить работой рельсопрокатные заводы на многое годы. Этимъ слухомъ отчасти объясняется обнаруживающееся въ последнее время повышеніе биржевой цѣны акцій металлургическихъ предпріятій.

Въ „Собраніи узаконеній“ опубликованъ утвержденный Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ уставъ русскаго взаимнаго страхового союза. Учредителемъ союза состоитъ нижегородско-армарочное отдѣленіе Общества для содѣйствія русской промышленности и торговли. Союзъ имѣетъ цѣлью производить повсемѣстно въ предѣлахъ Россійской Имперіи, во первыхъ, страхование отъ огня всякаго рода движимыхъ и недвижимыхъ имуществъ, владѣльцы коихъ или управленія—буде имущества принадлежать товариществамъ или учрежденіямъ—имѣютъ мѣстопробываніе въ предѣлахъ губерній: Московской, Владимірской, Рязанской, Тульской, Калужской, Смоленской, Тверской, Ярославской, Костромской, Нижегородской и С.-Петербургской, и, во вторыхъ, коллективное страхование отъ несчастныхъ случаевъ лицъ, служащихъ и работающихъ на фабрикахъ и заводахъ. Средства союза состоятъ изъ вкладовъ пайщиковъ, изъ взносовъ страхователей и изъ разныхъ поступлений. Изъ этихъ средствъ образуются капиталы: 1) паевой, 2) погасительный, 3) запасный и 4) страхователей. Паевой капиталъ образуется изъ паевыхъ вкладовъ, составляющихъ 1 милл. руб., раздѣленныхъ 1.000 паевъ. Правленіе находится въ Москвѣ.

29-го октября, подъ предсѣдательствомъ А. М. Лоранскаго, состоялось засѣданіе коммисіи по страхованію трудящихся на случай болѣзни и въ несчастныхъ случаяхъ. Собраніе закончило выработку положенія о больничныхъ кассахъ. При обсужденіи вопроса о расходахъ кассы, собраніе пришло къ заключенію, что денежныя пособія должны выдаваться тѣмъ изъ заболѣвшихъ участниковъ кассы, коимъ, за время болѣзни, прекращается выдача заработка или жалованья отъ управленія предпріятія, причемъ во время неспособности ихъ къ труду ежедневныя денежныя пособія будутъ выдаваться для семейныхъ рабочихъ въ размѣрѣ не менѣе 50% жалованья, для холостыхъ же—въ меньшемъ размѣрѣ. Беременнымъ будетъ выдаваться пособіе въ теченіе послѣднихъ двухъ недѣль беременности и двухъ недѣль послѣ родовъ, также въ размѣрѣ 50% жалованья. Пособія на погребеніе умершихъ членовъ кассы должны выдаваться согласно уставу кассы, но не болѣе 20-кратнаго ежедневнаго заработка умершаго. Заболѣвшимъ пособіе рѣшено выдавать въ теченіе срока, опредѣленнаго каждой кассой, но не меньше 12 и не больше 25 недѣль, причемъ въ теченіе года пособіе не можетъ быть выдано болѣе, чѣмъ въ теченіе 30 недѣль; выздоровленіе же будетъ считаться съ момента возстановленія трудоспособности. Пособіе на похороны участника кассы не можетъ быть выдано, если онъ умеръ позже 3 мѣсяцевъ со дня начала выдачи ему пособія во время болѣзни. Что касается леченія рабочаго, то оно по закону лежитъ на работодателѣ, но, съ разрѣшенія фабричнаго или горнозаводскаго присутствія, оно можетъ быть возложено и на кассу. Затѣмъ, обсуждались вопросы по управленію кассой, причемъ было постановлено, что общее число членовъ правленія не можетъ быть менѣе трехъ; если же въ составъ больничной кассы входитъ нѣсколько предпріятій, то правленіе составляется изъ представителей всѣхъ соединенныхъ предпріятій, причемъ число представителей и хозяевъ пропорціонально ихъ взносамъ. Выборъ предсѣдателя правленія предоставляется хозяину предпріятія, при которомъ учреждена касса. Опредѣленія общаго собранія постановляются по простому большинству голосовъ присутствующихъ. Въ случаѣ возникновенія какихъ либо недоразумѣній или сомнѣній при выполненіи правилъ устава кассы, вопросъ представляется на разрѣшеніе фабричныхъ и горнозаводскихъ присутствій.

водскихъ присутствій. На этомъ занятія коммисіи закончились, и въ слѣдующій разъ будетъ приступлено къ разсмотрѣнію вопросовъ о несчастныхъ случаяхъ съ рабочими. „Пет. Вѣд.“

Въ Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговли обсуждаются теперь вопросы, касающіеся главнымъ образомъ страхованія рабочихъ и покрытія расходовъ по этому страхованію; между прочимъ возбужденъ вопросъ объ образованіи высшаго правительственнаго органа для общаго руководства и объединенія дѣятельности страховыхъ кассъ, контроля надъ ними и какъ высшей инстанціи по всѣмъ возникающимъ вопросамъ въ толкованіи постановленій закона и споровъ между управленіями кассъ и потерпѣвшими.

30-го октября, въ Обществѣ горныхъ инженеровъ, подъ предсѣдательствомъ А. Н. Митинскаго былъ заслушанъ докладъ А. А. Вольскаго на тему „Прорѣхи нашей каменноугольной промышленности“. Въ докладѣ выдвинуты соображенія о необходимости пониженія таможенныхъ ввозныхъ пошлинъ на уголь по побережью Чернаго и Азовскаго морей съ 6 и 9 к. за пудъ до 1½ и 2¼ коп., т. е. до уровня, принятаго по прочимъ границамъ Россійской Имперіи. А. А. Вольскій указываетъ, что исторія развитія южной каменноугольной промышленности въ теченіе послѣднихъ 15—20 лѣтъ представляетъ собою сложной кризисъ, разнообразящійся лишь тѣмъ, что онъ является то производительскимъ, то потребительскимъ. Стоитъ только на рынокъ появиться или не появиться лишнимъ нѣсколькимъ десяткамъ милліоновъ пудовъ ископаемаго угля, какъ наступаетъ острое недовольство то въ сферѣ производительской, то въ сферѣ потребительской. Причину такого недовольства г. Вольскій усматриваетъ, во-первыхъ, въ томъ, что Донецкій бассейнъ въ настоящее время эксплуатируется въ совершенномъ противоположеніи съ природными свойствами бассейна, весьма богатаго антрацитами и сравнительно бѣднаго курными и особенно коксовыми углями, а, во-вторыхъ, въ томъ, что южные угленосы вообще не заботятся о развитіи спроса на ископаемый уголь для нуждъ домашняго обихода. Мѣры для устраненія этого явленія, по мнѣнію г. Вольскаго, должны исходить отчасти отъ правительства, отчасти же отъ самопомощи самихъ южныхъ угленосовъ. Правительственные мѣры должны заключаться, во-первыхъ, въ производствѣ развитію подъѣздныхъ путей въ районѣ курныхъ углей и въ содѣйствіи ихъ развитію въ районѣ антрацитовъ и, во-вторыхъ, въ пониженіи таможенныхъ пошлинъ на уголь по побережью Чернаго и Азовскаго морей. Мѣры самопомощи должны сводиться, во-первыхъ, къ введенію технической классификаціи Донецкихъ углей, во-вторыхъ къ устройству испытательныхъ станцій для Донецкихъ углей со школой кочегаровъ при ней, въ третьихъ къ устройству международной передвижной выставки фабрично-заводскаго и домашняго отопленія, въ четвертыхъ, къ созданію союза для наблюденія за дѣйствіемъ огневыхъ устройствъ и, въ пятыхъ, къ изслѣдованію рынковъ сбыта Донецкаго ископаемаго угля. Докладъ г. Вольскаго послужилъ поводомъ къ весьма продолжительнымъ преніямъ, въ которыхъ приняли участіе гг. Лутугинъ, Фенинъ, Расинскій, Эрдели, Мурзаковъ и докладчикъ. За исключеніемъ нѣкоторыхъ частныхъ докладовъ, положенія г. Вольскаго были признаны въ преніяхъ не только правильными (за исключеніемъ г. Фенина, протестовавшаго противъ пониженія пошлинъ на уголь по побережью Чернаго и Азовскаго морей), но и подкрѣплены, особенно гг. Лутугинъ и Расинскій, многими цѣнными соображеніями, не принятыми во вниманіе докладчикомъ. Предсѣдатель собранія предложилъ въ виду важности затронутого А. А. Вольскимъ вопроса передать положенія этого доклада въ научно-техническую коммисію Общества съ тѣмъ, чтобы послѣдняя приняла возможные мѣры къ осуществленію положенія доклада.

Горный ученый Комитетъ озабоченъ выработкой мѣръ для предотвращенія въ Домбровскомъ каменноугольномъ бассейнѣ примѣненія методовъ разработки каменнаго угля, сопряженныхъ съ большою потерей этого ископаемаго. Осенью минувшаго

года съ цѣлью собранія матеріаловъ по этому вопросу была командирована въ Домбровский бассейнъ особая коммиссія изъ горныхъ инженеровъ Н. П. Курмакова, Б. Н. Померанцева и П. П. Попова. Въ настоящее время горный ученый Комитетъ занятъ разсмотрѣніемъ матеріаловъ, доставленныхъ означенными лицами, съ каковою цѣлью образовалъ подъ предѣлательствомъ члена горнаго ученаго Комитета т. е. академика А. П. Карпинскаго особую коммиссію съ совѣщательнымъ характеромъ. Въ составъ этой коммиссіи, кромѣ членовъ ученаго Комитета А. П. Карпинскаго, Ф. Н. Чернышева, А. О. Иванова, И. Н. Урбановича, Н. Д. Коцовскаго и членовъ-докладчиковъ, собиравшихъ матеріалъ, входятъ еще представители отъ угледо-промышленниковъ Домбровскаго бассейна: гг. Кондратовичъ, Страсбургеръ, Контковичъ, Грабинскій и Стратилато и отъ Общества горныхъ инженеровъ Л. П. Лутугинъ и А. А. Вольскій. На дняхъ состоялось первое организационное засѣданіе этой коммиссіи, а второе засѣданіе, имѣющее открытъ ридъ сужденій по существу вопроса, состоится 24 ноября. „Т. Пр. Газ.“

Коммиссія Императорскаго Общества судоходства по вопросу о мѣрахъ поощренія торговаго мореплаванія и судостроенія, подъ предѣлательствомъ А. К. Воярскаго, разсмотрѣвъ и обсудивъ программу правительственныхъ мѣропріятій къ поощренію отечественнаго мореплаванія и судостроенія, проектированную Особымъ Совѣщаніемъ подъ предѣлательствомъ Главноуправляющаго торговымъ мореплаваніемъ и портами, высказалась за желательность распространенія проектируемыхъ поощрительныхъ мѣропріятій также и на парусныя суда. По мнѣнію коммиссіи, на стальныхъ парусныхъ судахъ могли бы быть распространены всѣ льготы, а на деревянныхъ—всѣ, кромѣ ссуды на приобрѣтеніе и кромѣ судостроительныхъ премій. Предполагаемая поощрительная мѣропріятія сводятся къ выдачѣ ссуды на постройку и приобрѣтеніе судовъ, а также къ выдачѣ премій этимъ судамъ. По вопросамъ о выдачѣ ссуды на приобрѣтеніе судовъ коммиссія высказалась за выдачу таковыхъ въ размѣрѣ отъ $\frac{2}{5}$ до $\frac{3}{5}$ установленной офиціальной стоимости судна, не старѣе 12 лѣтъ. Ссуда погашается ежегодными равными взносами въ продолженіе 8—20 лѣтъ. За невыплаченную часть ссуды взимается ежегодно по 4%. По желанію офиціалка ссуда можетъ быть выдана и за болѣе старое судно съ тѣмъ, чтобы она могла быть возвращена правительству полностью не позже, какъ ко времени двадцатилѣтняго возраста судна. Что касается выдачи премій за суда, коммиссія высказалась за выдачу только навигаціонныхъ (помильныхъ) премій въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ к. за 100 тоннъ грузоподъемности и плаванія. Такія преміи должны, по мнѣнію коммиссіи, выдаваться только за суда, удовлетворяющія требованіямъ перваго класса англійскаго ллойда или другихъ, одобренныхъ правительствомъ, подобныхъ учрежденій, и притомъ только за рейсы, не пользующіеся никакими особыми привилегіями или субсидіями. При этомъ коммиссія считаетъ необходимымъ выдавать помильныя преміи не только за плаваніе между русскими, но и между иностранными портами, такъ какъ при такомъ способѣ выдачи премій мореходному промыслу будетъ предоставлена большая свобода, что отразится только выгодно на его развитіи. Вопросъ о поощреніи русскаго судостроенія коммиссія находитъ преждевременнымъ, такъ какъ, во первыхъ, поощрительныя преміи такого рода должны быть весьма значительны по размѣру, чтобы достигать цѣли, и, во-вторыхъ, опредѣленіе хотя бы приблизительнаго размѣра этихъ премій является въ настоящее время очень затруднительнымъ въ виду отсутствія достаточно полныхъ данныхъ по этому вопросу. Если же признано будетъ необходимымъ ввести поощрительныя мѣропріятія для торговаго судостроенія теперь же, то коммиссія полагаетъ опредѣлять слѣдующій размѣръ проектируемыхъ поощреній въ примѣненіи къ судамъ русской постройки: ссуды на приобрѣтеніе русскихъ судовъ выдаются безпроцентныя, преміи выдаются новому судну, построенному въ Россіи, въ двойномъ размѣрѣ полностью въ продолженіе 15 лѣтъ.

Въ Обществѣ инженеровъ Путей Сообщенія 21-го октября С. Н. Кульжинскій сдѣлалъ сообщеніе о сооруженіи и эксплуатационіи подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогъ. Несмотря на то, что

желѣзнодорожная сѣть Россіи еще далеко не закончена и не намѣчены еще нѣкоторыя магистрали, подъѣздные пути кое-гдѣ получили довольно широкое примѣненіе, таковы: Подмосквинскій, Варшавскій и другіе районы. Широкое развитіе подобныхъ путей, какъ сравнительно легко осуществимыхъ, должно имѣть большое значеніе. Магистрали это—крупная промышленность, подъѣздные пути—мелкая. Сооружая подъѣздные пути, мы тѣмъ увеличимъ доходность существующихъ магистралей, разовьемъ крупную промышленность. Это косвенное назначеніе подъѣздныхъ путей. Каждый такой путь необходимо долженъ держаться политики магистралей, помогать ей, и въ силу этого объединеніе ихъ въ однихъ рукахъ является нежелательнымъ. Желая обезпечить самостоятельность такихъ путей, французскій законъ запрещаетъ соединять въ одномъ управленіи подъѣздные пути различныхъ округовъ. Въмѣстѣ съ тѣмъ магистрали должны распространять льготы на подъѣздные пути, должны удѣлять имъ часть доходовъ отъ провоза пассажировъ и избавлять ихъ отъ необходимости вести собственную бухгалтерію. Предоставляя однако льготы, возможно предъявлять подъѣзднымъ путямъ извѣстныя требованія. Главное изъ нихъ это—переходъ путей чрезъ извѣстный срокъ въ вѣдѣніе правительства, затѣмъ перевозка воинскихъ чиновъ и др. Для большаго развитія подъѣздныхъ путей докладчикъ рекомендовалъ учрежденіе инженеровъ-инструкторовъ, которые бы своими указаніями пришли на помощь частной инициативѣ; затѣмъ изданіе особаго альбома съ образцами сооружений, въ родѣ такого, какой существуетъ въ Св. Синодѣ для постройки церквей и школъ.

Намъ сообщаютъ, что съ будущаго года изданіе „Вѣстника Золотопромышленности“ переходитъ изъ Томска въ Петербургъ и будетъ органомъ недавно учрежденной совѣщательной конторы золота и платинопромышленниковъ. Сохраняя прежнее направленіе, „Вѣстникъ“ расширится отдѣлами: биржевымъ и финансовымъ.

Въ Министерствѣ Финансовъ образована особая коммиссія подъ предѣлательствомъ Товарища Министра В. И. Тимирязева для обсужденія нуждъ нашей марганцовой промышленности. Дѣло въ томъ, что въ послѣднее время открытіе марганцовыхъ залежей въ Восточной Индіи отразилось крайне неблагоприятно на сбытѣ за границу кавказскаго марганца. (Нов. Вр.)

Въ предпринимательскихъ кругахъ отмѣчаютъ поступленіе въ Совѣтъ Сѣзда Уральскихъ горнопромышленниковъ отъ одного германскаго желѣзодѣлательнаго завода заявленія о желаніи вступить въ сношеніе съ рудопромышленниками Урала по дѣлу поставки ему въ Верхнюю Силезію желѣзной руды до 3 милл. пуд. въ годъ.

Первое въ текущемъ году собраніе членовъ геологическаго Комитета состоялось 30 октября и на немъ кромѣ членовъ Комитета присутствовали и главари русской геологической школы академики А. П. Карпинскій и Ѳ. Б. Шмидтъ. Выслушаны были три сообщенія: А. О. Михальскаго объ его изслѣдованіяхъ вдоль линіи вновь строящейся линіи желѣзной дороги Бологое—Сѣдлецъ, А. Н. Державина объ его изслѣдованіяхъ въ Воронежской губ. и Л. А. Ячевскаго объ изслѣдованіяхъ мѣсторожденій золота въ Ачинскомъ уѣздѣ. Всѣ сообщенія вызвали чрезвычайно живой обмѣнъ мнѣній, въ которомъ принимали участіе почти всѣ присутствующіе. Въ слѣдующемъ собраніи, которое состоится черезъ двѣ недѣли, будутъ выслушаны сообщенія проф. К. П. Богдановича и А. П. Герасимова.

Въ концѣ ноября будетъ созвано при Иркутскомъ горномъ управленіи особое совѣщаніе для разрѣшенія ряда вопросовъ о мѣстныхъ нуждахъ горнопромышленнаго дѣла и выработки мѣръ, содѣйствующихъ развитію означенной промышленности въ краѣ.

Цѣны на горнозаводскіе продукты.

Prix des produits miniers et metallurgiques.

Цѣны на антрацитъ, каменный уголь и коксъ.

Въ коп. за пудъ при рублѣ равномъ $\frac{1}{16}$ имперіала.

(Отъ Статистическаго Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи).

| | Сортъ угля. | Коп. за пудъ |
|---|---|--------------|
| Германія 31 октября (Düsseldorf), на коняхъ. | Уголь пламенный рядовой | 7,4—8,2 |
| | „ коксовый | 7,2—7,6 |
| | „ газовый | 8,4—9,8 |
| | Антрацитъ, орѣшникъ | 14,8—18,2 |
| | Коксъ доменный | 11,4 |
| | „ литейный | 12,2—12,9 |
| Брикеты | | 8—10,3 |
| Великобрита- нія 31 октября (Newcastle), на борту па- рохода. (Cardiff), на борту па- рохода. (Swansea) (Liverpool) | Уголь машинный, лучший | 7,2 |
| | „ „ мелкій | 3,6 |
| | „ газовый | 6,3—6,7 |
| | „ рядовой (bunker) | 6,1—6,5 |
| | „ для домашняго отопленія | 8,4—9,5 |
| | Коксъ доменный | 11 |
| „ литейный | | 12,3 |
| | Уголь машинный, лучший | 11,2—11,4 |
| | „ „ 2 сорта | 10,6—11 |
| | „ „ мелкій | 5,7—5,9 |
| | Коксъ доменный | 12,9—13,7 |
| | „ литейный | 13,7—14,4 |
| „ „ специальный | | 16,7—17,5 |
| | Брикеты | 11—11,4 |
| | Антрацитъ кусковой | 13,7 |
| | Антрацитъ орѣшникъ | 15,2 |
| | Смола кам. уг. твердая | 35,7—36,5 |
| Бельгія 31 октября (Charleroi), на коняхъ. | Уголь маш., мелк. (fines de machines) | 7,9 |
| | „ рядовой (tout-venant) | 9,2 |
| | „ для домашняго отопленія | 12,2—20,1 |
| | Коксъ доменный | 11 |
| Брикеты | | 10—11,5 |
| Франція 31 октября (Nord et Pas de Calais), на коняхъ. | Уголь орѣшникъ, сортиров. | 20,1 |
| | „ ряд. (industriel tout-venant) | 10,4—11,6 |
| | Коксъ доменный | 14,6—18,3 |
| | Брикеты | 13,4—19,5 |
| Соед. Штаты 18 октября (New-York), на борту па- рохода; на заводахъ (Connellsville Pa) | Антрацитъ кусковой | 16,6 |
| | Уголь пламенный | 7—8,75 |
| | Коксъ доменный | 6,65 |
| | „ литейный | 9,6 |
| Египетъ 25 октября (Alexandria) на вагонѣ. | Уголь машинный лучший „Cardiff“ | 18,6—19 |
| | „ „ „ „Newcastle“ | 15—15,4 |
| | „ „ шотландскій | 14,4—14,8 |
| | Коксъ литейный „Newcastle“ | 28,1—28,8 |
| „ газовый | | 23,9—24,7 |
| Турція 1 ноября (Constanti- nople) | Уголь каменный лучший „Cardiff“ | 17,1—17,3 |
| | „ „ 2 сортъ „ | 16,7—16,9 |
| | „ „ лучший Newcastle | 15,2—15,6 |
| | „ „ 2 сортъ „ | 14,6 |
| | Уголь турец. „Зунгульдакъ“ 1 сортъ | 12,5—12,7 |
| | „ „ 2 „ | 12—12,5 |
| | „ „ „Козлу“ 1 „ | 12,7—12,9 |
| | „ „ „Чальми“ 2 „ | 12—12,5 |

Цѣны на руды.

Въ коп. за пудъ при рублѣ равномъ $\frac{1}{16}$ имперіала.

| | Сортъ руды. | |
|---|---|----------|
| Германія 31 октября (Düsseldorf) | Желѣзная руда, шпаты сырой | 8,1 |
| | „ „ „ обожженный | 11,4 |
| Великобрита- нія 31 октября (Middlesb- rough (Liverpool) | Желѣзная руда испанск. „Rubio (50% жел.) | 11,2 |
| | Желѣзная руда шведская „Gellivara“ (60% жел.) марка А. | 14 |
| | Желѣзная руда шведская „Gellivara“ (60% жел.) марка С. | 11 |
| | Желѣзная руда мѣстная | 8,7—12,5 |
| | Марганцовая руда (50% марг.), при- возная | 35 |
| | Хромовая руда (50% хрома), турецкая | 81,7 |
| Франція 31 октября (Bordeaux) | Желѣзная руда гематитъ (50% жел.) | 7,4 |
| | „ „ (40—42% жел.) | 3,7 |
| | Марганцовая руда сырая (35—40% марг.) испанская | 24,4—28 |
| | Марганцовая руда обож. (52—55% марг.) испанская | 46—48,5 |
| Испанія 31 октября (Bilbao) | Желѣзная руда „Campanil“ | 8,4—8,6 |
| | „ „ „Rubio“ | 7,6—8,4 |
| Соед. Штаты 18 октября Cleveland | Желѣзная руда бессемеровская | 12,5—14 |

Цѣны на желѣзо и сталь.

Въ коп. за пудъ при рублѣ равномъ $\frac{1}{16}$ имперіала.

| | Сортъ желѣза и стали. | Коп. за пудъ |
|--|---------------------------------------|--------------|
| Германія 31 октября (Düsseldorf). | Желѣзо полосовое, сварочное | 91,2 |
| | „ „ литое | 81,7—85 |
| | „ листовое литое | 98,8 |
| | „ котельное литое | 114 |
| | Балки | 79,8 |
| | Проволока прокатная | 91,2 |
| Великобрита- нія 31 октября (Middles- brough). | Желѣзо полосовое, обыкновен. | 95 |
| | „ „ специальное | 102,6 |
| | Желѣзо листовое для судовъ | 97 |
| | Сталь листовая для судовъ | 85,6 |
| | Желѣзо котельное | 112 |
| Бельгія 31 октября | Рельсы стальные | 76 |
| | Желѣзо торговое № 2 | 77,3 |
| | „ листовое № 2 | 82,3 |
| | Балки | 74,7 |
| Франція 31 октября (Paris). | Рельсы стальные | 65,6 |
| | Желѣзо торговое | 94,5 |
| | „ листовое | 116—122 |
| | Сталь листовая | 131—152 |
| Соед. Штаты 18 октября (New-York). | Балки | 100,6 |
| | Рельсы стальные | 104—116 |
| | Желѣзо полосовое, обыкновен. | — |
| | „ „ специальное | 108—112 |
| „ листовая обыкновен. | | 78,1—84,5 |
| | „ резервуарная | 125—128 |
| | „ для судовъ | 147—150 |
| | Балки | 122,5—140 |
| | Рельсы стальные | 87,6 |

Цѣны на чугуны.

Въ кон. за пудъ при рублѣ равномъ $\frac{1}{12}$ имперіала.

| | Сортъ чугуна. | Кон. за пудъ |
|--|---------------------------------|--------------|
| Германія 31 октября (Düsseldorf). | Зеркальный (10—12% марг.) . . . | 51 |
| | Пудлинговый | 42,6 |
| | Бессемеровскій | 51,3—52 |
| | Томасовскій | 43,9 |
| | Литейный № 1 | 51,3 |
| | „ № 3 | 49,8 |
| Великобританія 31 октября (Middlesbrough). | Пудлинговый | 32,7 |
| | Литейный № 1 | 33,6 |
| | „ № 3 | 32,7 |
| | Гематитъ | 40 |
| Бельгія 31 октября | Пудлинговый | 34,3 |
| | Литейный № 3 | 37,8 |
| Франція 31 октября (Longwy) | Пудлинговый | 36,6 |
| | Литейный № 3 | 39,7 |
| Соед. Штаты 18 октября (Pittsburg Pa). | Пудлинговый | 43,8—45,4 |
| | Бессемеровскій | 49,2 |
| | Литейный № 1 | 50 |
| | „ № 2 | 47,6 |

Ежемесячная статистика акціонерныхъ компаній и паевыхъ товариществъ.

Statistique mensuel des sociétés par actions et anonyme.

VII. Июль.

Движеніе акціонернаго дѣла въ іюль 1903 года.

| № | ПРЕДПРИЯТІЯ | Акціонерныя компаніи и паевыя товарищества. | | Въ томъ числѣ уже функционировавшія, основн. капиталъ конхъ увеличился (+) или уменьшился (—) | |
|---|--|---|--------------------------|---|--------------------------|
| | | Число | Основной капиталъ (руб.) | Число | Основной капиталъ (руб.) |
| 1 | Механическое | 1 | 500.000 | — | — |
| 2 | Нефтепромышленное | 1 | 1.500.000 | — | — |
| 3 | Лѣчебное | 1 | 150.000 | — | — |
| 4 | Альбомовъ и кожаныхъ издѣлій | 1 | 200.000 | — | — |
| 5 | Табаководство | 1 | 200.000 | — | — |

| | | | | | |
|-----------------|-----------------------------------|----|------------|---|------------|
| 6 | Сахарное | 1 | 150.000 | 1 | +150.000 |
| 7 | Печатно-издательское | 1 | 350.000 | 1 | +350.000 |
| 8 | Гигиеническія прачешныя | 1 | 250.000 | 1 | —250.000 |
| 9 | Рыбное | 1 | 300.000 | — | — |
| 11 | Мануфактурное | 1 | 2.500.000 | 1 | +2.500.000 |
| 10 | Каменноугольное | 1 | 3.750.000 | 1 | +3.750.000 |
| 12 | Золотопромышленное | 1 | 1.500.000 | — | — |
| Итого | | 12 | 10.850.000 | 5 | +6.500.000 |

Какъ видно изъ этой таблицы, общая сумма основного капитала акціонерныхъ и паевыхъ предприятий во всей Имперіи въ іюль мѣсяцѣ 1903 года увеличилась на 10.850.000 руб.; основной капиталъ 7 новыхъ предприятий составляетъ 4.350.000 р., основной же капиталъ 5 уже функционировавшихъ предприятий за тотъ же іюль мѣсяцъ увеличился на 6.500.000 руб. Общая сумма основного капитала акціонерныхъ и паевыхъ предприятий южной Россіи въ іюль мѣсяцѣ 1903 года увеличилась на 3.900.000 руб. Въ іюль 1903 года опубликовано объ утвержденіи или измѣненіи (въ смыслѣ увеличеніи или уменьшеніи основного капитала) уставовъ слѣдующихъ акціонерныхъ и паевыхъ предприятий: 1) Акціонернаго Общества „Гвоздь“, съ основнымъ капиталомъ 500.000 руб.; 2) Арало-Каспійскаго нефтепромышленнаго и торговаго Общества, съ основнымъ капиталомъ въ 1.500.000 р.; 3) Общества санитарной станціи „Бржега“, съ основнымъ капиталомъ въ 1.500.000 руб.; 4) Товарищества первой Московской фабрики альбомовъ и кожаныхъ издѣлій, съ основнымъ капиталомъ въ 200.000 руб.; 5) Акціонернаго Общества плантаторовъ табака-махорки Лохвицкаго уѣзда, съ основнымъ капиталомъ въ 200.000 р.; 6) Товарищества сахарныхъ заводовъ „Городокъ“ съ увеличеніемъ основного капитала на 150.000 руб.; 7) Товарищества печатанія, издательства и книжной торговли И. Д. Сытина, съ увеличеніемъ основного капитала на 350.000 руб.; 8) Акціонернаго Общества для постройки и эксплуатаціи гигиеническихъ прачешныхъ, съ уменьшеніемъ основного капитала на 250.000 р.; 9) Акціонернаго Общества Бѣломорскихъ промысловъ, съ основнымъ капиталомъ въ 300.000 руб.; 10) Товарищества Никольской мануфактуры „Саввы Морозова сынъ и Ко“, съ увеличеніемъ основного капитала на 2.500.000 руб.; 11) Русскаго Донецкаго Общества ваменноугольной и заводской промышленности, съ увеличеніемъ основного капитала на 3.750.000 руб.; 12) Акціонернаго Общества Дынигоускихъ золотыхъ рудниковъ, съ основнымъ капиталомъ въ 1.500.000 руб. Кроме того, въ іюль мѣсяцѣ опубликовано объ утвержденіи условій дѣятельности въ Россіи шведскаго акціонернаго Общества подъ наименованіемъ: „Акціонерная компанія для эксплуатаціи лѣсовъ на сѣверѣ Россіи“; бельгійскаго акціонернаго Общества, подъ наименованіемъ: „Анонимное международное Общество автоматовъ-биноклей“; французскаго акціонернаго Общества, подъ наименованіемъ: „Горнопромышленное анонимное Общество Шагали Элиаръ“ и французскаго акціонернаго Общества, подъ наименованіемъ: „Французское анонимное Общество Татаровской писчебумажной фабрики“.

Сравнительная таблица развитія акціонернаго дѣла въ Россіи за первые 7 мѣсяцевъ 1899—1903 г.г.

| Г о д ъ. | Акціонерныя компа- ни и паевыя това- рищества. | | В ъ т о м ъ ч и с л ѣ | | | | Акціонерныя компа- ни и паевыя товари- щества юга Россіи. | | Иностранная пред- пріятія. |
|----------------|--|--------------------------------|---|--------------------------------|---|--------------------------------|---|--------------------------------|-------------------------------|
| | | | Новыхъ предпріятій, уставы коихъ были опубликованы. | | Предпріятій горныхъ, горнозаводскихъ и ме- ханическихъ. | | | | |
| | Число. | Основной капиталъ (руб.) | Число. | Основной капиталъ (руб.) | Число. | Основной капиталъ (руб.) | Число. | Основной капиталъ (руб.) | |
| 1899 | 228 | 254.118.997 | 161 | 208.499.813 | 66 | 123.675.187 | 29 | 37.054.937 | 26 |
| 1900 | 237 | 233.518.686 | 151 | 180.312.624 | 62 | 85.230.125 | 48 | 34.237.625 | 26 |
| 1901 | 127 | 102.949.765 | 83 | 65.908.625 | 44 | 49.016.125 | 30 | 31.067.000 | 15 |
| 1902 | 57 | 30.020.000 | 40 | 39.425.000 | 15 | 1.225.000 | 12 | 3.970.000 | — |
| 1903 | 61 | 48.600.000 | 44 | 28.800.000 | 18 | 27.300.000 | 7 | 13.900.000 | 9 |

Вывозъ минеральнаго топлива со станцій Козлово-Воронежскаго и Восточно-Донецкаго участковъ Юго-Восточныхъ ж. д. за июль, августъ и первыя двѣ трети 1903 г.

Exportations du combustible mineral de la région du Donetz pour les mois de juillet, Aout et pour les deux premiers tiers de l'année 1903.

(ВЪ ПУДАХЪ)

(По свѣдѣніямъ г. управляющаго Юго-Восточными желѣзными дорогами).

| Станціи отправленія | ОТПРАВЛЕНО ПОТРЕБИТЕЛЯМЪ | | | | |
|--|--------------------------|---------------------------|-----------|-----------|------------|
| | Всего | Въ томъ числѣ | | | |
| | | На Юго-Восточн. жел. дор. | Въ Москву | На Сѣверъ | На Югъ |
| Июль | | | | | |
| Лихая | 5.250 | — | — | 4.500 | 750 |
| Замчалово | 13.360 | — | — | 11.860 | 1.500 |
| Б. Калитва | 1.370 | — | — | 620 | 750 |
| Черевково | 750 | — | — | — | 750 |
| Шахтная | 2.142.940 | 180.930 | 43.830 | 198.380 | 1.718.880 |
| Власовка | 819.250 | — | 750 | 116.490 | 702.010 |
| Грушевка | 384.110 | — | 16.220 | 9.900 | 357.990 |
| Итого за июль 1903 г. | 3.366.110 | 180.930 | 60.800 | 341.750 | 2.782.630 |
| Июль 1903 г. сравнительно съ июлемъ 1902 г.: больше (+), меньше (—) | 2.589.730 | 133.020 | 17.550 | 326.030 | 2.113.130 |
| Принято съ Екатери-нинской жел. дор. въ июль 1903 г. | +776.380 | +47.910 | +43.250 | +15.720 | +669.500 |
| Итого за июль 1903 г. | 360.951 | — | — | — | — |
| Августъ | | | | | |
| Рѣзная | 3.000 | — | — | — | 3.000 |
| Лихая | 51.000 | — | — | 33.750 | 17.250 |
| Замчалово | 39.000 | — | — | 27.750 | 11.250 |
| Черевково | 1.500 | — | — | — | 1.500 |
| Шахтная | 1.915.220 | 190.790 | 36.750 | 264.170 | 1.423.510 |
| Власовка | 606.210 | — | — | 121.500 | 484.710 |
| Грушевка | 437.240 | — | 17.110 | 10.590 | 409.630 |
| Итого за августъ 1903 г. | 3.053.170 | 190.790 | 53.860 | 457.670 | 2.350.850 |
| Августъ 1903 г. сравнительно съ августомъ 1902 г.: больше (+), меньше (—) | 2.606.187 | 68.990 | 47.050 | 409.167 | 2.081.000 |
| Принято съ Екатери-нинской ж. д. въ августъ 1903 г. | +446.983 | +121.800 | +6.830 | +48.503 | +269.850 |
| Итого за августъ 1903 г. | 412.525 | — | — | — | — |
| Первыя двѣ трети | | | | | |
| Рѣзная | 25.185 | — | — | — | 25.185 |
| Лихая | 340.600 | — | — | 215.445 | 125.155 |
| Замчалово | 691.220 | — | — | 537.400 | 153.820 |
| Б. Калитва | 7.370 | — | — | 6.620 | 750 |
| Черевково | 55.500 | — | — | 12.000 | 43.500 |
| Шахтная | 12.769.200 | 1.240.550 | 220.460 | 1.467.140 | 9.841.050 |
| Власовка | 5.038.980 | 480.860 | 4.360 | 945.180 | 3.608.580 |
| Грушевка | 2.710.256 | — | 140.400 | 240.420 | 2.324.436 |
| Итого за 1-я дѣль трети 1903 г. | 21.638.311 | 1.721.410 | 365.220 | 3.424.205 | 16.127.476 |
| 1-я дѣль трети 1902 г. сравнительно съ 1-мъ дѣлемъ трет. 1902 г.: больше (+), меньше (—) | 19.097.202 | 1.129.060 | 336.167 | 4.106.384 | 13.225.591 |
| Принято съ Екатери-нинской ж. д. за 1-я дѣль трети 1903 г. | +2.541.109 | +592.350 | +29.053 | +982.179 | +2.901.886 |
| Итого за 1-я дѣль трети 1903 г. | 2.255.987 | — | — | — | — |

Издание Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.
Редакторъ гори. вѣж. Н. Фонъ-Дитмаръ.

ОБЪЯВЛЕНІЯ.

ВЪ ОПТИЧЕСКОМЪ И ХИРУРГИЧЕСКОМЪ МАГАЗИНѢ

ОПТИКА

Якова Ильича Гальперина

Харьковъ, Николаевская площадь д. Укше.

Имѣется большой выборъ геодезическихъ инструментовъ лучшихъ Швейцарскихъ, Англійскихъ и Нѣмецкихъ фирмъ, какъ Теодолиты, Пантометры, Нивелиры, Рейки ленты, а также готовальни и чертежныя принадлежности

фирмы E. O. Richter & Co. (№ 210) 2-1

* Граверно-Механическая Мастерская *

І. Альтмунера Харьковъ, Екатеринославская, № 2.
* Телефонъ № 898. *



— изготавляетъ: —

Металлическіе и каучуковые штампы, Печати, Численники, Нумераторы ручные и автоматическіе, Пломбирныя щипцы, Трафареты и Тавры, Штампованные ярлыки, Марки для рабочихъ, сторожей и пр. Металлолитейныя рельефныя надписи изъ бронзы и цинка.

НОВОСТЬ!

всевозможныя желѣзныя

эмалированные надписи.

(№ 203) 52-4

Николай Константиновичъ Стеріо

въ Харьковѣ.

АГЕНТУРНО-КОММИССИОННАЯ КОНТОРА.

Представительства русскихъ и иностранныхъ торговыхъ домовъ, фабрикъ и заводовъ.

поставка МАТЕРІАЛОВЪ ДЛЯ ЗАВОДОВЪ, ФАБРИКЪ и ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Главное представительство Общества страхованія жизни „УРБЭНЪ“.

Адресъ для телеграммъ: Стеріо—Харьковъ. (№ 206) 10-3

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1904 ГОДЪ

„УРАЛЬСКОЕ ГОРНОЕ ОБОЗРѢНІЕ“

50 №№. въ годъ.

ГОДЪ ИЗДАВАНІЯ СЕДЬМОЙ.

Журналъ издается Совѣтомъ Съѣзда Уральскихъ горнопромышленниковъ.

Въ Уральскомъ Горномъ Обзорѣннѣ помѣщаются статьи специалистовъ по горной, горнозаводской и горнолѣсной техникѣ; по горному дѣлу и геологіи, металлургіи, лабораторной практикѣ химика, по механикѣ въ примѣненіи ея къ горному и горнозаводскому дѣлу, по лѣсному хозяйству горныхъ заводовъ, работающих на древесномъ топливѣ, по золотой и платинопромышленности. Отдѣльнымъ приложеніемъ Бюро совѣщаній Уральскихъ Химиковъ.

Библиографическій Листокъ.

«Уральское Горное Обзорѣннѣ» является органомъ Совѣта Съѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ, Совѣта Съѣзда уральскихъ золотопромышленниковъ, Совѣщанія уральскихъ химиковъ, заключаетъ кромѣ техническаго отдѣла узаконеній и распоряженій Правительства, торгово-экономическій, библиографіи и статистическій; слѣдить, на сколько то возможно, за положеніемъ производства и потребленія продуктовъ горной и металлургической промышленности Россіи.

Редакторъ В. В. Мамонтовъ.

Редакція и контора изданія г. Екатеринбургъ, Уктуская ул., домъ Калициныхъ. Телефонъ № 174.

Подписная цѣна съ пересылкой на годъ 6 руб.; на полгода 4 руб.

(№ 223) 3-1

Э. ТИЛЬМАНСЪ и К^о

С.-Петербургъ, Москва,
Баку, Владивостокъ,
Одесса.

АГЕНТЫ:



Харьковъ—М. Лубовичъ, Екатеринославъ—Бр. Левинъ,
Ростовъ н/Д.—А. Э. Мейергольдъ.

При техническихъ отдѣленіяхъ конторъ
принимаются заказы на устройство узко-
колейныхъ и электрическихъ дорогъ, подь-
ѣздныхъ путей, дорогъ для перевозки лѣса
и проволоочно-канатныхъ дорогъ.

Всѣ колеи для паровой, электрической и ручной тяги.
Полное устройство и оборудованіе заводскихъ рельсо-
выхъ путей и поставка специальныхъ вагонетокъ для
всѣхъ цѣлей.

Все по испытаннымъ образцамъ подъ руководствомъ
опытныхъ специалистовъ съ соблюденіемъ всѣхъ оказав-
шихся практичными новыхъ изобрѣтеній въ области со-
временной желѣзнодорожной техники.

Составленіе проектовъ и расчетовъ доходности. Изысканія.

(№ 161) 20—17

ВЪ КОНТОРѢ ЖУРНАЛА
ПРОДАЮТСЯ СЛѢДУЮЩІЯ ИЗДАНИЯ
Горно-Заводскаго Листка:

Е. Томсонъ. Угленодъемныя устройства для большой
глубины. Цѣна 3 руб. 80 коп.

Ле-Шателье. Гремучій газъ. Цѣна 1 руб. 50 коп.

Выписывающіе изъ Конторы за пересылку не платятъ.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ЗАВОДА ДЛЯ ОТЛИВКИ ВАЛОВЪ
бывш. КЕЛЬШЪ и К^о.

ЗИГЕНЪ ВЪ ВЕСТФАЛІИ (ГЕРМАНІЯ).



ЧУГУННЫЕ ВАЛЫ

вѣсомъ до 2.700 пуд. для всѣхъ отраслей промышленности,
самого лучшаго качества и безукоризненной обработки.

Спеціальность: валы изъ ЗАКАЛЕННОГО чугуна.

Доставлены были такіе валы діаметромъ до 1.100 мм.
при длинѣ 4.000 мм.

(№ 172) 24—15

НАСТОЯЩІЯ

Швейныя машины Зингеръ образцовыя въ конструкціи и исполненіи.
Швейныя машины Зингеръ необходимы для домашняго употребленія.
Швейныя машины Зингеръ незаменимы въ отношеніи своей прочности.
Швейныя машины Зингеръ наиболее пригодны для модной вышивки.

Безплатное обученіе шитью и художеств. вышивкѣ.

Отпускъ машинъ съ разсрочкою платежа
на выгодныхъ условіяхъ.

КОМПАНИЯ ЗИНГЕРЪ.

Харьковъ, Николаевская площ. № 18 д. Питра.

(№ 217) 5—1



ВНОВЬ ОТКРЫТЫЙ МАГАЗИНЪ
МУЖСКАГО, ДАМСКАГО, ДѢТСКАГО и МѢХОВОГО ПЛАТЯ
„Confections“ Кранцфельда

г. Харьковъ, Николаевская площадь, Телефонъ № 1050

снабженъ роскошнымъ выборомъ готовыхъ вещей.
ЗАГРАНИЧНЫЕ СУКОННО-МѢХОВЫЕ ТОВАРЫ для ПРИЕМА ЗАКАЗОВЪ МУЖСКАГО
и ДАМСКАГО ПЛАТЯ.

(№ 221) 1—1

Спеціальныи Оружейный Магазинъ

„СПОРТЪ“

ХАРЬКОВЪ НИКОЛАЕВСКАЯ ПЛ.

ДОМЪ УШЕ

ПРЕДЛАГАЕТЪ ПО ОХОТНИКАМЪ

ГОМАДНЫЙ ВЫБОРЪ РУЖЕЙ

ПЕРВОКЛАССНЫХЪ МАСТЕРОВЪ

НОВЫЙ ИЛЛЮСТРОВАННЫЙ

ПРЕЙСЪ-КУРАНТЪ ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕЗПЛАТНО



(№ 222) 18—1



ГОРНОПРОМЫШЛЕННАЯ КОНТОРА

Д. ЛАМПЕ

(БЫВШЕ Г. Ю. ГОТШАЛЬКЪ)

МАРИУПОЛЬ Екатерин. губ.

Огнеупорный матеріалъ всякаго рода.

Спеціальность: Магнетитовыя издѣлія завода Карла Шпетера.

Имѣется всегда на складѣ въ МАРИУПОЛЬ-ПОРТЪ:

Жженый магнетитъ: въ кускахъ
въ зернахъ 5—8 м/м.
въ мукѣ.

Магнетитовый кирпичъ нормальнаго формата.

24—7

К. ФРЕЙБЕРГЪ

ХАРЬКОВЪ

Екатеринославская ул. 1.

КОЖАНЫЕ РЕМНИ

высшаго качества

ЗАГРАНИЧНАГО ПРОИЗВОДСТВА.

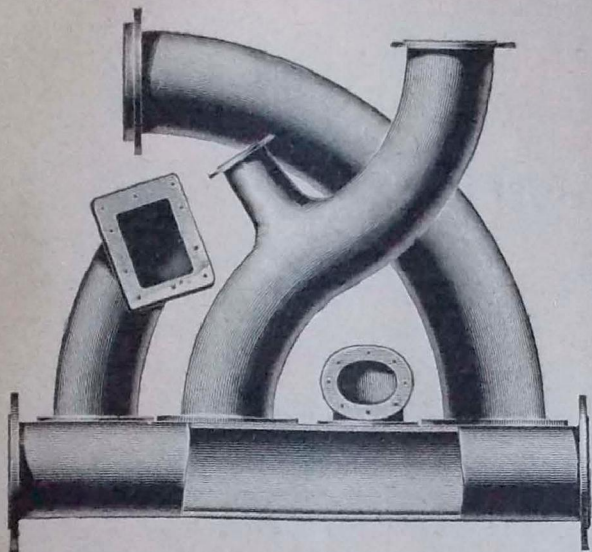
Прейсъ-куррантъ по требованію.

(№ 268) 10—3

Deutsch Oesterreichische
Mannesmannröhren Werke
Düsseldorf.

Предлагаетъ издѣлія своего филиальнаго отдѣленія

„Deutsche Röhrenwerke“ Rath



Сваренныя въ закрой трубы
до самыхъ большихъ диаметровъ и
всевозможныя сварочныя работы.

Düsseldorf 1902.

Золотая медаль правительства.

ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ ВЫСТАВКИ.

(№ 212) 12-1

Годъ 7-й. ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1904 ГОДЪ ЖУРНАЛЪ Годъ 7-й.

„ТЕХНОЛОГЪ“.

Программа журнала: 1) Описаніе техническихъ новѣйшихъ изобрѣтеній и усовершенствованій. Техническое описаніе городскихъ хозяйствъ. Электричество. 2) Описаніе цѣлыхъ техническихъ производствъ. 3) Смѣсь:—краткія техническія и сельско-хозяйственныя новости. 4) Техническая библиографія. Техническое образованіе. 5) Распоряженія, касающіяся заводской промышленности. Привилегіи. 6) Чертежи, рисунки, планы. 7) Объявленія.

Въ 1904 году будетъ помѣщено:

ПРИЛОЖЕНІЯ: Рецепты для промышленности и хозяйства.

Въ 1904 г. будетъ приложена книжка: Денатурализація спирта и значеніе ея въ промышленности. (За лучший способъ денатурализація спирта Министерство Финансовъ назначило премію въ 50000 руб.).

Обширная программа съ рисунками.

Цѣна журнала за годъ съ приложеніемъ и пересылкой 5 руб.

Адресъ редакціи журнала „ТЕХНОЛОГЪ“: Одесса, Театральный пер., д. № 12. Подписка принимается у К. Риккера СПб. Въ книжныхъ магазинахъ „Новое Время“ въ Петербургѣ, Москвѣ, Харьковѣ, Кіевѣ, у г. Оглобина въ Кіевѣ и въ конторѣ редакціи Одесса, Театральный пер., с. д. № 12.

Приложенія къ журналу „ТЕХНОЛОГЪ“.

Въ 1898, 1899, 1900, 1901, 1902 г. были приложенія: Пастеризованный виноградный сокъ (ц. 50 к.).—Кальціумъ карбиды и карборундумъ (ц. 50 к.).—Опыты орошенія (ц. 30 к.).—Успѣхи кожевеннаго производства (ц. 1 руб.).—Объ оползняхъ и обвалахъ въ г. Одессѣ и др. (ц. 30 к.).—Рецепты для промышленности и хозяйства (продолженіе №№ (ц. по 30 к. №).—Профильная сталь. — Бактеріи урожая (ц. 50 к.).—Успѣхи техники передъ началомъ XX вѣка, съ многими рисунками (ц. 1 р.).—Рецепты. Производства соснового масла (ц. 50 к.).—Мальцевъ и Мальцовскіе заводы.—Вискоза и значеніе ея въ техники и др.

Въ 1904 г. при журналѣ „Технологъ“ будетъ приложена премія „Ситцевые помы“.—Привилегія Инженеръ-Технолога Н. Мельникова—подробное описаніе и образцы. Постороннія лица, не подписчики журнала „Технологъ“, получаютъ подробное разъясненіе о ситцевыхъ и обояныхъ полахъ, прилагающія 7 копѣчныхъ марки.

Ситцевые помы—на что выдана въ Россіи привилегія Инженеру Н. Мельникову на 15 лѣтъ, въполнѣ замѣняютъ окраску половъ въ домахъ маслянной краской; ослѣдка половъ ситцемъ или обоями производится въ одинъ—два дня, и ихъ можно мыть водою.

Одесса. Инженеръ Н. П. Мельниковъ, соб. домъ, Театральный пер. Оставшееся небольшое количество экз. журнала „Технологъ“ за 1898, 1899, 1900, 1901, 1902 и 1903 гг. продается въ редакціи по 6 р. за годъ съ пересылкой.

(№ 211) 2-1

Редакторъ Н. П. Мельниковъ, Инженеръ-Технологъ.

ЛЮДВИГЪ ЯФФЕ

ХАРЬКОВЪ,

Николаевская площадь, д. Гладкова, телефонъ № 1157.

СКЛАДЪ

ВСЕМІРНО-ОБРАЗЦОВЫХЪ ВѢСОВЪ

„Фербэнкесъ“.

ВОЗОВЫЕ ВѢСЫ

„Фербэнкесъ“.

МѢШКИ, БРЕЗЕНТЫ и ПОЛОТНО.

Несгораемые шкафы и сундуки.

(№ 215) 10-2

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНТОРА

К. А. ТРЕПКЕ

ХАРЬКОВЪ, Екатеринославск., № 29.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ

Акц. Общ. ГУСТАВЪ ЛИСТЬ—Москва

ПРЕДЛАГАЕТЪ СО СКЛАДА

паровыя машины,
паровыя лебедки,
паровыя насосы,
пожарныя трубы
и пр.

(№ 230) 3-2

Харьковская Каменноугольная и Желѣзоторговая Биржа.

Бюллетень № 48.

(ЗА НЕДѢЛЮ).

13 Ноября 1903 г.

Настроение каменноугольного рынка за истекшую недѣлю было устойчивое, хотя безъ особеннаго оживленія въ сдѣлкахъ, за исключеніемъ кокса, спросъ на который растетъ вслѣдствіе прогрессивно усиливающейся выплавки чугуна на южныхъ металлургическихъ заводахъ.

Цѣны колебались за пудъ на станціяхъ отправления:

| | |
|--|--|
| Уголь пламенный рядовой | 6 ³ / ₄ —7 |
| » » сортированный | 7 ³ / ₄ —8 ¹ / ₂ |
| » спекающійся рядовой | 6 ¹ / ₂ —7 ¹ / ₄ |
| » » кузнечный | 6 ³ / ₄ —7 ¹ / ₂ |
| » мытый паровичный | 7 ¹ / ₂ —8 |
| » » сортированный, смотря по крупности | 8 — 8 ³ / ₄ |
| Донецкій антрацитъ плитной | 7 ³ / ₄ —8 ¹ / ₂ |
| » » кулачный | 7 ³ / ₄ —8 ¹ / ₂ |
| » » орѣшникъ крупный | 7 |
| » » » мелкій | 4 — 4 ¹ / ₂ |
| Грушевскій » I пласта | 11 ¹ / ₂ |
| » » II » | 12 |
| Коксъ доменный | 12 ³ / ₄ |
| » литейный | 13 |

Состояніе желѣзнаго рынка повидимому установилось прочно. Заводы работаютъ весьма удовлетворительно при достаточномъ количествѣ заказовъ.

Цѣны въ копѣйкахъ за пудъ на заводахъ:

| | |
|--|-----------------------|
| Чугунъ № I (литейный) | } Безъ перемѣны. |
| » № II (передѣлочный) | |
| Желѣзо сортовое основная цѣна | 1 р. 20 к.—1 р. 30 к. |
| » кровельное южное 10 фунтовое | — |
| » » уральское 10 ф. (фр. Харьковъ) | — |

| | |
|---|----------------|
| Рельсы тина казен. желѣз. дор. | 1 р. 23 к. |
| » » » инспектор. бракъ | — |
| Желѣзо листовое резервуарное (фр. Харьковъ) | (*) 1 р. 65 к. |
| Двутавровыя балки (франко Харьковъ) | 1 р. 29 к. |
| Швеллера (франко Харьковъ) | 1 р. 34 к. |

Цѣны минеральнаго топлива на заграничныхъ рынкахъ въ копѣйкахъ за пудъ:

Въ Александріи 1 ноября франко-вагонъ:

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Кардифъ 1-й сортъ | 18,4—18,6 |
| Ньюкэстль | 14,8—15,2 |
| Коксъ ньюкэстльскій газовый | 21 — 21,6 |
| » » спеціальный | 27,4—28,1 |

Въ Константинополѣ 30 октября:

| | |
|---|-----------|
| Кардифъ 1-й сортъ склады безъ пошлинъ | 17,4—17,9 |
| » 2-й » » » » | 16,7—17,3 |
| Ньюкэстль | 15,8—16,3 |

Турецкіе угли:

| | |
|-----------------------|-----------|
| Пунгульдакъ | 12,5—12,7 |
| Козлю | 12,7—12,9 |

*) Приняты по прейсъ-курantu.

ЮЖНО-РУССКОЕ ДНѢПРОВСКОЕ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО ДНѢПРОВСКІЙ ЗАВОДЪ.

Награжденъ Государств. гербомъ на Всерос. выставкѣ въ Н.-Новгородѣ въ 1896 г. и большою золотою медалью на Парижской Всемирной выставкѣ въ 1889 г.
ЗАВОДЪ расположенъ при станціи „Тритузная“, Екатерининской желѣзной дороги.

Заводская

Д. В.

марка желѣза.

ДНѢПРОВСКІЙ ЗАВОДЪ ИЗГОТОВЛЯЕТЪ:

- | | | |
|---|---|---|
| 1. Рельсы всякихъ типовъ для паровыхъ и конныхъ желѣзныхъ дорогъ. | 11. Шахматное желѣзо. | 20. Желѣзные вагончики для рудниковъ и коней. |
| 2. Рельсы легкіхъ профилей для рудниковъ и коней. | 12. Волнистое желѣзо. | 21. Стрѣлки и крестовины. |
| 3. Рельсовые скрѣпленія. | 13. Двугловое, грядильное, лемешное, тавровое, угловое, полосовое, шинное, обрѣзное, квадратное, круглое, полукруглое, колосниковое и разное фасонное литое желѣзо и сталь. | 22. Чугунъ литейный, бессемеровскій и мартеновскій, передѣльный и зеркальный. |
| 4. Бандажи внутренняго діаметра отъ 350 до 2000 мм. | 14. Катанную проволоку до 4,75 мм. діаметромъ литого желѣза и стали. | 23. Стальную и чугунную отливку. |
| 5. Паровозныя, тендерныя и вагонныя оси. | 15. Паровые котлы обыкновен. и водотрубные. | 24. Чугунныя водопроводныя трубы отъ 2" до 12" въ діаметрѣ по специальному прейсъ-куранту-сортаменту. |
| 6. Рессорную сталь гладкую и желобчатую. | 16. Резервуары и баки. | 25. Штампованныя днища по специальному прейсъ-куранту-сортаменту. |
| 7. Двуглавое и корытное желѣзо. | 17. Мостовыя фермы. | 26. Вагонныя колесныя центры. |
| 8. Колонное желѣзо для колоннъ и колонны. | 18. Стропила. | 27. Вагонныя полускаты. |
| 9. Катаные и кован. валы для приводовъ. | 19. Копры для шахтъ. | 28. Огнеупорный кирпичъ. |
| 10. Листовое и универсальное литое желѣзо и сталь. | | |

ЗАКАЗЫ ПРИНИМАЮТСЯ: въ Правленіи, С.-Петербургъ, Морская 34 и въ Управленіи на заводѣ - адресъ для писемъ—Запорожье-Каменское, Екатерининской ж. д.; адресъ для телеграмъ—Запорожье-Каменское. Металл.

ВЪ АГЕНТСТВАХЪ: въ Москвѣ—Тверской бульваръ, № 60, д. Яголкинскаго;
въ Кіевѣ—Крещатикъ, д. № 12; въ Харьковѣ—Сумская ул., д. № 23;
въ Баку—Бр. Гольдштейнъ.

У АГЕНТОВЪ ЗАВОДА: въ Варшавѣ—инжен. А. С. Заборовскій; въ Одессѣ—
Д. Якобштамъ; въ Ригѣ—П. Столтерфотъ и К^о; въ Екатеринославѣ—
М. Ю. Карпашъ; въ Николаевѣ—Ф. И. Фришентъ; въ Вильнѣ—М. Я. Бескинъ.

Подробные прейсъ-куранты и сортаменты съ обозначеніемъ цѣнъ высылаются бесплатно.

(№ 201) 52-4

СТАНЦІЯ ДЛЯ МЕХАНИЧЕСКАГО ИСПЫТАНІЯ ПРОВОЛОЧНЫХЪ КАНАТОВЪ.

На канатной фабрикѣ Южно-Русскаго Товарищества пеньковой и канатной промышленности въ Новой-Баваріи (Х.-Н. ж. д.)

съ согласія Г. Окружного Инженера Харьковско-Полтавскаго Горнаго Округа и подъ его официальнымъ надзоромъ открывается съ 1-го ноября с. г. станція для испытанія прочности проволочныхъ канатовъ, согласно инструкціи Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, утвержд. 1-го мая 1902 г.

Испытанія будутъ производиться подъ руководствомъ инженеровъ: К. Ю. Милковскаго и С. К. Закржевскаго.

Новые на фабрикѣ Южно-Русскаго Товарищества изготовленные канаты будутъ сопровождаться официальными бюллетенями **БЕЗПЛАТНО**. За испытаніе отрѣзанныхъ, присланныхъ станціи концовъ каната взимается плата по 5 к. съ проволоки; пересылка концовъ каната за счетъ Южно-Русскаго Товарищества.

Высылаемые для испытанія концы канатовъ слѣдуетъ снабжать дощечками, прочно прикрѣпленными посредствомъ проволоки съ указаніемъ числа и № препроводительнаго письма, содержащаго необходимыя къ канату относящіяся данныя, для записи таковыхъ въ контрольную книгу и для составленія бюллетеней испытанія. Дополнительные, правительственной инструкціе не требуемыя испытанія канатовъ на скручиваніе проволокъ производятся по специальному заказу съ платою по 3 коп. съ проволоки.

(№ 209) 10-8

ЮЖНО-РУССКОЕ ТОВАРИЩЕСТВО ПЕНЬКОВОЙ и КАНАТНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Основной капиталъ 3.000.000 руб.

Канаты проволоочные, пеньковые манильскіе, алойные и хлопчатобумажные



всѣхъ типовъ: круглые, плоскіе, комбинированные и канаты равнаго сопротивленія.

Пеньковый шпагатъ, веревка, бичева, отбойка, джутовые мѣшки для цемента, соли, алебастра, сахара, муки и хлѣба, джутовый упаковочный холстъ; пеньковые пассы и тесьма, брезенты всѣхъ размѣровъ и сортовъ пропитки.

Складъ въ Харьковѣ, Рыбная, 10.

Правленіе: Харьковѣ, Екатеринославская, 32.

Телеграфный адресъ: Харьковѣ, ПЕНЬКА.

ЗАКАЗЫ ИСПОЛНЯЮТСЯ НЕМЕДЛЕННО. (№ 167) 24-16

БЮРО ОБЩЕСТВА ШТЕЙГЕРОВЪ

предлагаетъ свои услуги по рекомендаціи штейгеровъ на разработку всѣхъ полезныхъ ископаемыхъ, развѣдочныя работы, маркшейдерскія и чертежническія.

Правленіе находится въ селѣ Лисичанскѣ, Екатеринославской губ.

СВѢДѢНІЯ

о горныхъ инженерахъ, желающихъ получить занятія на рудникахъ и заводахъ Донецкаго бассейна, имѣются въ Совѣтѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи у Н. Ф. Фонъ-Дитмара.
(Харьковѣ, Сумская, № 18).

ИЗДАНІЯ

Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Труды XXV, XXVI и XXVII Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Томъ I (отчетъ предсѣдателя, протоколы, доклады). Цѣна 3 руб.;—томъ II (отчеты). Цѣна 1 руб. 50 коп.

Труды экстреннаго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи (январь 1902 г.). Цѣна 2 руб.

Статистическое Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи:

— Каменноугольная промышленность Донецкаго бассейна въ 1900 году. Цѣна 1 руб.

— Каменноугольная промышленность Россіи въ 1901 году. Цѣна 3 руб.

Н. Ф. фонъ-Дитмаръ. Дѣятельность доменныхъ и предѣльныхъ заводовъ юга Россіи за 1899 г. и предполагаемое производство металловъ и потребление сырыхъ матеріаловъ заводами юга Россіи въ 1901 г. Цѣна 50 коп.

— Желѣзная промышленность южной Россіи въ 1900 году. Цѣна 1 руб.

— Желѣзная промышленность Россіи въ 1901 г. Ц. 2 руб.

— Желѣзорудная промышленность Криворожскаго и Керченскаго районовъ въ 1900 г. Изданіе 1901 г. Цѣна 50 коп.

— Желѣзорудная промышленность южной Россіи въ 1900 году. Цѣна 50 коп.

— Тоже въ 1901 году. Цѣна 1 руб.

— Марганцовая промышленность южной Россіи въ 1900 году. Цѣна 30 коп.

— Тоже въ 1901 году. Цѣна 50 коп.

— Сборникъ статистическихъ свѣдѣній по горной промышленности Южной и Юго-Вост. горныхъ областей Россіи въ 1899 г. Ц. 1 р.

— Сводныя статистическія таблицы о горной и горнозаводской промышленности Россіи и иностранныхъ государствъ. Изданіе 1901 года. Цѣна 1 руб.

— Статистика акціонернаго дѣла въ Россіи. Вып. I. 1899 г. Ц. 1 р.

— Тоже. Выпускъ II. 1-е пол. 1900 г. Цѣна 1 руб.

— Тоже. Выпускъ III. 1901 г. Цѣна 1 руб.

Н. Ф. фонъ-Дитмаръ. Списокъ горныхъ и горнозаводскихъ фирмъ Южной, Юго-Восточной, Замосковной, Волжской, Сѣверной, Сѣверо-Западной и Кавказской горныхъ областей Россіи, съ указаніемъ адресовъ и справочныхъ свѣдѣній. Изд. 1901 г. Цѣна 1 руб.

— Альбомъ фототипій съ бывшихъ на Парижской выставкѣ фотографическихъ снимковъ каменноугольныхъ шахтъ Донецкаго бассейна. Цѣна 3 руб.

— Paris. Exposition universelle 1900. L'industrie houillère du Bassin du Donetz (Russie Méridionale). Всемирная выставка 1900 г. въ Парижѣ. Угольная промышленность Донецкаго бассейна. Цѣна 1 р.

П. В. Кулибинъ А. П. Фрезе. О мѣрахъ необходимыхъ для предупрежденія взрывовъ рудничныхъ газовъ. Извлеченіе изъ отчета Горному Департаменту. Цѣна 1 руб.

Р. Ф. Зивертъ. Отчетъ о командировкѣ въ Австрію для изученія устройства и способа изслѣдованія гремучихъ газовъ на испытательной станціи въ Mährisch Ostrau. Цѣна 1 руб.

О вывозѣ донецкаго минеральнаго топлива за границу. (Отчеты и доклады о заграничной поѣздкѣ лицъ, командированныхъ Совѣтомъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи для изученія иностранныхъ каменноугольныхъ рынковъ). Цѣна 1 руб.

Сборникъ законоположеній и правительственныхъ распоряженій, касающихся горнаго и горнозаводскаго дѣла юга Россіи. (Со включеніемъ послѣдующихъ измѣненій по 1 января 1903 года): Инструкция по на... за частной горной промышленности.—Правила для веденія горныхъ работъ.—Маркшейдерская инструкция.—О взрывчатыхъ веществахъ.—О паровыхъ котлахъ.—О присутствіяхъ по фабричнымъ и горнозаводскимъ дѣламъ.—Наказъ чинамъ горнаго надзора.—О частной горной промышленности.—О наймѣ рабочихъ на частныя горныя заводы и промыслы.—Обязательныя постановленія бывшихъ Прис. по горнозав. дѣламъ въ Екатеринославѣ и Новочеркасскѣ. Цѣна 2 руб.

Правила перевозки минеральнаго топлива, руды, флюсовъ и соли изъ горнозаводскаго района юга Россіи. Цѣна 20 коп.

Всѣ эти изданія высылаются наложеннымъ платежемъ изъ канцеляріи Совѣта Съѣзда (Харьковѣ, Сумская, 18).



Дозволено цензурою, Харьковѣ, 18 го Ноября 1903 г.

Паровая Типографія и Литографія М. Зильбербергъ и С-вія. Харьковѣ, Рыбная ул., д. № 30.

