

499058

Проф. П. И. ФСМИН

6. VI

1958

ГОРНАЯ
И
ГОРНОЗАВОДСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
ЮГА РОССИИ

1921
1921
1921

Том II-й

ИСТОРИЯ ГОРНОЙ И ГОРНОЗАВОДСКОЙ ПРОМЫШ-
ЛЕННОСТИ ЮГА РОССИИ ОТ ВОСЬМИДЕСЯТЫХ Г.Г.
ПРОШЛОГО ВЕКА ДО ВОЙНЫ 1914 ГОДА

ЦЕНА 2 р. 25 к.

ИЗДАТЕЛЬСТВО
„ХОЗЯЙСТВО ДОНБАССА“
ХАРЬКОВ — 1921 г.

Проф. П. И. Фомин.

~~8 VII~~
~~1258~~

ГОРНАЯ

— и —

ГОРНОЗАВОДСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

ЮГА РОССИИ.

499058

~~1927~~
~~1034~~

ТОМ II-II.

265

История горной и горнозаводской промышленности
юга России от восьмидесятых годов прошлого века
до войны 1914 года.



V48

58

64

ЦЕНТРАЛЬНАЯ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

Предисловие.

Настоящая работа представляет продолжение первого тома истории горной и горнозаводской промышленности юга России, появившегося в 1915 году и охватывающего период времени от возникновения ее до восьмидесятых годов прошлого века.

В конце семидесятых годов закончился процесс усиленного железнодорожного строительства на юге России, южная горная и горнозаводская промышленность начала период своего органического развития, Донецкий Бассейн все более и более стал занимать руководящее положение в нашем народном хозяйстве, являясь активным фактором и символом нашей индустриализации.

Мои первоначальные предположения состояли в том, чтобы посвятить особый том истории нашей промышленности в течение 80-х и 90-х годов, а следующий, третий том—девятисотым годам, причем последний завершительный четвертый том будет характеризовать военный и современный период. Такое деление соответствовало периодизации в экономической истории Донецкого Бассейна, где девятисотые годы, годы экономической депрессии и возникновения коллективно-капиталистических объединений («Продуголь», «Продамета») определенно отличаются от предыдущего десятилетия девятидесятых годов, с их блестящим экономическим подъемом, сопровождаемым притоком иностранного капитала.

Однако, по целому ряду причин пришлось отказаться от этого обширного плана и попытаться уложить в трех томах все задуманное мною исследование исторического прошлого и современного состояния горной и горнозаводской промышленности юга России: первый том (уже вышедший в свет)—до 80-х годов, второй том—от 80-х годов до мировой войны 1914 года и третий том—военная и послевоенная экономика Донецкого Бассейна.

Конечно, это несколько отразится на типе изложения трактуемых вопросов во втором томе, сравнительно с первым томом: исторически-архивный характер изложения должен уступить место широкому анализу экономического характера, проведенному на фоне общей историко-экономической характеристики русской народной экономики.



ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Общая характеристика развития горной и горнозаводской промышленности юга России со времени ее возникновения до 80-х годов прошлого века.

Прежде чем перейти к изложению эволюции нашей южной горной и горнозаводской промышленности в период времени от восьмидесятых годов до начала мировой войны 1914 года, является необходимым представить основные моменты ее развития в предыдущую эпоху ее истории, когда перед ней были поставлены (в существенных чертах) те основные проблемы, которые ей пришлось впоследствии разрешать, когда наметилась теоретическая «формула» ее эволюции.

Эта предварительная характеристика, представляющая как бы введение в основное изложение настоящей работы, будет сделана на основании первого тома «Горной и горнозаводской промышленности юга России». При этом из массы материала этого тома будут выделены и выдвинуты те вопросы, которые представляют как бы остов истории нашей промышленности в течение этого длинного промежутка времени и устанавливают связь основных моментов ее эволюции на протяжении всей истории ее развития.

✓ История южной горной и горнозаводской промышленности началась и долгое время развивалась, как история именно донецкой каменноугольной и антрацитово́й промышленности. Развитие железорудной и соляной промышленности относится к концу интересующего нас периода, к семидесятым годам девятнадцатого века. То же можно сказать о металлургической промышленности, поскольку опыты казенного заводского дела (правда, начавшиеся очень рано, почти одновременно с началом каменноугольного промысла на юге России) были неудачны, а частная металлургическая промышленность возникла также лишь в семидесятих годах прошлого века.

Однако, такой приоритет каменноугольной и антрацитово́й промышленности Донецкого Бассейна выступает перед нами не только при рассмотрении этого вопроса с хронологической точки зрения, но объясняется существенными моментами внутреннего экономического характера. Металлургическое производство, в истории нашего горнопромышленного юга, рассматривалось прежде всего как рынок сбыта для каменноугольной промышленности Донецкого Бассейна. Пусть с точки зрения общегосударственных интересов развитие южной металлургии мотивировалось

соображениями военной обороны и потребностями нашего железнодорожного строительства—общий производственный комплекс нашего горнопромышленного юга, в сознании промышленных деятелей того времени, возглавлялся именно каменноугольной, а не металлургической промышленностью, с развитием которой связывались перспективы и металлургического дела; деловая интуиция здесь правильно отмечала те экономические соотношения и тот «вес» отдельных отраслей горной промышленности, которые выявились в последующей истории этой промышленности и, в частности, в структуре и работе Съездов горнопромышленников юга России, всегда отличавшихся специфическим «каменноугольным» характером.

Железородное дело тянулось, естественно, за металлургией, связывая таким образом свою судьбу с судьбой каменноугольной промышленности, конечно, через посредство металлургии.

Наконец, развитие соляной промышленности на юге России также связано с каменноугольной промышленностью, поставляющей топливо для соляного дела.

Эта роль каменноугольной промышленности, как активного фактора развития южного горного дела вообще и как его индустриального центра, подробно выяснена в моем первом томе истории горной и горнозаводской промышленности юга России. Не повторяя аргументации по этому вопросу и не приводя соответствующего фактического материала в пользу этого положения, я лишь отмечаю его, как первый тезис, вытекающий из анализа эволюции южной горной и горнозаводской промышленности: *приоритет каменноугольной и антрацитовый промышленности в общем комплексе горной и горнозаводской промышленности юга России.*

Этот первый вывод обязывает начать историю южного горного дела именно как историю Донецкого Бассейна в геологическом смысле этого слова, как историю каменноугольной и антрацитовый промышленности юга России.

Та периодизация, которая намечается в ее истории за указанный период времени, выдвигает нам другой момент большого теоретического значения, вскрывающий ее структурные особенности.

Я имею в виду значение в развитии каменноугольной промышленности *Донецкого Бассейна проблемы рынка и транспорта.*

История каменноугольной и антрацитовый промышленности Донецкого Бассейна со времени ее возникновения и до 80-х годов прошлого века распадается на два периода: до и после постройки железных дорог на горнопромышленном юге—момент определенного транспортного характера.

Период усиленной постройки железных дорог на юге России охватывает десятилетие 1868—1878 г.г. и создает, в лице железнодорожного транспорта дешевое и удобное средство доставки топлива на рынок, и во вторых создает этот самый рынок, поскольку железные дороги являлись наиболее крупным и постоянным потребителем донецкого минерального топлива.

Этот момент имеет особо важное значение.

Поиски подходящего, рационального транспортного средства для донецкого топлива являлись актуальным вопросом экономической политики Донецкого Бассейна в самом начале 19 века; с особой полнотой и обстоятельностью этот вопрос разбирает знаменитый Ле-Пле в его труде конца 30-х годов прошлого столетия, когда этот вопрос уже достаточно определился.

В самом деле, могла ли рассчитывать на сколько-нибудь серьезное развитие промышленность по добычанию каменного угля, возникавшая в крайне элементарной обстановке тогдашнего юга России? На основании «Описания городов и уездов Азовской губернии» — исторического памятника конца 19-го века — социально-экономическая обстановка, в которой приходилось возникать и развиваться донецкой каменноугольной промышленности, может быть охарактеризована таким образом:¹⁾

«продолжается процесс колонизации вновь приобретенных областей; воинственные их обитатели совершенно не троюты индустриальной культурой, ни из производительных занятий имеют наклонность лишь к земледелию и, главным образом, скотоводству, намекающему на первобытный, пожалуй, полудичей характер обитателей этой области. Отсутствие удобных сообщений (плохое состояние Северного Донца) мешает вывозу каменного угля «на отдаленные рынки, даже если бы к этому представлялась возможность «в надлежащей добычи его. Внутреннее его потребление выражается совершенно ничтожными величинами, ибо промышленности, потребляющей минеральное топливо, не было, а домашнее его потребление всегда у нас «значительно уступает промышленному».

Добычаемое топливо должно найти сбыт на рынке, его трактование с натурально-хозяйственной точки зрения немисливо, и эта проблема сбыта может быть разрешена или путем создания местного промышленного потребления донецкого топлива, или путем перевозки его на внешние (по отношению к южному району) рынки.

Это — проблема рынка донецкого топлива. Первая попытка к ее разрешению, сделанная строителем Луганского завода, англичанином Гаскойном (конец 18 века) стремится решить вопрос в обоих, намеченных выше, направлениях: путем постройки Луганского завода, работающего на местном топливе и затем — и в этом центр тяжести вопроса — путем транспортирования угля «в черноморские порты и в разные области тамошних губерний».

«Сие в действие произвести предполагалось восстановлением древнего судоходства реки Донца, посредством которого уголь доставлять к разным местам, для продажи удобным, а оттуда развозить в безлесные места Воронежской губернии и по станциям донских казаков, по берегам реки Дона, к тем селениям, до которых судами ходить можно, по всем тем краям, от коих реки, впадающие в Азовское море, протекают, а наконец с немалой «выгодою и вверх по сим же рекам уголь развозить можно»²⁾.

Обе эти задачи не были достигнуты. Речной транспорт оказался негодным, из-за несудоходного состояния рек, металлургическое дело могло

¹⁾ См. первый том моей работы, стр. 14 и 15.

²⁾ Из записок Гаскойна. См. первый том моей работы, стр. 17.

развиваться лишь при условии рационального сочетания местных руд и каменного угля надлежащего качества, чего тоже не было в этот ранний период истории Донецкого Бассейна.

Донецкая каменноугольная промышленность задыхалась от недостатка сбыта, от отсутствия транспорта.

Такое положение продолжалось, приблизительно, до 40-х годов прошлого столетия, когда торговое развитие южно-морского побережья создало рынок для донецкого топлива и стимулировало его добычу, преимущественно, в восточной, антрацитово-вой части Донецкого Бассейна.

Ле-Пле, констатируя рост потребления донецкого топлива на южно-морском побережье (в 1839 г.—549 тыс. пуд.) приводит такие причины этого: «неимоверные успехи земледелия в Понтийской степи в последнее время и умножение городского населения в приморских городах, каковы Одесса, Херсон, Феодосия, Керчь и т. п.».

Рост торгового значения южных портов и прежде всего Одессы—предъявил спрос на грушевский антрацит для черноморского и азовского флота, для заводов и даже для домашнего отопления. Именно грушевская антрацитовая промышленность, при создавшемся т. о. новом рынке, по условиям географического характера получила особенно благоприятные шансы для своего развития, и соответственно с этим данный период истории Донецкого Бассейна характеризуется более усиленным развитием именно антрацитово-й промышленности. По моим подсчетам, ко второй половине 40-х годов общая добыча Донецкого Бассейна составляла: в Екатеринославской губ. 1.272.000 пуд., в Области Войска Донского—1.450.000 пуд., итого 2.722.000 пуд., против 876.000 пуд. добычи конца 30-х годов девятнадцатого столетия. При этом грушевские разработки увеличили свою добычу за этот 10-ти летний промежуток времени с 15.000 пуд. до 1.200.000 пуд.

Можно думать, что успешная конкуренция грушевского антрацита с донецкими углями производила прямо таки терроризирующее впечатление на современников. Один из них, А. А. Скальковский, пишет: «Появление и разработка грушевского и екатерининского антрацита в Войске Донском есть и будет гробом наших мягких углей в азовских портах».

Большие производственные потенции антрацитового района Донецкого Бассейна, стимулированные этим новым рыночным спросом, вызвали во второй половине сороковых годов перепроизводство, падение цен, застой сбыта. Цены грушевского антрацита с 28 коп. за пуд. в 1844 году понизились к 1846—1847 г.г. до 20 коп. и даже ниже, причем склады при грушевских шахтах оказались обремененными запасами антрацита в 700 тыс. пуд. цифра, для того времени очень большая.

Вместе с этим кризисом, первым в истории Донецкого Бассейна, наши источники повествуют о первых попытках антрацито-промышленников выдвинуть меры борьбы с этим кризисом. При этом были подняты такие вопросы как регулирование казенных поставок антрацита и даже вопрос о создании организации промышленников, нормирующей производство и сбыт топлива. Это—нечто вроде синдиката, общих контор для продажи

грушевого антрацита, конечно, не имеющих шансов на осуществление, при элементарном, полу-кустарном состоянии грушевой антрацитопромышленности того времени.

Однако, несмотря на это последнее замечание, все же необходимо признать, что этот первый лепет о синдикатах имел под собою достаточное основание в структуре тогдашней грушевой антрацитовой промышленности. По моим исчислениям, относящихся к 40-м, 50-м и 60-м годам прошлого столетия, т. е. «фиксированные» издержки производства ¹⁾ выражались очень значительными величинами, поднимаясь иногда до 24% (напр., в момент кризиса сороковых годов).

Это обстоятельство—чрезвычайной важности, содержащее намек на то, что при всей элементарности своей внутренней структуры антрацитовая промышленность того времени все же должна быть отнесена к группе производств, отмечающихся высоким, «тяжелым» строением своих издержек производства, значительным процентом фиксированных издержек производства.

Крымская война дала сильный толчок развитию грушевых антрацитовых разработок.

Благодаря блокаде побережья, южные порты оказались отрезанными от заграничного угля, и это повысило спрос на грушевый антрацит. Мало того, вследствие тех же событий военного времени грушевый антрацит по Дону, Волге и друг. водным путям сообщения достигал Петербурга, для нужд балтийского флота.

Позиции, завоеванные донецким антрацитом за время войны, были, хотя бы отчасти, сохранены и по ее окончании. Возросшие перспективы сбыта поставили на очередь вопрос об уничтожении стеснительных ограничений антрацитовых разработок в Области Войска Донского, что и было осуществлено изданием в 1856 и 1857 г.г. новых правил по этому вопросу. Наконец, в 1856 году был утвержден устав «Русского Общества Пароходства и торговли», представляющего собою комбинированное пароходное и антрацитно-промышленное предприятие.

Так сложился первый в истории Донецкого Бассейна более или менее устойчивый тип грушевой антрацитовой промышленности, занимавшей командные высоты Донецкого Бассейна вплоть до 70-х годов прошлого века, когда проведение железных дорог дало преимущество каменному углю перед антрацитом.

¹⁾ Издержки производства могут быть разделены на «фиксированные» и «переменные», и в зависимости от того, изменяется ли их величина в связи с размерами производства: фиксированные издержки производства от него не зависят, а переменные—изменяются вместе с ним. Деление на фиксированные и переменные издержки производства стоит в известном отношении к делению капитала на постоянный и переменный, но не вполне покрывается им. К числу фиксированных издержек производства относятся: % на капитал, прямые и косвенные налоги, вознаграждение общей администрации и рабочих, занятых не по производству и нек. др. См. мою статью «Zur Frage der Aushübe Politik der Kartelle» в «Kartell Rundschau», 1913 г., № 10.

Это своеобразный российский Клондайк, с постоянно меняющимся рынком и рыночным спросом, с хищнической системой разработки месторождений, «где соперничество дошло до пределов страсти и жажда скорого обогащения извиняет всякий поступок, лишь бы достигнуть цели, хоть на короткий срок», как характеризует этот период развития Донецкого Бассейна один из его современников, И. Фелькнер, в одной из своих статей в «Горном Журнале» за 1861 год. Соответственно такой структуре промышленности построены отношения между предпринимателями и рабочими. Это—область сплошных «обманов, вымогательства, произвола и нарушения условий» (Фелькнер), где система заработной платы характеризуется в значительной степени широким распространением рудничных лавок и кредитных отношений между предпринимателями и рабочими, в результате чего «рабочий мог существовать, только кредитуясь в фабричной лавке, неоплатным должником которой он состоял весь год» (Фелькнер).

Безобразные, антисанитарные условия работы, частые смертные случаи при горных работах, постоянная смена рабочих кадров на предприятиях, причем такой рабочий «номад» совершенно не выработал определенных профессиональных и классовых отношений к предпринимателям—таков социальный облик грушевской антрацитовый промышленности, соответствующий ее производственному и экономическому укладу.

Неизбежный спутник такой системы—смаивание рабочих с рудника на рудник—породил первые проекты мероприятий по «привлечению и удержанию рабочих», долгое время занимавшие внимание горнопромышленников, которым приходилось работать в этом малонаселенном крае, крае часто колонизируемом беглыми крепостными из России¹⁾.

Этот «грушевский» и «антрацитовый» период истории Донецкого Бассейна захватил сороковые, пятидесятые, шестидесятые и первую половину семидесятых годов и сменился «каменноугольной» эпохой, созданной усиленным железно-дорожным строительством на юге России.

Как уже было отмечено выше, этот период усиленного железно-дорожного строительства охватывает десятилетний промежуток времени с конца 60-х до конца 70-х годов, когда были построены нижеследующие железно-дорожные линии: Козлово-Воронежско-Ростовская (1868—1871 г.г.), Курско-Харьково-Азовская (1861 г.), Харьков-Николаевская (1870—1873 г.г.), Константиновская (1872 г.), Лозово-Севастопольская (1873 г.), Ростово-

¹⁾ См. роман Данилевского «Беглые в Новороссии». Слабая населенность Новороссии отмечена в работе В. Е. Постникова «Южно-русское крестьянское хозяйство». Достаточно припомнить, что еще в 50-х годах настоящего столетия материальные усады Таврической губернии представляли пустыню, в которой кочевали поганы, и где земледелие у крестьян велось захватным способом, т. е. какдый пахал и сеял, сколько хотел и где хотел. В настоящее время об этом просторе существуют лишь одни воспоминания» (цит. соч., стр. 1).

Владикавказская (1875 г.), Фастовская (1876 г.) и, наконец, Донецкая каменноугольная (1878 г.). Развитие добычи за этот период времени выражается такими цифрами:

ГОДЫ	Донецкий Бассейн	Всего в России
	п у д о в	
1868	2.967.334	27.646.154
1869	3.425.875	36.915.877
1870	5.078.543	42.418.617
1871	8.677.399	50.654.552
1872	9.048.198	66.364.923
1873	9.200.000	71.438.083
1874	14.819.713	78.812.637
1875	23.653.606	104.348.067
1876	20.677.346	111.299.078
1877	18.520.980	110.120.254
1878	25.468.084	154.654.302
1879	28.590.276	178.238.013
1880	25.117.759	200.034.004

Из этой таблицы прежде всего выясняется крайняя прерывистость, колеблемость, неровность в развитии добычи минерального топлива Донецкого Бассейна.

Это—результат железнодорожного строительства того времени, которое по свидетельству современника А. Ф. Мевшуса, вызвало своеобразную «каменноугольную горячку, охватившую весь Донецкий Бассейн с чрезвычайной силой».

В результате—предпринимательский азарт, ажиотаж, учредительство—и как следствие всего этого *новый (второй по счету) кризис*, с его неизбежными последствиями: разорением целого ряда предприятий и падение цен с 18 коп. за пуд в 1870 году до 9 коп. за пуд в 1876 году¹⁾.

Если попытаться анализировать развитие добычи минерального топлива Донецкого Бассейна путем сравнения средних годовых итогов по пятилетиям, получим следующую таблицу:

ПЕРИОДЫ	Средняя годовая до- быча за пятилетие в мил. пуд.	Если первую цифру принять за 100	Процент изменения средних пятилетий
1855—1859	4,02	100	—
1860—1864	7,34	182	+82
1865—1869	10,83	269	+47
1870—1874	29,01	721	+167
1875—1879	62,87	1514	+109

1) См. первый том моей работы, стр. 175—176.

Особенно интенсивным возрастанием добычи отмечено начало 70-х годов, период, когда закончилась постройка главнейших магистралей, обслуживающих Донецкий Бассейн.

Интересно подметить некоторую волнообразность в развитии добычи минерального топлива Донецкого Бассейна за указанный в таблице промежуток времени. Средняя годовая добыча первого пятилетия 60-х годов дает большой прирост—82%, но прирост следующего пятилетия значительно меньше—47%. Далее, пятилетие первой половины семидесятых годов (1870—1874 г.г.) дает снова большой прирост добычи—167%, но в следующее затем пятилетие средняя добыча опять обнаруживает замедленный темп прироста—всего 109%. Эта колеблемость добычи, при сравнении средних годовых итогов по пятилетиям, подтверждает ту характеристику, которая была сделана выше на основании анализа погодных колебаний добычи.

Другой момент, характеризующий этот период времени—это изменение в соотношении между количеством добываемого каменного угля и антрацита в пользу первого из них.

В конце 30-х годов, когда еще не наметился приморский рынок сбыта донецкого минерального топлива, соотношение между добычей каменного угля и антрацита выражалось такими цифрами: было добыто каменного угля—855.400 пуд., антрацита—21.200 пуд. При крайней мизерности общего итога добычи, подавляющую роль в ней играет каменный уголь, а не антрацит.

Но вот открывается рынок черноморского побережья и счастливое географическое положение грушевской антрацитовый промышленности по отношению к этому рынку дает определенный перевес антрациту над углем, при значительном возрастании общей добычи. Для 1850 года мы имеем такие цифры: добыто каменного угля 3.339.476 пудов., антрацита—10.265.890 пуд.

Рельсовый путь прорезал Донецкий Бассейн—и снова его добыча начинает приобретать преимущественный «каменноугольный» характер. Еще в 1877 г. было добыто 26,12 мил. пуд. каменного угля и 22,79 мил. пуд. антрацита, но в следующем 1878 г. добыча каменного угля уже выражается цифрой 40,26 мил. пуд. при добыче антрацита 28,11 мил. пуд., а в 1879 г. каменного угля было добыто 46,25 мил. пуд. антрацита—29,54 мил. пуд.

Каменный уголь, не имевший возможности ни на фурах, ни по воде проникнуть к промышленным потребителям, вышел на рынок с проведением железных дорог, являвшихся для него новым могучим транспортным средством и крупным, серьезным, постоянным потребителем, которому Донецкий Бассейн, в конце 70-х годов, поставлял 62—63% своей общей добычи.

Итак, развитие грушевской антрацитовый промышленности в 40-х годах и донецкой каменноугольной промышленности в 70-х годах характеризуется прежде всего чертами сходства: и в том, и в другом случае под влиянием расширившегося спроса мы находим расширение добычи; и в том, и в другом случае это расширение добычи совершается не по прямой восходящей линии, а порывисто через кризис, с чередованием периодов подъема и упадка добычи.

Однако, при этом необходимо подчеркнуть серьезные различия между этими двумя типами промышленного развития Донецкого Бассейна. Если сравнить Донецкий Бассейн, например, во второй половине 60-х годов и в конце 70-х годов, мы должны обратить внимание на тот исключительной важности факт, что в первый, приводимый нами для сравнения, период — в Донецком Бассейне не было ни одного предприятия с добычей в 1 мил. пуд. Наоборот, в конце 70-х годов мы находим, что из 69,07 мил. пуд. добычи каменного угля и антрацита в Донецком Бассейне на долю крупных фирм с добычей свыше 1 мил. пуд. приходится 40,5 мил. пуд., в том числе 24,38 мил. пуд. добыто в предприятиях, принадлежащих восьми обществам и компаниям, тогда как в конце шестидесятых годов не было иных предприятий, кроме единоличных.

Техническое оборудование целого ряда предприятий (конечно крупных) строится по европейским образцам, вводятся правильные, а не хищнические разработки каменноугольных залежей и представитель правительства на III Съезде горнопромышленников юга России (1878 года) определенно заявляет о том, что внимание и заботы правительства ориентируются именно на крупные рудники, а не на крестьянские разработки.

Крупный индустриализованный потребитель минерального топлива — железные дороги — получил технически совершенного поставщика топлива, в лице крупных предприятий.

Кроме всего вышеизложенного, проведение железных дорог подчеркнуло, усилило и придало *более определенный характер процессу обособления районов, их антагонистичности* — процессу, наблюдавшемуся и в до-железнодорожный период истории Донецкого Бассейна, но приобретшему особую четкость именно в связи с возникновением и развитием железнодорожного транспорта.

Железные дороги втянули значительную массу минерального топлива в область рынка, охватываемую влиянием железнодорожного транспорта: отношение железно-дорожных перевозок к добыче колебалось от 65% до 88%, на протяжении 1874—1878 годов.

Район распространения донецкого минерального топлива по железным дорогам был весьма значителен, охватывая не только юг, но распространяясь к северу до Москвы, причем в этом вопросе существовало значительное различие между железными дорогами и прочими потребителями донецкого минерального топлива. В то время как железные дороги, перевозящие топливо для своего потребления в северном направлении, на значительное расстояние от центра производства, являлись таким образом как бы проводниками донецкого минерального топлива на угольных рынках, прочие потребители, получая топливо, преимущественно в южном направлении и притом на коротких расстояниях, составляют круг местных потребителей нашего топлива.

Эта объективная экономическая предпосылка намечающейся дифференциации осложнилась и усилилась в своем действии недостатком

подвижного состава на углевозных железных дорогах, что вызвало необходимость создания особого органа, регулирующего железнодорожные перевозки¹⁾.

При выработке оснований указанного выше распределения вагонов между производителями топлива обнаружилось прежде всего противоположность интересов антрацита, не столь заинтересованного в железнодорожном потреблении и ранее, чем уголь, создавшего свою собственную регулируемую железнодорожную организацию²⁾ и, с другой стороны, западного каменного угля, весьма интенсивно развивающегося, захватывающего рынок сбыта, оттесняющего своего восточного конкурента и в противоположность ему чрезвычайно заинтересованного в железных дорогах, как потребителей минерального топлива.

Однако, и углепромышленники западной части Донецкого Бассейна также не могли рассматриваться, как однородное целое. Среди них вполне определенно наметился другой антагонизм, всплывавший неоднократно на поверхность работ Съездов горнопромышленников юга России и по другим вопросам его деятельности. Это—антагонизм крупных и мелких промышленников, в данном случае совпадавший с той разницей интересов, которая разделяла поставщиков топлива железным дорогам от прочих углеотправителей.

В таком виде вырисовывается перед нами этот сложный и своеобразный клубок отношений между железными дорогами и Донецким Бассейном, который навсегда определил его хозяйственную физиономию. Железные дороги, каменный уголь и черный металл нашего юга—таков «цикл тяжелой индустрии», представляющий в нашем народном хозяйстве своеобразное целое, отличающийся в высшей степени активной, творческой ролью по отношению к элементарному массиву нашей экономики, развивающийся в ее недрах начала денежного хозяйства, творящий для себя рынок, кующий новые высшие формы хозяйственной организации³⁾.

Эта тесная связь железных дорог и Донецкого Бассейна, эта преимущественная роль железнодорожного транспорта в судьбах каменноугольной промышленности сделали вопросы железнодорожных перевозок и тарифов наиболее живыми и актуальными в рассматриваемый нами период истории Донецкого Бассейна.

Здесь, в этом вопросе мы вступаем в круг обще-русской проблемы того времени. *Борьба за железные дороги*, за дешевый и удобный железнодорожный транспорт—обще-промышленное явление, развертывающееся в то время в обще-русском масштабе, а не только в масштабе Донецкого Бассейна. Железные дороги, по характеру строения капитала и издержек

¹⁾ Это регулирование—презвычайно важный момент внутреннего экономического значения, характеристика чего будет приведена ниже.

²⁾ Так называемое «собрание углепромышленников» и «выборный».

³⁾ Подробно об этом см. мою статью «Каменный уголь, металл и железные дороги (К вопросу об экономической структуре Донецкого Бассейна)». «Хозяйство Донбасса», № 17 от 1 ноября 1912 г.

производства—«тяжелые» крупно капиталистические предприятия, неизбежно становящиеся в положение фактического (а также и юридического) монополиста.

Такое монопольное положение железнодорожного хозяйства, находящегося в то время в руках частных предпринимателей, создавало крайние препятствия к развитию промышленности, в несогласованных и невыгодных для промышленников правилах перевозки, в высоких и постоянно меняющихся железнодорожных тарифах и т. п.¹⁾

Под настоятельным давлением всех этих причин у нас еще в семидесятых годах прошлого столетия экономическая политика стала развиваться в сторону ограничения частно-хозяйственных прав в области железнодорожного хозяйства.

Летом 1876 года была образована т. н. «барановская» комиссия «для всестороннего исследования железнодорожного дела в России», которая основной дефект нашего железнодорожного дела и хозяйства усмотрела в недостаточном влиянии, которое сохранило за собою по отношению к железнодорожным предпринимателям правительство и в совершенном недостатке определенных законов, которые установили бы отношения правительства и публики к железным дорогам и, наконец, в разрозненности действий других ведомств и недостаточно прочном сосредоточении правительственных сил и органов при охране государственных и общественных интересов, затрагиваемых личным интересом частной предпринимчивости.

В результате был намечен целый ряд мероприятий, клонящихся к ограничению свободы предпринимательской деятельности в области железнодорожного дела, закончившийся учреждением в 1889 году, в составе Министерства Финансов, Департамента Железнодорожных Дел.

Общие условия нашего железнодорожного дела, в специфической обстановке горнопромышленного юга, имели своим последствием то, что перевозочные средства железных дорог оказались непригодными для удовлетворения требований быстро развивающейся каменноугольной промышленности Донецкого Бассейна. Это создало общую затрудненность сбыта топлива и «борьбу за вагоны» между отправителями. Стремление урегулировать распределение вагонов выдвинуло вопрос о «привилегированных» и «непривилегированных» потребителях, создало особое положение для поставщиков топлива казенным железным дорогам и привело таким образом, в конце концов, к антагонизму интересов крупных и мелких производителей.

Как результат этой борьбы и стремления найти правильный метод для распределения вагонов возник институт «выборных» от углепромышленников—то зерно, из которого впоследствии развились: с одной стороны—представительное и исполнительное учреждение Съездов горнопромышленников юга России, Совет Съездов, а с другой стороны—правительственное учреждение (с участием представительства промышленников)—Харьковский Комитет по регулированию перевозок горнозаводских грузов из Донецкого Бассейна.

¹⁾ Этот вопрос очень подробно разобран в первом томе моей работы.

Для того чтобы закончить эту характеристику вопроса об отношениях между углепромышленностью и железными дорогами, скажем несколько строк о железнодорожных тарифах на донецкое минеральное топливо.

В первое время функционирования железнодорожной сети на юге России, в период господства частного железнодорожного строительства, в строе тарифных вопросов выделился прежде всего по своему значению вопрос о чрезвычайном разнообразии и колеблемости существовавших в то время тарифов на перевозки каменноугольных грузов по железным дорогам. Отсюда — стремление во что бы то ни было унифицировать железнодорожные тарифы, закрепить их на определенном уровне даже путем включения максимальных тарифных ставок в уставы соответствующих железных дорог — стремление, получившее удовлетворение в иной форме, в конце восьмидесятых годов, в форме учреждения Департамента Железнодорожных Дел (о чем уже было сказано выше).

Другой момент, также отмеченный историей тарифно-железнодорожного дела в Донецком Бассейне за этот период времени — это вопрос о дифференциальном тарифе. Как это ни покажется странным с первого взгляда, первые Съезды горнопромышленников юга России были противниками идеи дифференциального тарифа, который защищал железные дороги.

Такая неестественная позиция, занятая в этом вопросе донецкими углепромышленниками, объясняется характером железнодорожного движения каменноугольных грузов того времени.

Коммерческие перевозки каменноугольных и антрацитовых грузов (следующих не для надобностей железных дорог) совершались тогда главным образом на близких расстояниях в южном направлении и не были обратными грузами, чем объясняется тарифная политика железных дорог того времени, выдвинувших идею дифференциального тарифа и уменьшения ставок лишь на дальних расстояниях, куда шли, главным образом, грузы топлива для самих железных дорог не по коммерческому тарифу.

Вопрос о железнодорожном движении и железнодорожных тарифах — основной вопрос, интересовавший южную горную промышленность за все время ее существования. Постановка этого вопроса в начальный период существования донецкой каменноугольной и антрацитовой промышленности свидетельствует о том, что интерес к железнодорожному вопросу органически вырастает из серьезнейших тенденций промышленного развития Донецкого Бассейна.

Этой характеристикой можно закончить анализ развития каменноугольной и антрацитовой промышленности Донецкого Бассейна со времени ее возникновения до 80-х годов прошлого столетия, согласно первого тома моей «Горной и горнозаводской промышленности юга России».

В этом первом томе уделяется внимание также другим видам горной и горнозаводской промышленности нашего юга: железорудной, железной, соляной и ртутной. Однако, я не буду касаться этой части материала первого тома, п. ч. развитие этих отраслей промышленности и выявление

их экономической физиономии произошло уже позднее, начиная с 80-х годов и потому войдет в изложение настоящего, второго тома, в последующих его главах¹⁾.

Теперь же, чтобы закончить эту первую вводную главу, я дам характеристику *Съездов горнопромышленников юга России*, как первой попытки организовать южную горную промышленность, одной из самых ранних попыток предпринимательских организаций в России, в значительнейшей степени явившихся образцом для последующих предпринимательских объединений.

Конечно, и эти организации развились и сложились в более позднюю эпоху, но все же представляется методологически необходимым анализ экономической *стихии* Донецкого Бассейна за рассматриваемый период времени дополнить характеристикой той *организации*, которая выросла из этой стихии и должна находиться в необходимом к ней отношении.

История Донецкого Бассейна выдвинула несколько типов организации его промышленности. Здесь прежде всего можно провести разграничение между тем регулированием, которое осуществляется органами публично-правового характера, в противоположность нормирующей работе объединений частно-правовых. Затем можно назвать, среди этих последних, организации, построенные по принципу коммерческой работы, затем объединения профессионального характера и, наконец, менее дифференцированные объединения общего или «общественного» характера, противопоставляя этот последний термин слову «коммерческий» или «профессиональный» в организациях иного типа.

Один из крупных специалистов по вопросу о синдикатах и трестах, Лифманн, в своей ранней работе о предпринимательских объединениях различает следующие понятия.

Общее родовое понятие — предпринимательское объединение (*Verbindung*) распадается на три видовых понятия: союз (*Verein*), общество (*Gesellschaft*) и договорное соглашение (*Verband*).

Съезды горнопромышленников юга России в этой классификации Лифманна подходят под понятие союз (*Verein*). Такие союзы развивают деятельность, которая по существу не является коммерческой, но в то же время сильно влияющей на непосредственную промышленно-коммерческую работу предприятий, напр., возбуждение ходатайств перед правительством, агитация в печати и т. п. Формально такие союзы включают в свой состав не только предпринимателей, хозяйственно-заинтересованных в работе того или иного союза, но также и всех «сочувствующих», отдаленно и даже лишь идеологически заинтересованных в этой работе.

¹⁾ Аналогичное замечание касается и других вопросов, затронутых в первом томе моей работы: о кредите, о земельном обложении горнопромышленных предприятий, о рабочих. Развитие всех этих вопросов относится, конечно, к периоду после восьмидесятых годов и потому удобнее приурочить их характеристику к этому, более позднему, периоду, когда вполне выдвинулись их характерные тенденции, правда, намечавшиеся уже в первый период истории Донецкого Бассейна.

Этим Verein отличается от Verband'a (каковым были наши синдикаты «Продуголь» и «Продамета»), построенного на договорных началах, включающих в свой состав лишь заинтересованных промышленников и торговцев и действующего методами имущественного принуждения, а не путем ходатайств и агитации. Наконец, Gesellschaft этап окончательно завершающий этот процесс объединения промышленников, когда формой объединения является единое общество, единая фирма, с полным уничтожением хозяйственной самостоятельности объединившихся предпринимателей.

Подчеркиваю, что здесь перед нами не резко отграниченные друг от друга формы, а постепенное совершенствование проявлений процесса организации, объединения промышленников, причем общая, «общественная», не коммерческая форма объединения является необходимой школой, в которой промышленники воспитываются для того, чтобы впоследствии перейти к более совершенным, тесным, коммерческим формам организации¹⁾.

Конечно, в бюрократически-царистской обстановке нашей государственности того времени, когда возникали Съезды горнопромышленников юга России, их учреждение должно было носить следы этой обстановки. Н действительно, «юридический титул», по которому возникли Съезды, рисует их как организацию вспомогательную, вызванную нуждами бюрократического управления. Статья 35 Устава горного (изд. 1893 г.) предоставляет министру право созывать Съезды горнопромышленников разных районов, в том числе и юга России, «когда и где это окажется удобным», «для обсуждения предметов, касающихся нужд горной промышленности».

При такой постановке вопроса было совершенно правильно и последовательно допустить к участию в таких Съездах не только производителей, но и потребителей, мнение которых также было необходимо знать правительству.

Однако, при всем том, основное ядро Съездов составляли представители горной промышленности и, притом, в значительнейшей степени именно углепромышленники. Второй, третий и четвертый Съезды так и назывались Съездами углепромышленников. Потом было принято и удержалось название Съезды горнопромышленников.

Представители других отраслей промышленности—потребители донецкого топлива (сахарные, пивоваренные, газовые заводы и т. п.) не принимали активного участия на Съездах горнопромышленников юга России; совершенно иное следует сказать о другой крупной группе потребителей—железных дорогах. Их выступления на Съездах горнопромышленников юга России всегда были активны и значительны, что определялось особым значением железных дорог в хозяйстве Донецкого Бассейна.

¹⁾ Так, наши синдикаты «Продуголь» и «Продамета» возникли на Съездах горнопромышленников юга России, были подготовлены работой этих Съездов. Vorgeschichte Рейнско-Вестфальского угольного синдиката, возникшего в 1893 г., знает образование союза горнопромышленников Доршмундского округа в 1858 году и возникновение ряда «угольных клубов» в Доршмунде, Эссене и др.

Наконец, следует отметить, что на первых Съездах горнопромышленников юга России представители южных земств (главным образом, Харьковского губернского земства) принимали самое живое, самое активное участие. В то время интересы земства и горной промышленности еще не оказались противопоставленными друг другу¹⁾ и они имели одного общего «врага» — железные дороги.

«Борьба за дешевый и удобный железнодорожный транспорт» объединила и аграрные, и индустриальные элементы нашего народного хозяйства в этот ранний период слабой дифференциации экономических отношений.

Теперь, после определения социальной физиономии и состава наших Съездов, следует отметить методы их работы.

Порядок обсуждения вопросов на первых Съездах носил «митинговый» характер, как это любили подчеркивать последующие поколения горнопромышленников. Это — немного шумное, публичное выяснение вопросов, с участием заинтересованных сторон, и представление соответствующих ходатайств в те учреждения, от которых зависела южная горная промышленность, выступления в прессе, в обществах и т. п. Трудно придумать более рациональный метод пропаганды Донецкого Бассейна в этот ранний период его истории. Такая грандиозная реклама лучше всего способствовала распространению идеи о значении и важности южной горнозаводской промышленности юга России.

Впоследствии, когда промышленность окрепла, среди промышленников обнаружилась тяга к другим формам организации и работы. Дифференцированная среда горнопромышленников позднейшей формации уже не мирилась с хаотической «общественностью» первых Съездов горнопромышленников юга России и появилось стремление заменить их коммерческими организациями синдикатского типа или чистыми профессиональными организациями (типа *Arbeitergeberverbände* по преимуществу), рассчитанными на борьбу с рабочими.

В таком виде представляется нам развитие южной горной и горнозаводской промышленности в первый период ее истории.

Основные моменты, которые были здесь выдвинуты — это: *связь с рынком и железнодорожным транспортом, «тяжелый» характер промышленности и потребность ее в регулировании, процесс дифференцирования промышленности и антагонистичности интересов отдельных ее групп и районов.*

В таком виде, с такими проблемами Донецкий Бассейн был выдвинут историческим развитием нашей экономики на обще-русскую промышленную арену. В роли индустриального центра русской промышленности Донецкий Бассейн очень скоро выдвинулся на первый план и занял руководящие позиции.

Последующие главы настоящей работы будут посвящены характеристике вопроса об этапах этого органического развития экономики Донецкого Бассейна.

¹⁾ Как это произошло впоследствии, главным образом, на почве борьбы горнопромышленников против обложения их земскими сборами.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Основные данные о развитии южной горной промышленности от 80-х годов до 1914 года, в связи с общим развитием русской промышленности.

В. Ильин, в своей книге «Развитие капитализма в России», заканчивает свою характеристику эволюции южной горной промышленности указанием на то, что приводимые им данные представляют интерес в двух отношениях: «во 1-х они особенно наглядно показывают сущность той смены общественно-экономических отношений, которая происходит в России во всех областях народного хозяйства, и во 2-х они иллюстрируют то теоретическое положение, что в развивающемся капиталистическом обществе особенно быстро возрастают те отрасли промышленности, которые изготовляют средства производства, т. е. предметы не личного, а производительного потребления»¹⁾.

В этих положениях четко определено значение горнопромышленного юга в нашем народном хозяйстве. Горная и горнозаводская промышленность юга России, как авангарда нашего капиталистического развития и как та экономическая стихия, где вырабатываются наиболее типичные и сильные организационные формы, характеризующие капиталистическое хозяйство вообще—таковы моменты, придающие особый теоретический и практический интерес изучению нашей южной горной промышленности.

Эти же моменты вызывают необходимость характеристики южной горной промышленности на основе эволюции народного хозяйства России вообще. В этом направлении и будет проведено изложение основного материала настоящей главы.

В первой главе настоящей работы мы оставили Донецкий Бассейн в конце семидесятых годов прошлого столетия, когда, после периода усиленного железнодорожного строительства, определились в существенных чертах пути развития и экономический облик южной горной и горнозаводской промышленности.

¹⁾ Цит. соч. стр. 393. Книга В. Ильина вышла в 1899 году. К этой характеристике примыкает замечание М. И. Туган-Барановского («Русская фабрика», изд. 1921 г., стр. 259), что южное металлургическое производство, «организованное вполне на крупно-капиталистический лад, составляет новейший и самый пышный цветок российского промышленного капитализма». Наконец, процитируем А. Финна-Енотаевского («Современное Хозяйство России» СПб. 1911 г., стр. 53): «Железная и каменно-угольная отрасли промышленности развиваясь особенно быстро на юге России, наложили в 90-х годах новый отпечаток на местную жизнь, превратили чисто-земледельческие до того губернии, как Херсонская, Екатеринославская, Харьковская, Область Войска Донского в индустриально-земледельческие» и т. д.

Этот период (конец семидесятых годов прошлого столетия) отмечен развитием производства и торговых оборотов и оживлением спекулятивной горячки не только в России, но и в Европе, и в Америке. У нас Нижегородская ярмарка 1878 года, совпавшая с окончанием русско-турецкой войны, отличалась большим спросом на товары, при их слабом предложении. В результате неизбежное повышение товарных цен, стимулированное заключением мира с Турцией и наступившим вслед за этим промышленным оживлением, сменившим предыдущий период хозяйственной депрессии.

Однако, эта вспышка оживления сменилась в начале 80-х годов промышленным застоем, продолжавшимся до конца 80-х годов. Общая и специальная литература, относящаяся к этому периоду, отмечает сильное сокращение работы основной хлопчатобумажной промышленности, падение заработной платы, плохие обороты Нижегородской ярмарки, падение энергии акционерного учредительства и т. д.

«Новая эпоха промышленного оживления начинается с 1887 г. В начале 90-х годов следует заминка, соответствующая мировому застою начала 90-х годов. С 1895—96 г.г. во всем капиталистическом мире начинается небывалый подъем. То же наблюдается и у нас»¹⁾.

Как было показано в первой главе, конец семидесятых годов был отмечен кризисом каменноугольной промышленности Донецкого Бассейна.

Этот кризис, возникший в начале 70-х годов и достигший кульминационной точки к концу этого десятилетия, находит такую характеристику у одного из своих современников²⁾.

«На добычу каменного угля бросались все так усердно и открыли его на всем обширном пространстве Донецкого Бассейна так много, что Азовская железная дорога завалена была непроданным товаром, и от избытка предложения цена каменного угля с 12 коп. за пуд на месте упала в 1878 г. до 2 коп. Но после периода одушевления наступила пора реакции. Даже те каменноугольные копи, которые находились в более благоприятных условиях, близ железных дорог, увидели вскоре, что их дальнейшему развитию существует также крайний предел, далее которого идти невозможно. Ведущие на юг рельсовые пути, рассчитанные первоначально, при выдаче концессий, на гораздо меньшее количество грузов, при развитии земледелия и вообще всех экономических условий не в состоянии были принять всей массы провозных продуктов, которые стали проливаться на дороги».

Этот кризис дал толчок к возникновению Съездов горнопромышленников юга России.

Третий по счету кризис в донецкой каменноугольной промышленности, связанный с преувеличенными надеждами на Донецкую железную дорогу, относится к концу 80-х годов. По свидетельству того же А. Кеппена, Донецкая дорога не оправдала возлагавшихся на нее надежд. «Не доведенная ни до Днепра, ни до Волги, замкнутая дорогами Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской, Донецкая дорога поставлена в полную зависимость от этих двух дорог, а потому расположенные в ее районе каменноуголь-

¹⁾ Тутан-Барановский, цит. соч. стр. 258.

²⁾ А. Кеппен. «Материалы по истории горного дела на юге России». X. 1901 г. стр. 31—33.

ные копи не в состоянии в полной мере развить свою производительность» (А. Кеппен. Цит. соч. стр. 34). Несмотря на это, проведение Донецкой железной дороги вызвало к жизни много новых копей, следствием чего было перепроизводство минерального топлива. К этому присоединилось еще то обстоятельство, что большой урожай 1887 г. отвлек значительную часть железнодорожного подвижного состава на усиленные хлебные перевозки, что в свою очередь заставило многие шахты сократить свою добычу. К этому присоединилось затопление шахт талым снегом и недостаток рабочих рук, отвлеченных из Донецкого Бассейна на уборку урожая.

Таким образом, период времени с конца 70-х годов до конца 80-х годов отмечен состоянием депрессии в Донецком Бассейне, достигавшей наивысшего своего развития в начале и в конце этого периода. Моментом местного характера, с которым связывалось возникновение и развитие этого кризиса, надо считать явления в области железнодорожного строительства на юге России, но в общем и целом в данном случае мы имеем перед собою проявление в значительной степени обще-русской и отчасти даже мировой природно-хозяйственной депрессии.

В таком виде представляется нам, в основных чертах, характеристика развития Донецкого Бассейна до наступления расцвета горной и горно-заводской промышленности юга России в девяностых годах прошлого столетия.

Теперь осветим этот период основным статистическим материалом.

ГОДЫ	Ископаемый уголь		Железн. руда		Чугун		Готов. прод.	
	Всего в России	В том числе в Дон. бас.	Всего в России	В том числе на юге	Всего в России	В том числе на юге	Всего в России	В том числе на юге
м и л л и о н ы п у д о в								
1880	200,8	86,1	60,30	2,74	26,68	1,37	35,23	1,03
1890	367,2	183,2	106,46	22,99	55,21	13,42	48,37	8,61
Возрастание в 1890 г. прот. 1880 г.	80%	112%	76%	735%	111%	956%	37%	431%

Из данных, приведенных в этой небольшой таблице, можно сделать несколько выводов.

Во-первых, необходимо отметить, что при общем росте основных отраслей горной промышленности России за этот промежуток времени особенно интенсивное развитие обнаруживается именно на юге России. Во-вторых, доменное производство России и, особенно, южное доменное производство растут быстрее, чем остальные отрасли нашей горной промышленности; в частности, каменноугольная промышленность России, а в том числе также каменноугольная промышленность Донецкого бассейна обнаруживают наименее быстрый рост, среди других отраслей горной промышленности.

В этот промежуток времени на юге России возникли два гигантских металлургических завода: Александровский завод Брянского Общества и Каменский завод Южно-Русского Днепровского металлургического Общества.

Железнодорожное строительство за этот промежуток времени отличалось меньшей интенсивностью, чем предыдущий и последующий периоды, а именно:

Годы	Развитие жел.-дорож. сети*)
1861—1869	366 верст
1870—1879	701 »
1880—1889	599 »
1890—1899	659 »

причем среди железнодорожных ветвей, возникших в течение этого периода наибольшее значение имеет та железнодорожная линия, которая с 15 февраля 1882 г. получила название Екатерининской железной дороги, имеющей существеннейшее значение именно для металлургической промышленности юга России.

Таким образом, десятилетие 80 годов отмечено некоторым металлургическим характером в эволюции нашего горнопромышленного юга.

Следующий период в истории как нашего народного хозяйства, так и южной горной промышленности, захватывает значительную часть десятилетия 90 годов прошлого столетия и отмечен чертами экономического подъема.

А. Финн-Енотаевский*) относит начало этого нового цикла к 1893 г. и характеризует его следующими чертами:

«В 1893 году промышленный капитал начал у нас свой новый и на этот раз наиболее значительный—цикл движения. Этому благоприятствовали и условия международного рынка. Ряд конвенций в главнейших европейских странах, совершенных в период застоя начала 90 годов, толкнул массу капиталов на путь промышленности. Привлеченные нашей высокой нормой прибыли, охраняемой покровительственными таможенными пошлинами, и не менее высокой *прибавочной* прибылью, вытекающей непосредственно из государственного казначейства в форме заказов,—иностранные капиталы, широкими ручьями потекли в Россию. Содействовало этому и доверие к прочному состоянию наших финансов, вызываемое, с одной стороны, прекрасным положением России в то время в концерте еврейских держав, а с другой стороны, прекращением сильнейших колебаний курса рубля, закончившимся введением золотой валюты. Но в гораздо большей степени в подъеме 1893—99 годов принял участие отечественный капитал, накопленный раньше в сфере торговли сельскохозяйственными продуктами и ростовщичества в деревне. Возраставшее разорение последней, усиливавшийся мировой сельскохозяйственный кризис побуждали эти капиталы еще со второй половины 80 годов искать приложения к покровительствуемой правительством индустрии. Кроме того, и винная монополия освободила несколько десятков миллионов рублей

*) Взято из таблицы, напечатанной на карте, приложенной к книге Е. А. Могилевского «Полвека взаимодействия горнозаводской промышленности и железных дорог».

*) «Современное хозяйство России (1890—1910 гг.)» С-Пб. 1911 г. стр. 45.

Далее, важную роль сыграло техническое усовершенствование министром финансов Витте деятельности нашего Государственного Банка, расширение поля его деятельности, открывшееся для этого Банка поприще финансирования промышленных предприятий. Наконец, и биржа могла расширить свои операции, благодаря разрешению ей в 1893 году сделок на срок со всеми бумагами, кроме валюты. Все это дало толчок широкому развитию грондерства и спекуляции.

Характерные показатели экономической конъюнктуры—акционерное учредительство и развитие железнодорожной сети—представляются за этот период времени в таком виде:

Г О Д Ы	Число вновь основанных акционерн. компаний	Вновь открыто жел. дор. (версты)
1891	24	118
1892	31	490
1893	50	1691
1894	47	2117
1895	86	1839
1896	120	2272
1897	118	2394
1898	153	2865

Особенно интенсивным характером отличалось наше железнодорожное строительство в течение этого периода «Ни в одной еврейской стране, в период самого оживленного железнодорожного строительства, постройка железных дорог не шла так энергично^{*)}. Так, за последнее пятилетие средняя длина ежегодно открываемых железных дорог в России составила 2812 верст, а в Германии, в период железнодорожной горячки 1870-1880 г.г., открывалось средним числом 1496 километров, во Франции за то же время — 873 километра, в Англии за 1840-50 г.г. — 931 километр и т. д. Еще недавно наша железнодорожная сеть уступала по протяжению французской и английской, не говоря уже об американской и немецкой. Теперь же наша сеть уступает только американской».

Общая характеристика развития в нашей индустрии в течение интересующего нас периода выступает из данных нижеследующей таблицы, заимствованной из цитированного выше труда М. И. Туган-Барановского (стр. 263).

^{*)} Как в России. Характеристика заимствована из доклада Михайловского «Развитие русской железнодорожной сети», прочитанного в 1897 г. в статистическом отделении Московского Юридического Общества. См. Туган-Барановский «Русская фабрика», стр. 264.

	Число фабрик и заводов		Ценность произ- водства (тыс. руб.)	
	1887 г.	1897 г.	1887 г.	1897 г.
Волокнистые вещества	2845	4449	463044	946298
Питательные продукты	14508	16512	375286	648116
Тоже без мукомольн. произв.	9229	10588	225826	356158
Животные продукты	4425	4138	79495	132058
Обработка дерева	1093	2357	25688	102897
Писчебумажное производство	242	532	21030	45490
Химические производства	588	769	21569	59535
Керамические производства	2380	3413	28965	82590
Горная и горнозавод. промышлен.	2650	3412	156012	399749
Металлич. изделия	1377	2412	112618	310626
Производства, не вошедшие в предыдущ. группы	772	935	50852	117767
Итого по всем группам	30888	39029	1334499	2836144
Тоже без мукомольн. производства	25609	33105	1185039	2550186

Эта таблица говорит о значительном росте нашей индустриализации, особенно запечатлевшейся в сознании современников также и вследствие того, что параллельно этому объективному экономическому процессу развивался другой процесс—идеологический: резко менялась психология русской интеллигенции, выявляющаяся вовне победоносной борьбой «марксизма» с «народничеством».

Если абсолютные цифры этой таблицы изложить в виде относительных величин, получим нижеследующую таблицу:

	Ценность произ- водства (если первую цифру принять за 100)	
	1887 г.	1897 г.
Итого по всем группам	100	213
В том числе:		
Волокнистые вещества	100	294
Питательные	100	171
Горная и горнозаводская промышлен.	100	252
Металлическ. изделия	100	276

Эта таблица свидетельствует о том, что за десятилетие 1887-1897 г.г. коэффициент ценности производства для всей русской промышленности рос быстрее, чем это можно было утверждать по отношению к основной и старейшей отрасли нашей промышленности—обработке волокнистых веществ.

Производство питательных продуктов, занимающее такую преобладающую роль по числу промышленных предприятий, дает значительно меньшие (относительно) итоги ценности производства и его динамика уступает не только темпу развития обще-русского производства, но даже и промышленности по обработке волокнистых веществ.

Наибольшую динамичность коэффициентов обнаруживает группа горной и горнозаводской промышленности и, особенно, группа производств по выработке металлических изделий.

*Очевидно, наша промышленность, рассматриваемая под динамическим углом зрения, продолжает и в рассматриваемом нами десятилетии сохранять свой металлический характер, как это было отмечено отчасти по отношению к предыдущему десятилетию восьмидесятих годов *).*

К этому же выводу о промышленном развитии именно горной и металлургической промышленности в рассматриваемый нами период времени приходит и Туган-Барановский, на стр. 254 вышецитированной его книги.

Если сопоставить этот вывод с отмеченным выше фактом о поразительном росте нашего железнодорожного строительства в рассматриваемый нами промежуток времени, получим заверченный цикл индустриального триединства: каменного угля, черного металла и железных дорог, о теоретическом знании которого приходилось говорить в первой главе настоящей работы.

Если сосредоточить внимание именно на этих двух «командующих» отраслях нашей промышленности (горной и металлург.) и попытаться вести дальше анализ их значения, можно получить, на основании выше названной таблицы М. И. Туган-Барановского, нижеследующую картину относительных величин, характеризующих наше промышленное развитие.

Отношение 1887 и 1897 г. г. (если первую цифру принять=100).			
	Вся промышлен.	Горн. промышлен.	Металлич. промышлен.
Число предприятий	126	128	175
Ценность производства	213	252	276
Число рабочих	153	139	207

*) Здесь вообще следует отметить, что при анализе данных о русской промышленности особенно важен анализ не под статическим, а под динамическим углом зрения: средние цифры, итоги, заглушают величины, незначительные в своих абсолютных размерах, хотя бы проявляющие значительную активность и динамику.

При сравнении трех столбцов этой таблицы не только обнаруживается то, о чем уже говорилось в предыдущем изложении—более интенсивной роли показателей в горной и, особенно, в металлической промышленности, по сравнению с итожными величинами всей русской промышленности, но также несомненная концентрация производства: интенсивнее всего возрастают цифры ценности производства, за ними идет коэффициент числа рабочих и, наконец, коэффициент числа промышленных предприятий.

Дополнением к этой таблице может служить нижеследующая, представляющая группировку тех же данных (1897 г.).

	Ценность произв. на 1 предприят. тыс. руб.	Число рабочих на 1 предпр.
Вся промышленность	72,7	53
Горная и горно-промышлен.	115,7	153
Металлические изделия	128,7	88

Эта таблица также вырисовывает нам первенствующее значение промышленности по производству металлических изделий.

Процесс индустриализации России за указанный промежуток времени сделал особенно быстрые успехи. По расчетам М. И. Туган-Барановского (цит. соч. стр. 288) за десятилетие 1887—1897 г. г. средний ежегодный прирост рабочих в крупном капиталистическом производстве и железнодорожном транспорте почти достигает $6\frac{1}{2}\%$, т. е. раз в пять выше прироста населения *)

Развитие горной и горнозаводской промышленности Юга России в течение девяностых годов представляется в таком виде.

Годы	Добыто ископаемого угля		Добыто жед. руды		Произвед. чугуна		Произв. гот. пред.	
	Всего в России	В т. г. в Дои.-бас	Всего в России	В т. г. на юг.-Рос.	Всего в России	В т. г. на юг.-Рос.	Всего в России	В т. г. на юг.-Рос.
В м и л л и о н а х п у д о в								
1890 г. .	367,2	181,2	166,21	22,39	55,21	13,4	48,17	8,41
1900 г. .	1003,1	671,5	337,17	210,37	176,82	91,53	134,36	59,24
Рост. . .	173%	266%	246%	813%	22%	600%	178%	642%

*) Вопрос о характере экономического развития России был предметом оживленного обсуждения в обществе и в печати при появлении первого издания «Русской фабрики» Туган-Барановского. По этому вопросу, связанному с проблемой методологии нашей фабрично-заводской статистики, см. указания в книге Туган-Барановского, тоже чрезвычайно интересную главу VII («Развитие крупной капиталистической индустрии») у Ильина («Развитие капитализма в России» стр. 353) и Труды Вольно-Экономического Общества, 1898 г. т. II кн. 3 *

Эта таблица вырисовывает нам ту же картину, которая была констатирована выше: преимущественный рост железорудного и металлургического производства, на фоне общего преобладания горнопромышленного юга среди прочих горнопромышленных районов России.

За период времени девяностых годов горная и горнозаводская промышленность юга России окончательно сложилась, выработала свой индустриальный тип и определенно приобрела обще-русское значение.

Рельсовая сеть горнопромышленного юга почти закончила свое развитие, лишь возникновение Северо-Донецкой жел. дор. относится к следующему десятилетию. Вопрос о второй Екатерининской жел. дороге был поднят в конце десятилетия, в 1899 г. В 1891 году перешла в казну Курско-Харьково-Азовская жел. дорога, а в 1893 году Донецкая дорога выкуплена была досрочно в казну, одновременно с этим в том же 1893 году было учреждено новое частное железнодорожное общество—Юго-Восточных железных дорог, в последствии игравшее такую большую роль в истории горной и горнозаводской промышленности юга России.

Развитие рельсовой сети (по данным карты Е. А. Могиленского) составило, в десятилетие 1890—1899 г. 659 верст., превышая соответствующую величину предыдущего десятилетия (599 в.), но, уступая развитию рельсовой сети в течение последующего десятилетия девятисотых годов (8576). Вместе с развитием железных дорог, увеличением добычи каменного угля и открытием для добычи новых районов Донецкого Бассейна, наблюдается эволюция вопроса о *Железнодорожных тарифах*.

На почве развития вопроса о железнодорожных тарифах, в частности по вопросу о дифференциальном тарифе, обнаруживается и развивается конкурентная борьба между представителями различных районов Донецкого Бассейна (восточного и юго-западного), выдвигается и получает развитие вопрос о конкуренции угля с нефтью; наконец, все энергичнее и энергичнее ведется Съездами горнопромышленников юга России кампания в пользу понижения и пересмотра тарифов, закончившаяся в 1895 году изданием новых каменноугольных тарифов, в общем пониженных и благоприятных для развития каменноугольной промышленности Донецкого Бассейна. В центре коммерческого интереса Донецкого Бассейна вопрос о тарифах и о железных дорогах начинает приобретать все большее и большее значение, являясь отражением увеличивающейся роли железнодорожного хозяйства в общем народном хозяйстве России. В результате экономика железнодорожного транспорта подпадает под влияние регулирующей политики государственной власти: в 1887 году издается законодательный акт «о подчинении правительственному руководству действий железнодорожных обществ по установлению тарифов», в 1889 году было утверждено «Временное положение о железнодорожных тарифах» и в том же году в составе Министерства Финансов был образован Департамент Железнодорожных Дел, к ведению которого отошли все тарифные дела.

Наконец, в области вопросов транспорта следует отметить открытие действия Мариупольского порта в 1890 году, имеющего такое важное значение в истории каменноугольной промышленности Донецкого Бассейна.

Проблема таможенной политики, вставшая перед Съездом горнопромышленников юга России еще в середине семидесятых годов, развилась к этому времени настолько, что перед Съездами стояла задача не столько о новых достижениях в этой области, сколько о сохранении уже завоеванных позиций. Фокусом всего этого вопроса являлось развитие южной металлургической промышленности под влиянием таможенного тарифа.

Подводя итоги развития металлургической промышленности юга России и ставя это в связь с установлением таможенной пошлины, XXII Съезд горнопромышленников юга России в 1897 году нарисовал такую картину.

«До введения таможенной пошлины на чугун, железная промышленность юга России в 1886 году находилась в следующем виде: действующих доменных печей 2, выплавлено чугуна 2,87 м. п., строился Александровский завод Брянского Общества с 1 доменной печью.

Постройка Екатериновской жел. дороги, соединившей рудные месторождения Кривого Рога с донецкими каменноугольными копиями, и введение пошлины на чугун с 1886 г. вызвали прежде всего постройку Александровского и Каменского заводов, затем последовательно возникли заводы Криворожского, Дружковского и Донецко-Юрьевского Общества, а в середине 90-х годов постепенно возникли заводы Русско-Бельгийского, Ольховского, Никополь-Мариупольского О-ва, заводы Общ. «Провиданс» и приступлено к постройке Керченского завода.

Вместо действовавших 10 лет тому назад 2 доменных печей, в 1896 г. действовали 17 печей, выплавка чугуна с 2,87 мил. пуд. возросла до 39 мил. пуд. За десятилетний период действия пошлин на чугун, железо и сталь возникло на юге России 12 металлургических заводов, 14 передельных и сталелитейных, 15 машиностроительных и механических, 17 разных фабрик и заводов, более 10 каменноугольных предприятий¹⁾.

Чтоб закончить общую характеристику периода девяностых годов, необходимо указать, что именно на это десятилетие приходится наиболее интенсивный приток в Россию иностранного капитала. По подсчетам М. И. Галицкого²⁾, мы имеем след. таблицу:

Годы открытия иностранн. ком- паний	Число компаний	Основной капитал	Ост. капит. в среднем на 1 комп.
		в миллионах руб.	
1856—1887	15	71,7	4,5
1888—1894	22	62,9	2,9
1895—1902	90	253,0	2,8
1903—1905	11	9,5	0,9
1906—1913	88	168,3	1,9

¹⁾ См. мой «Краткий очерк истории Съездов горнопромышленников юга России», стр. 75.

²⁾ См. «Народное Хозяйство», март 1922 г., ст. М. И. Галицкого «Иностранные капиталы в русской промышленности».

По подсчетам того же Галицкого, из общей суммы 1.343.461,8 тыс. руб. капитала иностранных предприятий, работавших в России до войны, 413,8 мил. руб. приходилось на Украину т. е. главным образом на южную горную промышленность.

По данным, приводимым в книге Оля («Иностранные капиталы в России», Пет. 1922 г.), под контролем иностранного капитала находилась большая половина добычи минерального топлива Донецкого бассейна.

По исчислениям инж. Гливица («Железная промышленность России», стр. 109) иностранный капитал в южно-русской металлургии владел 95% основного капитала, вложенного в эту отрасль южно-русской промышленности.

Подъем экономической конъюнктуры в течение девяностых годов (как это всегда у нас имело место) вызвал «угольный голод», причем в целях борьбы с этим угольным голодом правительственное совещание 1900 года выработало ряд мер: реформу акционерного законодательства и горно-земельного права, развитие железных дорог и водных путей сообщения, облегчение условий кредита и т. д.

Работа этого совещания оказалась напрасной, потому что с начала следующего десятилетия (девятисотых годов) конъюнктура русского народного хозяйства существенно изменилась, и наступил период депрессии.

Собственно говоря, предвестником промышленного кризиса явилось понижающее движение биржевых ценностей, начавшееся значительно раньше наступления промышленного кризиса.

Медленное понижающее движение биржевых ценностей началось с 1896 года, но в первые годы не отражалось еще на промышленном развитии. С конца 1898 года, однако, начинает чувствоваться на русском рынке сильное стеснение в деньгах и уменьшение активной деятельности банков, сокращение ссуд под обеспечение в виде разного рода акций и облигаций торговопромышленных предприятий¹⁾.

Министерство Финансов в начале августа 1899 г. пыталось выступить с успокоительным заявлением. Оно писало:

«В течение последнего времени на русских биржах замечалось резкое падение цен многих бумаг, преимущественно, дивидендных... По поводу настоящего положения вещей Министерство Финансов считает необходимым заметить, что государственное казначейство и государственный банк находятся в отличном состоянии. Общее положение промышленных предприятий вполне удовлетворительно; причем замечается чрезвычайный рост промышленности, обеспеченный непрерывно возрастающим спросом и таможенным ограждением от иностранной конкуренции. Урожай, являющийся одним из главных оснований платежной и покупательной силы населения, в общем, удовлетворителен. При указанных благоприятных условиях нашей внутренней экономической жизни не может быть и речи о возможности возникновения какого бы то ни было общего торгово-промышленного кризиса».

Однако, почти вслед за этим происходит крушение предприятий Фон-Дервиза и Мамонтова, за ним—ряд других крахов, паника на бирже, падение ценностей, повышение учетного процента с 5,27% до 6% и далее до 7% в декабре 1899 г., а затем до 8% в 1901 году.

¹⁾ См. Туган-Барановский, цит. соч., стр. 271.

Потрясение русской промышленности и торговли в период этой депрессии было колоссальное.

Сравнивая курсовую стоимость наших промышленных ценностей, котировавшихся на парижской и брюссельской биржах в 1899 и 1901 гг., мы находим, что общее падение цены акций этих предприятий за указанный срок выражалось 59%.

Учредительская деятельность сократилась в таких размерах: в 1899 году было учреждено 325 новых русских предприятий, с основным капиталом в 363,3 мил. руб., и 69 иностранных предприятий, допущенных к деятельности в России, а в 1903 году—всего 76 новых предприятий, с основным капиталом в 68,1 мил. руб., и всего 15 иностранных акционерных предприятий было допущено к деятельности в России. Наша покупательная способность в области внешней торговли сильно упала: общая ценность привоза в 1899 году составляла 650,5 мил. руб., а в 1902 г.—599,1 мил. руб.

Правительство через государственный банк стремилось прийти на помощь промышленности в форме т. н. вне-уставных ссуд. По данным государственного контроля таких ссуд числилось к налогу 1900 г.—41 мил. руб., к началу 1901 г.—около 65 мил. руб., к началу 1902 года—более 100 мил. руб.¹⁾

Проследим основные коэффициенты развития южной горной промышленности в течение этого периода времени¹⁾.

ГОДЫ	Добыто ископаемого угля		Добыто железной руды		Выплавлено чугуна		Произведено продуктов	
	Всего в России	В т. ч. в Дон. бас.	Всего в России	В т. ч. на юге Рос.	Всего в России	В т. ч. на юге Рос.	Всего в России	В т. ч. на юге Рос.
в миллионах пудов								
1900 . .	1.003,1	671,5	367,17	210,07	176,83	91,55	134,36	59,24
1901 . .	1.008,9	664,8	284,7	145,01	172,87	91,71	138,87	62,43
1902 . .	1.005,2	654,9	240,19	137,11	156,91	84,15	122,93	57,51
1903 . .	1.090,8	707,14	253,19	107,48	149,37	83,45	135,76	68,20
1904 . .	1.197,1	798,6	311,86	218,32	180,63	110,87	152,59	72,79
1905 . .	1.139,7	785,3	298,56	188,72	165,87	103,09	143,81	68,25
1906 . .	1.326,5	869,5	321,06	219,36	184,03	102,00	139,12	63,22
1907 . .	1.587,3	1.100,2	334,23	243,89	172,15	111,03	146,62	79,14
1908 . .	1.581,4	1.093,2	335,35	244,18	171,06	117,41	145,29	75,35
1909 . .	1.587,6	1.082,6	312,34	229,35	175,29	122,88	160,03	88,98
1910 . .	1.526,3	1.019,9	352,10	260,04	185,8	125,8	184,2	98,9

1) Мигулин «Госуд. Банк и денежн. обращение» («Народн. Хоз.», 1901 г., № 2).

2) Данные этой таблицы составлены по трем источникам: Глиниц «Железная промышленность России», Н. Башкатов «Общий обзор главных отраслей горной и горнозаводской промышленности», Морозовский «Полвека взаимодействия горнозаводской промышленности и железных дорог». Сведения разных источников сходятся между собой, но в большинстве случаев не изменяя при этом тона и характера анализируемого явления. Методологический эскиз будет дан в последующем изложении, подобно тому как это было сделано в первом томе настоящей работы.

Сравнение ряда цифр, представленных в этой таблице, свидетельствует о пониженной эволюции южной горной и горнозаводской промышленности в рассматриваемое десятилетие. В этом отношении особенно выделяются первые годы рассматриваемого десятилетия. Год революции—1905-й год—везде отмечен понижением показателей, причем в металлургической промышленности пониженные коэффициенты выплавки чугуна дает также 1906-й год. Для каменноугольной промышленности Донецкого бассейна 1910-й год дает очень заметный скачек вниз, очевидно, под влиянием холерной эпидемии в Донцком бассейне.

В «Трудах» съездов горнопромышленников юга России и в их органе («Горнозаводском Листке») находим достаточно интересный анализ экономической конъюнктуры Донецкого бассейна за этот период времени. На XXVI съезде горнопромышленников юга России, в 1901 году, в докладе горн. инж. М. Ф. Шимановского мы встречаемся с этим вопросом, в связи с чрезвычайно интересной характеристикой южной металлургической промышленности.

В этом году число доменных печей, остановленных за недостатком работы, достигло цифры 26, против 14 остановленных доменных печей в предыдущем 1900 году. Выплавка чугуна на юге России ожидалась в этом году в размере 88 мил. пуд., в то время как наименьшая подготовленность южных заводов к выплавке чугуна составляла 141 мил. пуд., а полная производительная способность всех металлургических заводов юга России достигает 161 мил. пуд.

Такая пониженная производительность, конечно, чрезвычайно повышала себестоимость чугуна. По исчислениям комиссии М. Ф. Шимановского, иммобилизованный, вследствие кризиса, капитал, заключенный в одних лишь доменных печах, достигал 25 мил. руб., что, считая из 6% годовых, составляет около 1,5 мил. руб. в год убытка или около 1,6 коп. увеличения себестоимости пуда чугуна при производстве его, равном 90 мил. пуд. в год. Аналогичный этому убыток, происходящий вследствие остановки или неполного действия других, менее громоздких частей металлургических заводов, не поддается точному подсчету.

Увеличенные запасы чугуна и других металлургических продуктов на заводских складах иммобилизовали известную часть оборотного капитала предприятий, заставив предпринимателей прибегать к кредиту, который, по тогдашним нормам денежного рынка, оплачивался не менее, чем 8% годовых.

В результате создавшегося положения в области металлургической промышленности было намечено на съездах горнопромышленников юга России картельное соглашение, которое и осуществилось впоследствии, в июле 1902 года, в виде синдиката «Продамцы».

Кризис металлургической промышленности отразился и на каменноугольной промышленности Донецкого бассейна, тесно связанный с южной металлургической промышленностью.

1900-й год был годом хороших цен на донецкий уголь, железные дороги, дающие тон угольному рынку, получили в этом году 113,5 мил. пуд., цены стояли на уровне 10—12 коп. и ввиду недостатка русского топлива был приобретен иностранный каменный уголь для некоторых железных дорог.

В 1901-м году отправки южного минерального топлива для металлургических заводов уменьшились на 25%, сравнительно с 1900 годом, цены начали резко падать и дошли до 7 коп., и вместе с тем происходило вытеснение иностранного топлива донецким на железных дорогах; иностранного топлива было потреблено и 1900 году—33,6 мил. пуд. в 1901 году—25,5 мил. пуд., в 1902 году—3,2 мил. пуд. Цены продолжали падать, дойдя в 1902^{1/2} г. до 5^{1/2}—6^{1/2} коп.

Следующий 1905 год—год значительного падения в получении топлива железными дорогами. В этом году дороги получили всего 163,8 мил. пуд. донецкого топлива, вследствие забастовок и прекращения железнодорожного движения.

Каменноугольная промышленность реагировала на кризис так же, как и металлургическая; после предварительного обсуждения вопроса на съездах горнопромышленников юга России, был образован в 1906 году каменноугольный синдикат Донецкого бассейна—«Продуголь».

Таким образом, если девятидесятые годы можно охарактеризовать, как период экономического подъема и притока иностранных капиталов, то девяностые годы являются эпохой кризиса и образования синдикатов в горной и горнозаводской промышленности юга России.

Конец девятисотых годов уже наметил признаки обратного движения экономической конъюнктуры: мы как бы пережили период экономического застоя и волна промышленного подъема начала нас уносить вверх. Прежде всего, соответствующие явления наметились в области финансов и кредита. Приведем, например, нижеследующие данные ¹⁾:

Вклады и текущие счета в акционерных банках коммерческого кредита составляли:

на 1 января 1907 г.	760,9 мил. руб.
» 1 » 1908 г.	818,0 » »
» 1 » 1909 г.	976,4 » »
» 1 » 1910 г.	1.262,1 » »
» 1 апреля 1910 г.	1.401,6 » »

Тот же прилив свободных капиталов замечается в сберегательные кассы, а именно:

на 1 августа вкладов 1907 г. . . .	1.089,5 мил. руб.
» 1 » » 1908 г. . . .	1.164,9 » »
» 1 » » 1909 г. . . .	1.216,3 » »
» 1 » » 1910 г. . . .	1.325,3 » »

¹⁾ См. М. И. Туган-Барановский «Оживление промышленности» («Речь», 1910 г., № 283).

В 1908 году поступило в эксплуатацию всего 322 версты жел. дор., в 1909 году—206, а в 1910 году, к июлю, длина строящихся линий составляла 5,386 верст.

Характерен предвоенный рост выплавки чугуна на южных металлургических заводах: в 1910 году—125,8 мил. пуд., в 1911 г.—147,7 м. пуд., в 1912 году—173,4 мил. пуд., в 1913 г.—189,2 мил. пуд.

Одновременно с этим добыча минерального топлива Донецкого бассейна возросла в 1913 году до 1.543 мил. пуд., добыча южной железной руды—до 420,07 мил. пуд.

Вообще, основные экономические коэффициенты до войны показывали высокое состояние народнохозяйственной конъюнктуры. Сбор всех зерновых хлебов в 1913 году составил 5.425,4 мил. пуд., тогда как в среднем сбор за 1908—1912 г. выразился цифрой всего 4.353,4 мил. пуд. То же следует сказать об оборотах нашей внешней торговли, которая представлена в нижеследующей таблице:

	Привоз	Вывоз
	в миллионах пудов	
Среднее за 1908—1912 г.	1.397,1	1.047,4
« 1913 г.	1 520,1	1.374,0

Особенно обращает на себя внимание прогрессирующий рост привоза; ввозятся не только машины и аппараты но и сырье, необходимое для удовлетворения спроса все развивающейся промышленности.

В промышленности замечался недостаток рабочих рук и повышение заработной платы.

Благодаря казенным заказам по постройке и вооружению флота, по вооружению и снаряжению артиллерии, а также благодаря заказам для железных дорог, металлообрабатывающая промышленность показывает рост числа рабочих в 1913 году, против 1912 года, на 14,2%. Каменно-угольная промышленность Донецкого бассейна дала за один год (1913 г., против 1912 г.) прирост добычи на 20%.

Эмиссия промышленных ценностей увеличивается: в 1912 году основные капиталы действительно открывших свои действия акционерных обществ составили 239,74 мил. руб., а в 1913 году—399,54 мил. руб. *).

Отчасти, под влиянием улучшающейся конъюнктуры, приходится констатировать, что положение «Продуголья» в этот период времени начинает становиться менее прочным т. к. оживающая конъюнктура делает стеснительными ограничения его контрагентского договора. Намечается его распад, и в то же время процесс концентрации промышленности начинает находить свое организационное выражение в работе частных коммерческих банков, стремящихся сосредоточить в своих портфелях промышленные ценности, не прибегая к громоздкой форме синдикатской организации.

*) См. брошюру «Война и народное хозяйство России» (Отд. оттиск из журнала «Горнозаводское Дело» за № 1917).

Однако, на фоне этого продолжающегося промышленного оживления предвоенного периода намечались признаки перелома экономической конъюнктуры в направлении ее ухудшения. Благодаря неблагоприятному балансу международной торговли, дорожала иностранная валюта, повышалась цена золота, и непосредственно перед войной запас золота в Государственном Банке упал с 1.785 мил. руб. на 1-ое июля 1914 г. до 1.743,4 мил. руб. на 1 июля 1914 года.

Тревожные симптомы наблюдались на бирже и в банках.

Интересные данные, публикуемые в «Известиях» Общества заводчиков и фабрикантов московского промышленного района дают возможность сравнить средние котировки биржевых ценностей до военного периода на петербургской бирже. При сравнении этих индексов в июне 1913 года и в июне 1914 г. обнаруживается падение ценности всех главнейших групп бумаг, учитываемых в таблицах «Известий», причем особенно резко это падение ценности выражается в группе акций предприятий цементной промышленности и строительных материалов (падение ценности на 65,9%) и в металлургическом и механическом производствах (падение ценности на 51,6%).

Итак накануне войны, на общем фоне промышленного процветания замечались уже некоторые неблагоприятные симптомы в области денежного обращения и рынка «фиктивного капитала».

Вопрос о значении этих симптомов очень интересовал в свое время русскую печать, причем в ряде статей отмечался приближающийся промышленный кризис.

Так, в «Русском Слове» (№ от 24 марта 1913 г.) была напечатана интересная статья М. Бернацкого «Тревожные симптомы», где он считает возможным категорически утверждать, что «в России имеются на лицо довольно ясные признаки начинающегося перелома».

М. И. Туган-Барановский в своей статье («Тучи сгущаются» в газете «Речь», № 23 мая 1913 года) заканчивал свое рассуждение такими пессимистическими предсказаниями:

Итак, и у нас замечается сокращение спроса на продукты железнотельного производства (при одновременном расширении производства). Это не может не привести к кризису».

Угроза международных военных осложнений чрезвычайно ухудшила положение денежного рынка с конца 1913 года.

Наступившая война прервала нормальное развитие экономической конъюнктуры, и вопрос о наступающем кризисе остался нерешенным.

Предыдущая характеристика имела целью дать общее представление о развитии горной и горнозаводской промышленности юга России за изучаемый период времени — с 80-х годов прошлого столетия и вплоть до империалистической войны 1914 года.

В последующих главах, на основе этой общей характеристики, будут подвергнуты более детальному изучению отдельные отрасли и отдельные институты горной и горнозаводской промышленности юга России.

Общее резюме, которым можно было бы закончить настоящую главу, представляется в таком виде.

Период 80-х годов является непосредственным продолжением предшествующей эпохи, когда промышленность обстраивается рациональным транспортом, защищается таможенными пошлинами от заграничной конкуренции и завоевывает позиции обще-русского значения.

Следующее десятилетие—девяностые годы—когда Донецкий бассейн и особенно его металлургическая промышленность представляют собою авангард нашего капиталистического развития. В этот период усиленным темпом развивается процесс колонизации горнопромышленного юга иностранным капиталом. Основные симптомы экономического развития нашего горнопромышленного юга в этот период времени вырисовывают перед нами горную и горнозаводскую промышленность юга России, как крупную капиталистическую промышленность, основные показатели которой становятся обще-конъюнктурными коэффициентами, отражающими колебания нашего народного хозяйства вообще.

Цикличность капиталистического развития привела нашу горную и горнозаводскую промышленность к кризису девятисотых годов, причем промышленность выдвинула коллективно-капиталистические объединения, как средство борьбы с этим кризисом.

В конце этого периода промышленность несколько оправляется от потрясений кризиса, русско-японской войны и революции 1904 года, конъюнктурные показатели промышленности идут вверх, но в то же время в значительной степени, под влиянием международно-политических осложнений и опасений грядущей мировой войны «в мире банков, биржи и фиктивного капитала», уже намечается перелом к худшему нашей народнохозяйственной конъюнктуры.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Транспорт.

В первом томе настоящей работы, а также в предыдущих главах было выявлено значение проблемы транспорта в деле возникновения и развития горной и горнозаводской промышленности юга России, в частности значение развития железнодорожной сети на юге России.

Это значение железнодорожного транспорта обнаружилось на самой заре истории горнопромышленного юга; последующая его эволюция подчеркнула и углубила эти тенденции, развернув перед нами красочную картину взаимосцепления транспорта и горной промышленности в их многообразных проявлениях. Отдельные моменты этого общего вопроса касаются проблемы развития железнодорожной сети, тарифов, правил перевозки, развития сети под'ездных путей, портов, пристаней, речного сообщения и нек. др.—все это на протяжении того периода в 33 года, который начинается восьмидесятью годами и заканчивается последним предвоенным 1913-м годом—периода, характеристике которого посвящен настоящий том.

Основным рычагом, двигавшим разрешение транспортной проблемы в течении этого периода времени, по справедливости, следует считать постройку новых железных дорог.

Железнодорожное строительство за этот период времени на юге России представляет часть общей истории и русского железнодорожного строительства, причем именно в течение интересующего нас периода времени были поставлены наиболее интересные и значительные проблемы в этой области.

Совершенно не претендуя на то, чтоб исчерпать эту колоссальную тему, я все же считаю необходимым, в согласии с общим направлением своего научного интереса, вдвинуть вопрос о южном железнодорожном строительстве в обще-русские рамки истории нашего железнодорожного транспорта.

Постройка железных дорог началась у нас в связи с неудачами крымской кампании, обнаружившей невозможность нашего государственного бытия без развития железнодорожной сети. Однако, государство не могло финансировать этого дела—и в результате программа железнодорожного строительства выполняется у нас силами частного капитала. Ко времени русско-турецкой войны, в 1877 году, мы располагали 19.813 верст. рельсо-

вого пути, разделенных между 47 предпринимателями, причем в казенном управлении находилось всего 62 версты ¹⁾).

Своеобразие железнодорожного транспорта, как особого „перевозочного предприятия“, очень скоро обнаружило невозможность предоставления этой отрасли народно-хозяйственной деятельности исключительно частно-хозяйственной инициативе. Так называемая „Барановская комиссия“, образованная в 1776 году „для всестороннего исследования железнодорожного дела в России“, пришла к тому заключению, что главный недостаток наших железных дорог состоит

в недостаточном влиянии, которое сохранило за собою по отношению к железнодорожным предпринимателям правительство, и в совершенном недостатке определенных законов, которые установили бы отношения правительства и публики к железным дорогам и, наконец, в разрозненности действий других ведомств и недостаточно прочном сосредоточении правительственных сил и органов при охране государственных и общественных интересов, затрагиваемых личным интересом частной предприимчивости ²⁾).

Проникновение моментов и интересов публично-правового характера в область нашего железнодорожного хозяйства сказалось в разных областях его: в области тарифов, регулирования железнодорожных перевозок и, наконец, в области железнодорожного строительства.

В начале восьмидесятых годов прошлого столетия, именно 3 февраля 1881 года, комитет министров высказался за железнодорожное строительство средствами казны, при чем в основу этого решения было положено нижеследующее чрезвычайно интересное заключение министра финансов Абазы, выраженное им в речи, произнесенной в комиссии из министров внутренних дел, путей сообщения, финансов и государственных имуществ по поводу постройки Криворогской и Баскунчакской железных дорог ³⁾ „Неудовлетворительность организации во всех финансовых вопросах железнодорожного дела достигла у нас за последнее время крайних пределов. Из числа всех существующих железнодорожных обществ едва пять и в крайнем случае шесть находятся в настолько удовлетворительном состоянии, что они могут дать своим акционерам, кроме процентов, гарантированных правительством, еще какой либо дивиденд. Огромное большинство обществ отягощает государственную казну платежами гарантий, и притом почти в полном объеме. Мало того: многие общества не смогут даже собрать столько, чтобы покрыть текущие эксплуатационные расходы. Это чрезвычайно печальное экономическое положение большинства железнодорожных обществ находит себе объяснение в тех условиях, которые имеют решающее значение для финансовой стороны наших жел. дорог. При современной незначительной доходности большинства наших железных дорог, надежда на то, чтобы можно было извлечь из них большую прибыль, чем данная государством гарантия, очень мала, и ее можно ожидать лишь в более или менее

¹⁾ См. д-р Мертенс: „Тридцать лет русской железнодорожной политики и ее экономическое значение“. Приложение к „Вестнику Путей Сообщения“, стр. 5.

²⁾ П. П. Мигулин „Русский государственный кредит“, т. I, стр. 426.

³⁾ Мертенс, *ibid.*, стр. 9.

отдаленном будущем. Но и эта надежда может иметь виды на успех лишь тогда, если управление будет крайне расчетливо и экономно. Между тем и в настоящее время положение вещей таково, что акционеры даже не видят возможности увеличить свои доходы от капиталов, вложенных в железнодорожные предприятия. Ведение хозяйства, принадлежащих им железных дорог, для них совершенно безразлично, а так как их личный интерес не вызывает улучшения ведения дела, то они довольствуются размером правительственной гарантии. Те же общества, которые не пользуются правительственной гарантией, находятся всегда в безнадежном состоянии. Таким образом оказывается, что большинство наших частных железнодорожных обществ опирается исключительно на казенные средства, и при этом представляет то ненормальное явление, что они, с одной стороны, расходуют казенные деньги без сколько нибудь удовлетворительного контроля, с другой же стороны, не имеют повода изменять такое ведение дел. Наряду с этим, в виду необыкновенного влияния, которое оказывают железные дороги на экономическую жизнь государства, планомерное содержание их и консолидация условий существования железнодорожных предприятий является делом неотвратимой необходимости. Но и независимо от этого является вопросом первостепенной важности освободить государственную казну от тех огромных расходов, которые вызываются повторяющимися из года в год платежами гарантий, а также очень значительными жертвами на содержание и улучшение состояния железных дорог. Изобрести радикальные средства, способные вывести государство из этого тяжелого положения, составляет одну из важнейших забот финансового управления. Основательное изучение нашего железнодорожного дела привело к убеждению, что неизбежно еще раз сделать опыт постройки железных дорог за счет казны".

Этот принцип государственного железнодорожного хозяйствования требовал не только постройки новых железных дорог средствами казны, но и выкупа в казну частных железных дорог. Однако, в то же время правительство не могло совершенно отказаться от привлечения частных капиталов на дело железнодорожного строительства и хозяйствования.

Таким образом, наша железнодорожная политика определилась тремя моментами: постройка железных дорог средствами казны, выкуп частных железных дорог в казну, привлечение частного капитала в область железнодорожного хозяйства, причем все же моменты публично-правового характера были в этот период гораздо более сильно подчеркнуты, чем в предыдущий начальный период нашей железнодорожной истории.

Национализация наших железных дорог в конце анализируемого нами периода была несколько ослаблена частным железнодорожным строительством. Промышленники, объединившиеся в петербургском Совете Съезда представителей промышленности и торговли, очень решительно отстаивали идею частного железнодорожного предпринимательства. Наоборот, горнопромышленники юга России, в лице Совета Съезда горнопромышленников юга России, в общем и целом стояли на противоположной точке зрения. Это про-

творение отражает различие между грюндерским петербургским капиталом и „потребительскими“ интересами южных горнопромышленников. Петербургские грюндеры не видели для себя никакой пользы от казенного железнодорожного хозяйства. Наоборот, южные горнопромышленники рассчитывали на то, что коллективный нажим их съездов, в виде ходатайств, перед правительством, скорее удастся, чем перед правлениями частных железных дорог, и этот расчет оказался совершенно правильным.

Мы оставляем в стороне вопрос об оценке этих двух направлений нашей железнодорожной политики. Политика—учение о „возможном“, и с этой точки зрения основные этапы нашей железнодорожной политики были достаточно закономерны и рациональны.

К непосредственной теме настоящей работы не имеет также отношения вопрос о доходности нашей казенной рельсовой сети, а также вопрос о сравнительной доходности казенных и частных железных дорог в России. Этот вопрос, мимо которого не может пройти история русской промышленности вообще, конечно, известной своей частью касается и нашей темы—южной горной промышленности, о чем и будет сказано в своем месте ¹⁾

Более непосредственное и существенное значение имеет вопрос о темпе развития наших железных дорог, сравнительно с развитием южной горной промышленности. В этом вопросе нет сомнения, что медленное железнодорожное строительство России являлось сильнейшей помехой развитию русской промышленности.

Анализ проф. Гриневецкого (стр. 122—123) приводит его к выводу, что Теоретически наша потребность, оцениваемая не только пространством, по которому грузы передвигаются, но и численностью населения, которое эти грузы создает, удовлетворялась в 1910 году в 5 раз слабее, чем в Германии и Великобритании, в 7 раз слабее, чем в Соединенных Штатах и в 9 раз слабее, чем в Бельгии. Это относится к Европейской России, а об Азиатской—говорить и вовсе не приходится. Практически, однако, разница не столь подавляющая, ибо значительная часть сельского населения не пользовалась железными дорогами и почти не давала грузов, живя еще в сфере натурального хозяйства. Зато транспорт топлива и сырья, как металл, хлопок, лес и т. д., а также вывозных продуктов находился в России в неблагоприятных условиях в смысле дальности рельсовых пробегов и слабости применения водного транспорта. Балансируя эти взаимно—противоположные отклонения от Запада надо признать, что перед войной наша рельсовая сеть была развита чрезвычайно слабо, что подтверждается периодическими хлебными залежами, затруднениями вывоза угля из Донецкого Бассейна и другими признаками перегрузки транспорта.

¹⁾ Методология этого вопроса чрезвычайно спорна, и это отражается на характере ответа на этот вопрос. Интересно для иллюстрации привести, что для десятилетия 1895—1904 г.г. Министерство Путей Сообщения насчитывает общую прибыльность казенной сети Европейской России в 81,5 мил. руб. Министерство Финансов—в 94,4 мил. руб., исследователь и знаток нашего железнодорожного хозяйства ген. Петров—в 339,1 мил. руб. а проф. Мигулин утверждает абсолютную убыточность железнодорожного хозяйства, создавшего 90% всего нашего государственного долга. Проф. Гринецкий, в общем, примыкает к утверждению большей доходности частного, а не казенного железнодорожного хозяйства („Послед. перспективы русской промышленности“, стр. 130).

В своих лекциях по железнодорожному хозяйству России, в Харьковском университете (1911 г.) я указывал, что «при сравнении нашей сети с сетью жел. дор. в Западной Европе, принимая во внимание кроме того, только Европейскую Россию... на 10.000 жителей придется только 4,7 кил. и на каждые 100 кв. километров пространства только 1,3 кил. рельсовых путей, тогда как для Великобритании соответствующие цифры будут 8,4 и 11,8, для Германии—9,4 и 10,7, для Франции—12,2 и 8,9 и для Соединен. Штатов—даже 43,1 кил. на 10.000 жителей. Следовательно, для достижения того положения, в котором находятся Франция, Германия и Англия, Европейской России всего нужно иметь около 190.000 верст рельсовых путей, а если отбросить обширные пространства Архангельской, Вологодской и Олонецкой губернии—то, по крайней мере, еще 100.000 верст новых железных дорог. То обстоятельство, что, несмотря на большой рост сети в последнее десятилетие, в сравнении с предыдущими, общий грузооборот неуклонно, по меньшей мере в два раза обгоняет пропорциональное увеличение сети, подтверждает далеко не исчерпанную потребность страны в железных дорогах, страны, в которой 42% местностей отстоят от железных дорог далее 30 верст и 25%—далее 50 верст» (рукопись, стр. 6).

Наконец, последнее свидетельство по этому вопросу мы находим в трудах комиссии по электрофикации России, где находим следующую характеристику ¹⁾.

Южный район, с точки зрения длины и густоты существующей железнодорожной сети, стоит впереди других районов, а именно: из общей длины железных дорог в пяти районах Европейской России (без Кавказа в 47.594 версты на долю южного района приходится 15.398 верст, т. е. свыше 30%, на 1000 кв. верст территории южного района приходится 23,5 верст ж. д., в то время как для центрального промышленного района этот показатель равен 20,9 верстам, для Северного—4,8 верст, для Приволжского—8,6 верст и для Уральского—5,8 верст.

«Несмотря на это преимущественное положение, железнодорожная сеть далеко не удовлетворяла транспортным требованиям, предъявленным районом, в особенности промышленной его частью—Донецким Бассейном. Этим обстоятельством в значительной степени объясняется и неполное использование имевшегося технического оборудования угольных рудников и металлургических заводов, так как даже добываемое количество угля, например, не могло быть вывозимо за недостатком провозоспособности железных дорог. Эта недостаточность создавалась еще до войны, и при разработке общего плана железнодорожного строительства был намечен целый ряд новых линий для обслуживания района, при чем главное внимание было обращено на облегчение вывоза угля и металла на север, для чего были намечены специальные углевозные дороги на Москву, на Петроград (через Орел, Вязьму, Новгород) и на Нижний Новгород (через Тамбов, Сомово—

1) «Электрификация Южного района». Составлено Государственной комиссией по электрификации России Изд. Научно-Технического Отдела Высшего Совета Народного Хозяйства, Москва, 1920 г., стр. 14.

Муром). Для увеличения связи Донецкого Бассейна с Заволжским краем намечались магистрали Харьков—Пенза—Симбирск, Славянск—Саратов, Азовское море—Саратов и пр.».

Вопрос о несоответствии развития нашей железнодорожной сети с ростом горной промышленности юга России может иллюстрировать нижеследующая таблица:

Годы	Протяжение жел. дорог в России	Протяжение жел. дорог на юге России	На юге России	
	В е р с т		Добыча кам. угля	Выплавлено чугуна
1885	24,041	1,635	114,9	1,98
1910	59,702	3,364	1019,9	125,8
% возрос- тания	+148%	+105%	+887%	+5300

Эта таблица очень демонстративно доказывает то же положение о недостаточной динамике нашего железнодорожного строительства. Между прочим, та же таблица свидетельствует о том, что развитие железнодорожной сети совершалось быстрее в прочих районах России, чем на горно-промышленном юге. В первый период истории южной горной и горнозаводской промышленности, до 80-х годов, мы замечаем обратное явление: горнопромышленный юг обстраивался железнодорожной сетью быстрее, чем прочая Россия. Именно, в период времени 1861—1879 гг. увеличение всей сети железных дорог России выражалось отношением 1:10,8, а для южных железнодорожных линий—1:15,6. ¹⁾

Для периода 1885—1910 г. получается обратная картина.

Теперь, после этой общей характеристики вопроса, перейдем к конкретному изложению истории железнодорожного строительства на горно-промышленном юге в течение интересующего нас периода времени. Конечно, при этом придется остановиться лишь на главнейших моментах этой истории, на наиболее крупных магистральных линиях, оставляя в стороне менее значительные эпизоды истории железнодорожного строительства на юге России.

Здесь прежде всего следует обратить внимание на *Екатери́нскую желе́зную доро́гу*, возникновение которой относится к самому началу 80-х годов.

Вопрос об этой дороге неоднократно возникал на съездах горнопромышленников юга России, начиная с первого съезда. Особенно внимательно отнесся к этому вопросу пятый съезд горнопромышленников юга России (1880 г.) работы которого учитывали потребности развития горнозаводской промышленности, соединения железорудных месторождений с Донецким Бассейном и облегчения доступа донецкого угля к портам Черного моря.

В правительственных кругах вопрос об Екатерининской железной до-

¹⁾ „Горная и горнозаводская промышленность юга России“ Т. 1, стр. 231.

роге возник в связи с вопросом о соединении Константиновской и Донецкой железных дорог (о которых было сказано в первом томе настоящей работы).

Согласно положению Комитета Министров от 7 июля 1878 года, Министру Путей Сообщения было предоставлено войти в соглашение с Министром Финансов по вопросу о слиянии Константиновской и Донецкой жел. дорог, в связи с вопросом о сооружении дороги до Мариуполя и с вопросом о Мариупольском порте. Однако, вопрос тянулся (отчасти, вследствие войны) и лишь в 1880 году, когда Министр Путей Сообщения совершенно выделил дело о Мариупольском порте, слияние Константиновской жел. дороги с Донецкой в одно предприятие состоялось 1-го октября 1880 года. Объединенная дорога была названа «Донецкой».

После неурожая 1880 года было признано необходимым организовать общественные работы, и в числе их было предположено прибегнуть к производству, средствами казны, постройки продолжения Донецкой ж. д. к западу, на Екатеринослав и Кривой Рог и с ветвью на Александровск.

Эта дорога, сначала названная Западно-Донецкой и Криворожской, получила в 1882 году название Екатерининской. Ее протяжение первоначально составляло, вместе с ветвями, 470,66 кв. верст.

Постройка дороги обошлась около 21.466.667 руб. мет. или на версту 45.567 руб. мет., причем большой Днепровский мост стоит 2.633,333 рубля.

Значение этой дороги определялось тем, что она давала выход донецкому минеральному топливу на Запад, в район индустриализированного земледелия (сахарные заводы), а также соединяла донецкий каменный уголь с криворожской рудой.

Ко времени начала эксплуатации этой железной дороги, т. е. к 18 мая 1884 г., состав дороги определялся таким образом (*).

А. Главный путь. Два участка.

1. *Восточный участок*—от ст. Ясиноватая б. Донецкой жел. дор. до ст. Синельниково, б. Лозово-Севастопольской жел. дор. длиной 206,433 в.

2. *Западный участок*—от ст. «Нижнеднепровск» б. Лозово-Севастопольской ж. д. до ст. «Долинская» Харьковско-Николаевской ж. д. длиной 227 верст.

Б. Ветви.

1. *Юзовская*—от ст. Авдеевка до ст. Юзово, бывш. Донецкой жел. дор. длиной 12,76 верст.

2. *Соединительная*—между ст. Синельниково, б. Лозово-Севастопольской жел. дор. и постом № 2 на Восточном участке Екатерининской жел. дор., длиной 2,54 в.

3. *Кайдакская*—от ст. Екатеринослав к пристани на берегу реки Днепра, длина 4,56 верст.

4. *Каменская*—от ст. Каменская к шпалоприточному заводу на берегу реки Днепра (потом ст. Тримузная) длина 9,418 верст.

(*) См. «Краткий очерк деятельности и развития казенной Екатерининской железной дороги за период 1892-1901 гг.». Изд. Екатер. жел. дор. Екатеринослав, 1902 г.

5. *Саксаганская*—от ст. Кривой Рог (потом ст. Долгинцево) до ст. Саксагань (потом Карнаватка), где находится главный рудник Общества Криворожских жел. руд.—длина 7,419 верст.

Впоследствии Екатерининская жел. дорога расширилась присоединением к ней участков б. Донецкой и Курско-Харьково-Азовской жел. дорог, постройкой новых рельсовых путей, присоединением Донецких участков Юго-Восточных жел. дорог и др.

Перед войной эта дорога представляла собою грандиозное железнодорожное предприятие, протяжением 2810 верст, выполняя работу (в 1911 г.) по перевозке 1,7 миллиарда пудов грузов (преимущественно, горно-заводских) и до 8.000.000 пассажиров.

Работа Екатерининской железной дороги, вскоре после ее проведения начала быстро развиваться и дорога оказалась перегруженной перевозками настолько, что в конце девяностых годов на С'ездах горнопромышленников юга России возник вопрос о *второй Екатерининской железной дороге*.

Именно на XXIV С'езде горнопромышленников юга России в 1899 г. была представлена начальником Екатерининской жел. дороги Верховцевым подробная записка о постройке новой дороги, параллельно Екатерининской, на соединение Донецкого Бассейна с западным, индустриализированно-земледельческим районом. Такая мера мотивировалась беспримерно быстрым ростом перевозок на этой дороге, которые из года в год быстро возрастали.

XXIV С'езд горнопромышленников юга России поддержал эту точку зрения, причем при обсуждении этого вопроса на С'езде наметились два мнения. Одни из представителей горной промышленности высказались за т. н. северное направление, ближе к старой Екатерининской ж. д., т. к. цель новой линии состоит в том, чтоб разгрузить старую линию. Однако, большинство членов С'езда высказалось против северного направления, т. к. это направление должно было бы пройти по территории, где нет ископаемых богатств и которая в то же время достаточно оборудована рельсовыми путями.

Из этих двух мнений победило второе и XXIV С'езд высказался за южное направление по нижеследующим мотивам:

1. В этом направлении дорога пойдет по району, крайне бедно оборудованному железнодорожными путями.
2. Этот район производит хлеб в большом количестве.
3. В этом районе железная дорога пройдет по рудным Никопольским месторождениям *).

Вторая Екатерининская жел. дор. была открыта в мае и августе 1904 года. Общее ее протяжение—557 верст.

Значение отдельных участков этой линии для южной горной и горнозаводской промышленности приведено в нижеследующий таблице, помещенной на стр. 136 «Краткого очерка истории С'ездов горнопромышленников юга России».

*) См. мой «Краткий очерк истории С'ездов горнопромышленников юга России», стр. 136.

Участки Долгинцево-Кимкас	164 версты.	} Рудный район
„ Апостолово-Николо-Козельск	40 „	
„ Караванная-Илловайское	23 „	} Угольный район
„ Моснино-Макеевка	20 „	
„ Ларино-Широкий	6 „	} Главная линия
„ Александровск-Волноваха	223 „	
„ Илловайское-Чернухино	81 „	
		Антрацит. район

557

Из других моментов, характеризующих железнодорожный вопрос на горнопромышленном юге, можно отметить следующее.

В 1881 году перешла в казну железная дорога Харьков-Николаев. С 1-го февраля 1891 года Курско-Харьковско-Азовская жел. дор. также перешла в казну. С 1-го июня 1893 года Донецкая дорога, по ходатайству самих акционеров, была досрочно выкуплена в казну.

В том же 1893 году состоялось учреждение нового частного железнодорожного Общества—*Юго-Восточных железных дорог*, которое приняло на себя эксплуатацию всех линий, бывших обществ Грязе-Царицынской и Козлово-Воронежско-Ростовской ж. дорог, и обязалось построить несколько новых линий, в том числе ветвь от новой линии Балашов-Харьков до одной из станций Курско-Харьковско-Азовской или Донецкой жел. дор., а также соединительные ветви от Шахтной до Власовских антрацитовых рудников. (*)

В своем последующем развитии, Общество Юго-Восточных железных дорог выполнило определенную работу по расширению железнодорожной сети на горнопромышленном юге. Между прочим, в 1897 году Общество осуществило постройку двух линий, о постройке которых 12 лет ходатайствовали Съезды горнопромышленников юга России и Славяносербское земство, а именно ветви Луганск-Миллерово (105 верст) и 310-верстной линии от 135-й версты Дебальцево-Зверевского участка через ст. Лихая до ст. Кривомузинской, Волго-Донской жел. дороги (Миллеровская ветвь и Восточно-Донецкая жел. дорога).

«Спустя однако же короткое время Юго-Восточное Общество возвратило казне все углевозные участки, которые были присоединены к Казенной Екатерининской жел. дороге. В настоящее время Юго-Восточная сеть участвует в вывозе донецкого топлива лишь станциями, обслуживающими Грушевско-Власовские антрацитовые месторождения и четырьмя станциями западного конца линии Лихая-Царицин» (Могилевский, цит. соч. стр. 27).

Таким образом, горнозаводские грузы на юге России пользовались, при своем отправлении с мест их производства, почти исключительно казенной рельсовой сетью. Однако, незадолго до войны, в 1911 году, на горнопромышленном юге началась работа частной железнодорожной линии—*Северо-Донецкой железной дороги*, возникшей на съездах горнопромышленников юга России и имеющей особо важное значение в новой истории горнопромышленного юга России.

(*) Ст. Е. А. Могилевский «Полвека взаимодействия горнозаводской промышленности и железных дорог», стр. 24.

Вопрос о постройке Северо-Донецкой железной дороги возник в связи с вопросом о замене иностранного угля русским в Северо-Западном и Прибалтийском районах.

Кратчайшим путем от станций Донецкого Бассейна до Петербурга и его района является направление Харьков—Курск—Москва через выходные из бассейна участки Попасная—Белгород, Никитовка—Константиновка и Краматорская—Славянск. Исследование этих участков показало, что они в скором времени станут неспособны к пропуску горнозаводских грузов, предъявленных к ним для перевозки, почему явилось необходимым создать новый выход для грузов. Таким образом, наметилась линия на Льгов, которая играет центральную роль в сети Северо-Донецкой жел. дороги.

По уставу этого Общества, утвержденному 4 июля 1908 года, сеть отдельных участков, входящих в состав Северо-Донецкой железной дороги, делилась на две очереди. В первую очередь, которая должна быть выполнена в $3\frac{1}{2}$ годичный срок со дня утверждения устава, входит линия Льгов—Харьков—Изюм—Краматорская—Верхне-Ольховка с Сентяновскими ветвями и, сверх того, Никитовская ветвь. Ко второй очереди относится продолжение линии до Лихой.

Капитал Общества был реализован в Париже при посредстве финансовой группы, очень близко стоявшей к южной горной промышленности.

Особенностью Северо-Донецкой жел. дороги (вызывавшей, между прочим, возражения против нее при получении на нее концессии), было то обстоятельство, что главную массу своих грузов она получала от казенных Екатерининской и Южных железных дорог. Это касается линий первой очереди. Линии же второй очереди должны были прорезать месторождения которые еще ожидают разработки.

Резюмируя эту краткую характеристику развития железнодорожного строительства на юге России, отметим следующее.

Как было видно из предыдущего изложения, развитие железнодорожной сети в течение интересующего нас периода было направлено к тому, чтоб дать выход донецкому углю на рынки, лежащие вне южного района. Особенно отчетливо выступает стремление завоевать рынок юго-западного края, с его индустриализированным сельским хозяйством, а также попытка пробиться на север. Общим фоном, окрашивающим всю эту картину, является недостаточное развитие железнодорожной сети, сравнительно с количеством грузов, предъявляемых для перевозки.—В течение первого периода истории горной и горнозаводской промышленности юга России, разобранного в первом томе настоящей работы, весь интерес промышленности сосредотачивался на местном и южном рынках¹⁾.

¹⁾ См. «Горная и горнозаводская промышленность юга России», том первый глава о железнодорожном тарифе (стр. 272 и след.). Там же приведена нижеследующая цитата из «Южно-Русского Горного Листка»: «Так как уголь тогда, как и теперь, возился, главным образом, до станций Харьков, Лозовая, Ростов и Таганрог и т. д. Это придает особое значение вопросу о дифференциальном тарифе в тот период.

По мере развития промышленности, мы замечаем определенный процесс завоевания донецким углем дальних рынков, процесс исхода каменно-угольного топлива из Донецкого Бассейна.

Южный, местный район, местные железные дороги и металлургические заводы все еще являются преимущественными потребителями донецкого каменного угля и антрацита, но потребление дальних рынков растет быстрее, чем потребление южного района, как это видно из данных нижеследующей таблицы:

Вывозы по железным дорогам донецкого минерального топлива¹⁾.

Р А Й О Н Ы	1904 г.	1913 г.	Увеличе- ние	% уве- личения
	Миллионы пудов			
1. Южный район (жел. дороги: Екатер., Юго-Западн., Южн., Велг. Сумск., Сев.-Дон., Юго-Восточн., Южн. под'ездные пути)	489,3	867,4	378,1	77,3
2. Средняя Россия и Поволжье (жел. дороги: Александр., Московск. Нижегородск., Московско-Курская., Моск.-Окр., Сызр.-Вяземск., Северн., Моск.-Каз., Москов.-Киево-Ворон., Ряз.-Уральск., Самаро-Златоуст.)	53,1	235,7	182,6	343,9
3. Прочие районы	40,7	94,1	53,4	131,2
Итого . . .	583,1	1.197,2	614,1	105,3

Под'ездные пути. Вопрос о под'ездных путях для Донецкого Бассейна имеет, пожалуй, не меньшее значение, чем вопрос о проведении магистральных выходных железнодорожных линий. Под'ездные пути являются теми щупальцами, которые притягивают громоздкие, массовые горнозаводские грузы к магистрали, питают грузами эту магистраль.

Вопрос о под'ездных путях рассматривался уже первым с'ездом горнопромышленников юга России в 1874 году, и этот с'езд по данному вопросу высказал точки зрения, в общем, имеющие значение и для последующей истории данного вопроса, хотя и в развитом, усложненном виде. По мнению с'езда¹⁾

В развернутом виде мы имеем здесь группу вопросов: о предоставлении права отчуждения земель под постройку под'ездных путей от копей, рудников и заводов, об урегулировании порядка эксплуатации главных путей и примыкания их к существующим линиям.

¹⁾ См. мой «Очерки экономического описания России», стр. 137.

²⁾ См. мой «Краткий очерк истории С'ездов горнопромышленников юга России», стр. 147.

боковые линии эти будут, в большей части случаев, частною собственностью, станут сооружаться не главною дорогою, а владельцами рудников, и поэтому весьма важным вопросом сделается отчуждение земель, которое должно основываться на началах, принятых для государственных дорог.

Ходатайства по этим вопросам вырабатываются всеми первыми Съездами горнопромышленников юга России, свидетельствует таким образом обострение данного вопроса для Донецкого Бассейна. Ходатайства Съездов горнопромышленников юга России были удовлетворены изданием 14 апреля 1887 года общего Положения о под'ездных путях.

Однако, это Положение было занято, главным образом, гужевыми дорогами и лишь во вторую очередь ставило вопрос о постройке железнодорожных под'ездных путей. Исправлением этого недостатка явился акт 8 апреля 1892 года, являющийся дополнением к ст. 24 закона 1887 года, но содержащий так много мелочных ограничений, что для свободного развития железнодорожных под'ездных путей открывалось мало возможностей.

Вопрос о постройке под'ездных путей не получал движения, преимущественно, вследствие того, что правительство предоставляло это дело всецело инициативе частного капитала, который сторонился от этой области.¹⁾

Эта точка зрения была изменена лишь при Министре Финансов Витте, который в ноябре 1894 г., в своем представлении о мерах для содействия сооружению сети дешевых железных дорог местного значения, высказал ту точку зрения, что ввиду огромного государственного значения проведения под'ездных путей необходимо финансовое содействие правительства. В государственный бюджет на 1895 год было внесено для этой цели 10 мил. руб., причем предусматривалось, что такая же сумма будет вноситься на это дело в течении ближайших сорока лет. Однако, фактически и эта мера не принесла ожидаемых результатов²⁾.

Энергия Съездов горнопромышленников юга России направилась также на выработку планового договора между владельцами под'ездных путей и железными дорогами.

Вследствие ходатайств первых Съездов, уже в 1881 году совещание при Инспекторско—Техническом Комитете выработало общие договорные основания между владельцами копей и железными дорогами. Основная, принципиальная точка зрения Съездов по этому вопросу сводилось к тому, что на под'ездные пути железнодорожные управления не должны смотреть, как на фискальное средство, они не должны рассчитывать на получение барышей от движения грузов по под'ездным путям, т. к. эти ветви питают движение на основной линии.

Министерство Путей Сообщения выработало нормальный договор между ветвевладельцами и железными дорогами, который вошел в силу с 1892 года.

¹⁾ Мертенс (цит. соч. стр. 35) замечает по этому поводу: «В России стремятся к большим барышам, если нужно вложить в дело свои деньги; в противном случае проведение всего начинания предоставляется государству».

²⁾ «Это детище Министра Финансов успеха не имело» (Мертенс цит. соч. стр. 36). Другой оттенок в оценке этого акта мы находим у Е. А. Могилевского (цит. соч. стр. 38).

Горнопромышленники остались недовольны многими сторонами этого договора; в то же время и железные дороги не хотели расставаться с удобным для них положением монополиста в этом деле. Отсюда—постоянные ходатайства последующих Съездов горнопромышленников юга России об изменении этого планового договора и в то же время своеобразная практика железных дорог, которые фактически считали для себя необязательным соблюдение этого планового договора.¹⁾ Поэтому представляется характерным и интересным то замечание, которым заканчивается изложение этого вопроса в «Кратком очерке истории Съездов горнопромышленников юга России»: «Однако и до сих пор вопрос о выработке и введении нормального договора между ветвевладельцами и железными дорогами остается нерешенным». ²⁾

Закончим эту характеристику вопроса о под'ездных путях краткой справкой о развитии сети под'ездных путей в Донецком Бассейне.

До открытия первого Съезда горнопромышленников юга России в 1874 году в пределах нынешней Екатерининской железной дороги имелись лишь два под'ездных пути частного пользования.

Отдельные выступления Съездов по этому вопросу закончились попыткой внести в это дело некоторую систему и планомерность на VII Съезде горнопромышленников юга России (1887 г.), который, по предложению правительства, должен был обсудить нижеследующие вопросы:

а) к каким именно каменноугольным копиям необходимо провести безотлагательно под'ездные пути;

б) как велика производительность копей Богодуховских и Кальмижских, а также и других, которое будет признано полезным соединить под'ездными путями с железными дорогами;

в) в какой мере владельцы полей могли бы быть привлечены к участию в расходах по сооружению под'ездных путей.

Общий план оборудования Донецкого Бассейна под'ездными путями был детально разработан VII Съездом (1887 год). ³⁾

Съезд установил определенную классификацию под'ездных путей, подразделив их на питательные, имеющие общее экономическое значение, и специальные, идущие к отдельным копиям. К первой группе Съездом было отнесено пять линий, общим протяжением в 60 верст, а вторых 20, общим протяжением, в 47 верст.

В следующем 1888 году наступил угольный кризис, и по распоряжению Министра Путей Сообщения была организована комиссия по выработке мер к устранению этого кризиса. Одной из причин кризиса при этом был выдвинут недостаток под'ездных путей, которые к тому времени могли перевозить лишь 58 мил. пуд. угля в год.

¹⁾ См. «Краткий очерк истории Съездов горнопромышленников юга России» стр. 150.

²⁾ *id.*, стр. 152.

³⁾ *id.*, стр. 152.

К аналогичным выводам пришел и Съезд горнопромышленников юга России в 1888 г., который по этому вопросу вынес нижеследующее заключение:

«Постройка под'езных путей имеет значение не только для углепромышленников, как лиц, непосредственно заинтересованных, но и общегосударственное, как средство урегулировать и сделать более правильными и равномерными железнодорожные перевозки».

В этой сентенции Съезда горнопромышленников юга России сказан был тот конфликт, который создался в области этого вопроса между Министром Путей Сообщения и Министром Финансов. Как отмечено в моей истории Съездов горнопромышленников юга России (стр. 153), ходатайства Съездов, «встреченные сочувственно Министром Путей Сообщения, не нашли, однако, удовлетворения, так как Министерство Финансов признало неудобным включить потребные для этой цели суммы в бюджет Министерства Путей Сообщения, производство же заимообразных отпусков было признано невозможным».

Хронологический порядок постройки ветвей в неоднократно цитированной книге Е. А. Могиленского представляется в таком виде:

1. Ветвь от ст. Горловки до Корсунской копи 280 саж. (1873 г.).
2. Три ветви от ст. Рудничной (потом Рутченково), до копей Рутченковский, Алексеевский и Кураховский, 8 верст (1876 г.).
3. Ветвь от ст. Марьевка к Марьевской шахте Губонина, 206 сажень (1880 г.).
4. Две ветви от ст. Голубовка к шахте Уманского, и от ст. Варварополье к шахтам Петро-Марьевского Общества, 676 сажень, от ст. Харцызск к шахтам Илловайского $14\frac{1}{2}$ в. и от станции Грушевка к руднику Кошкина $11\frac{1}{2}$ в. (1887 г.).
5. Ветвь от ст. Ясиноватой к Макеевской шахте Илловайского, $11\frac{1}{2}$ верст. (1883 г.).

К концу восьмидесятых годов в Донецком Бассейне было питательных ветвей 10, с общим протяжением 59,1 версты, и в постройке находились 3 ветви, с общим протяжением 35 верст. В это время свыше 50% добываемого минерального топлива подвозилось к станциям гужом.

В последующие годы были открыты в пределах Донецкого Бассейна следующие ветви:

1. Щетово—Антрацит. 9 верст (1900 г.)
2. Щетово—Железо. 9 верст (1900 г.)
3. Алчевская—Овраги 10 верст (1900 г.)
4. Садко—Нижнекрынка. 12 верст (1901 г.)
5. Алчевская—Пугалево. 6 верст (1903 г.)
6. Алчевская—Тупиковая 5 верст (1903 г.)
7. Мостено—Макеевка. 20 верст (1904 г.)
8. Камышевахо—Горско—Ивановская. 10 верст (1908 г.)
9. Чистяково—Безчинская. 23 версты (1908 г.)
10. Картушино—Прищепная. 8 верст (1911 г.)

Кроме ветвей общего пользования, в Донецком Бассейне к 1 января 1910 г. примыкало: к станциям Екатерининской ж. д.—171 ветвь частного пользования, общим протяжением в 447 верст; к станциям Южных и Юго-Восточных жел. дор.—36 ветвей, длиною в 114 верст. «По этим ветвям вливаются в магистраль миллиарды пудов горнозаводских и других грузов. Они не только питают магистраль грузами, но значительно облегчают работу станций» (Могиленский, цит. соч., стр. 37).

Вопрос о рельсовых путях сообщения—большой и сложный вопрос. Не имея возможности уделить этому вопросу самостоятельного интереса, мы должны ограничить нашу характеристику вопроса о проведении новых железных дорог и о под'ездных путях вышеприведенными строками и перейти также к краткому изложению других сторон большого и сложного вопроса о транспорте в Донецком Бассейне.

Водные пути сообщения. Как было видно из первого тома настоящей работы, проблема водных путей сообщения была поставлена перед Донецким Бассейном в первые годы его истории: вспомним все значение этой проблемы в период до проведения железных дорог, в частности—значение вопроса о Северном Донце и экспортировании антрацита из Одессы.

Железнодорожное строительство, открыв новые транспортные и рыночные перспективы Донецкому Бассейну и рынку, снизило значение проблемы водных путей сообщения в течение всего последующего периода развития горной и горнозаводской промышленности на юге России.

Правда, если проследить историю Съездов горнопромышленников юга, России по «Трудам» Съездов, мы найдем целый ряд ходатайств, касающихся почти всех рек, пристаней и портов, расположенных на территории горнопромышленного юга или имеющих отношение к рынкам его сбыта. Так, мы находим много ходатайств, касающихся приведения в судоходное состояние реки Северный Донец, реки Днепра, ходатайства о речных пристанях в Екатеринославе, Александровске, Аксае, ряд ходатайств о каналах: Днепровско-Донском, Днепровско-Двинском, Волго-Донском и, наконец, наиболее подробно разработанный вопрос, касающийся портов Одесского, Таганрогского, Ростовского, Бердянского, Феодосийского, Потийского, Керченского и, наконец, Мариупольского, играющего особую роль в промышленной истории Донецкого Бассейна.

Однако, значительная часть этих ходатайств касается не тех вопросов, которые имеют жизненное, практическое значение. Так, все перечисленные выше ходатайства о каналах надо отнести к категории вопросов имеющих идеологическое, а не непосредственно-практическое значение. Конечно, в более или менее отдаленной перспективе эти каналы могли бы иметь значение для Донецкого Бассейна, но центр практического интереса южной горной и горнозаводской промышленности в рассматриваемый период лежал вне проблемы каналов.

Приспособление речных пристаней также не может рассматриваться как мера, имеющая общее и существенное значение для промышленности Донецкого Бассейна; во всяком случае, значение этих вопросов надо признать второстепенным.

Из числа ходатайств, касающихся приспособления речных путей сообщения, наиболее серьезное значение имеет вопрос о приведении в судоходное состояние реки Северный Донец. Этот вопрос впервые был поставлен еще на первом Съезде горнопромышленников юга России и получил известное разрешение лишь перед самой войной. При этом, однако, выяснилось, что введение в транспортную сеть речных путей сообщения, наряду с рельсовыми, система смешанного железнодорожно-водного сообщения, сопряженная с перегрузками угля и ломкой тарифа, будет невыгодна в коммерческом отношении, значительно поднимая стоимость перевозки. Как было сформулировано одним из больших знатоков транспортного вопроса на горнопромышленном юге (инж. Фершнером), водная перевозка будет выгодна лишь тогда, когда водные пути сообщения подойдут к самим шахтам. Как это ни звучит парадоксально, но это достаточно оправдывается коммерческими выкладками и калькуляцией себестоимости угля. Одним словом, ближайшее будущее Донецкого Бассейна не было тесно связано с проблемой водных путей сообщения.

Из всех вопросов интересующей нас группы наибольшее значение имеет вопрос о Мариупольском порте и затем, во вторую очередь,—вопрос о Николаеве и Одессе.

Возникновение вопроса о благоустройстве южно-русских портов относится ко времени первых горнопромышленных Съездов. Так, еще первый Съезд горнопромышленников юга России в 1874 году ходатайствовал о том, чтоб Мариупольский порт был устроен таким образом, чтобы «нагрузка каменного угля на суда производилась удобно, быстро и дешево»*)—пожелание, которое не нашло полного осуществления в течение всей последующей истории Донецкого Бассейна, несмотря на все увеличивающееся значение Мариуполя в деле снабжения донецким углем Одессы и всего этого района—с одной стороны, а с другой стороны—в деле экспорта Донецкого топлива за границу (о чем будет сказано ниже).

После всех этих многочисленных и многолетних ходатайств, Мариупольский порт был открыт в навигацию 1840 года.

Характеристику работы и значения Мариупольского порта в этот начальный период его истории мы находим в работах одной из комиссий XVI Съезда горнопромышленников юга России, при чем эта характеристика, в схематическом изложении, сводится к следующему. Вместе с открытием деятельности Мариупольского порта начался вывоз донецкого угля в порты Азовского и Черного морей, и вместе с тем было положено начало угольному каботажу со стороны некоторых частных лиц.

В течение уже первых двух навигаций определились недостатки Мариупольского порта, далеко не в полной мере устраненные в течение последующего периода истории Донецкого Бассейна.

*) См. мой «Краткий очерк истории Съездов горнопромышленников юга России» стр. 78 и след. Последующая характеристика приведена по этой работе.

Дело в том, что, прежде всего, постройка Мариупольского порта производилась по проекту, рассчитанному на работу судов мелкой осадки, с подъемной силой не больше 50.000 пудов, судов, предназначенных для берегового плавания. Поэтому, Мариупольский порт имел глубину в 14 футов, что делало невозможным работу в этом порту глубже-сидящих судов, с осадкой от 15 до 17 футов, типа среднего морского парохода. Только при такой грузоподъемности суда могут работать рентабельно, между тем при 14-ти футовой глубине Мариупольского порта такие суда могут работать лишь с перегрузкой.

По свидетельству комиссии XVI С'езда, «ныне работают угольные пароходы, имеющие осадку 15, 16, 5 и 17 футов. Многие парусные суда с большей подъемной силой имеют осадку более 15 футов. Большие пароходы Русского Общества Пароходства и Торговли имеют осадку более 15 футов. Заграничные суда, приходящие за хлебом, не могут грузиться полностью в порту, и угольные пароходы нагружаются в порту до 60—65% и должны догружаться до 40—35% на рейде. Насколько удорожается погрузка угля на рейде, видно из следующего расчета: стоимость погрузки углеподъемом обходится в 1 руб. 7 коп. или 0, 30 коп. с пуда, при догрузке на рейде эта стоимость увеличивается: за доставку на рейд дубами—1 коп., за буксировку— $\frac{1}{10}$ коп., итого 1,1 коп., а всего погрузка в порту стоит 0,30 коп., а с догрузкой на рейде 1 руб. 40 коп. Столь поразительная разница говорит сама за себя. Углубление порта до глубины, позволяющей грузить весь уголь в порту, уничтожил бы громадный расход на 30% грузимого угля в 1,10 коп.»

Другие несовершенства Мариупольского порта состояли в том, что местами его глубина была ниже 14 ф., достигая 13 и даже 11 футов. Затем, во время ветра с берега вода отходит, и горизонт воды становится ниже на 2 фута. Реки, впадающие в Азовское море (Кальмиус, Миус, Дон), засоряют его песком, между тем землечерпательница в порту отсутствует.

Затем, комиссия С'езда насчитывает некоторые другие недостатки Мариупольского порта: несовершенства грузоподъемных устройств, высокие портовые сборы и др.

Насколько в этом отношении Мариупольский порт работал хуже портов заграничных, видно из расчета, приведенного на XXII С'езде горнопромышленников юга России (1897 г.): выгрузка 110 тыс. пуд. каменного угля требует в Мариуполе трех суток, тогда как в Ньюкэстле (Англия) выгрузка большего количества отнимает всего 7 часов.

Согласно резюме, которое мы находим на стр. 81 «Краткого очерка истории С'ездов горнопромышленников юга России»,

«в общем, ходатайства южных горнопромышленных С'ездов сводится к нижеследующим пунктам: углубление порта до 26 футов, а Керченского пролива до 26 футов, оборудование порта усовершенствованными механическими приспособлениями для погрузки, наиболее совершенное использование существующих в порте погрузочных устройств, разрешение долгосрочной аренды портовых участков, удаление эстокады и снабжение порта ледоколом».

После того, как были написаны эти строки*), вопрос о Мариупольском порте получил некоторое дальнейшее развитие в последующей истории Донецкого Бассейна.

Причиной этого надо признать обострение экспортной проблемы донецкого топлива в связи с угольным кризисом девятисотых годов и появление синдиката «Продуголь».

Перспективы экспорта донецкого топлива на Ближний Восток, в Италию и даже на юг Франции, интерес, проявляемый к этому вопросу со стороны крупного капитала, в лице «Продугля» и банков,**) выдвинули необходимость переоборудования Мариупольского порта на более совершенный европейский лад.

Совет Съезда горнопромышленников юга России организовал изучение заграничных портов и их погрузочных устройств. В результате появилось многотомное прекрасное издание работы П. И. Пальчинского, содержащее характеристику этого вопроса на западе. Одновременно с этим и благодаря такому изучению был подобран материал для разработки вопроса об улучшении погрузочных приспособлений в Мариуполе.

Система погрузочных кранов, принятая в результате этого изучения, действовала в Мариуполе в течение очень короткого времени до наступления войны 1914 г., т. е. в общем и целом Мариупольский порт в течение изучаемого нами периода остается с той характеристикой, которую мы находим в вышеприведенной цитате «Краткого очерка Съездов горнопромышленников юга России».

Кроме Мариупольского порта, играющего роль в торговле каменным углем, для железорудной промышленности имел значение Николаевский порт, причем железорудно-экспортная работа его проводилась немецкими фирмами, что соответствовало заинтересованности Германии в вопросах южно-русского экспорта руды.

Последний вопрос, характеристикой которого мы закончим настоящую главу,—это *вопрос о регулировании железнодорожного движения*. В первом томе настоящей работы было достаточно объяснено значение этой проблемы для горной и горнозаводской промышленности Юга России.

Вопрос о регулировании железнодорожного движения горнозаводских грузов, во первых, находился в зависимости от общего развития вопросов регулирования железнодорожных грузов на нашей рельсовой сети и, во вторых, определялся также специфическими особенностями именно горнозаводских грузов, вызывавшими особые формы регулирования именно для горнопромышленного юга.

Общая проблема, выдвигавшая у нас необходимость регулирования железнодорожного дела, объяснялась, главным образом, нашим частным железнодорожным хозяйством того времени. Отношения между железными

1) «Краткий очерк истории Съездов горнопромышленников юга России» вышел в 1908 г.

2) Напр. Харьковского Отделения Международного Банка и организованного им общества по экспорт антрацита («Юровата»).

дорогами и их клиентами нормировались исключительно специальными правилами движения, установленными отдельными железнодорожными управлениями и исключительно клонящимися к охране их интересов.

«К каким несообразностям приводили иногда эти порядки, видно из судебных процессов, возникавших между отправителями и железнодорожными обществами. Единственным основанием для разрешения этих споров являлись правила движения, на которые нужно было каждый раз ссылаться, что было одновременно необходимо и затруднительно, так как правила тех 48 частных обществ, которые еще существовали в 1882 году, далеко не были тождественны. Наоборот, они в значительной степени расходились между собою. Эти правила действовали лишь в местном движении—значит, в границах одной лишь дороги. С течением времени и в особенности после быстрого расширения сети железных дорог, когда груз часто должен был проходить от станции отправления до станции назначения по нескольким дорогам, выяснилась сама собою необходимость приобщать к судебным делам по несколько разных правил». ¹⁾

В результате, помимо всего прочего, получалось крайнее замедление движения груза и, следовательно, удорожание его перевозки. Д-р Мертенс упоминает о том, как приходилось перегружать товар на подводы, чтобы подвезти к ближайшей станции другой дороги для погрузки и дальнейшего следования.

Такое хаотическое состояние, конечно, не могло долго держаться. Еще в 1869 году образовались три группы дорог, выработавшие для себя общие правила перевозки; затем, эти группы объединились в Съезд и, наконец, в результате работ упомянутой выше барановской комиссии и по ее инициативе, был утвержден 12 июня 1885 года «Общий устав российских железных дорог». Естественным результатом тех принципов, которыми был проникнут этот устав, явилась выработка в 1887 году соглашения о прямом сообщении между всеми русскими железными дорогами, а в 1889 году это соглашение было дополнено новым соглашением—о взаимном пользовании товарными вагонами.

Измененный последующими дополнениями, учитывающими усложняющуюся железнодорожную и хозяйственную жизнь, этот устав настоятельно требовал и кодификационной переработки, и пересмотра, которая, правда, и была начата в 1909 году, но не была доведена до конца, при чем на почве обсуждения проекта изменений общего железнодорожного устава возникла оживленная борьба между железными дорогами, с одной стороны, и промышленностью и сельским хозяйством с другой стороны, уже получившими в то время надлежащую организацию в лице своих Съездов.

В таком виде представляются общие нормы, разрешающие проблему регулирования железнодорожных перевозок.

¹⁾ Мертенс. Тридцать лет русской железнодорожной политики и ее экономическое значение, стр. 95.

Из числа специфических проявлений политики регулирования железнодорожных перевозок именно горнозаводских грузов Юга России следует упомянуть то учреждение, которое сначала возникло в виде избираемой Съездами горнопромышленников Юга России комиссии выборных, а затем в виде особого правительственного комитета, развившегося из этой комиссии.

Возникновение и первые шаги этой комиссии выборных были изложены в первом томе настоящей работы. Последующая эволюция этой комиссии представляется в таком виде.

До конца восьмидесятых годов комиссия выборных продолжала работать, в общем, так же, как и на первых Съездах. Конечно, нормы, регулирующие распределение вагонов, изменялись и усложнялись, первоначально утвержденная Съездами горнопромышленников Юга России, инструкция выборным была заменена в 1881 году «правилами для перевозки минерального топлива, отправляемого с копей, расположенных по Курско-Харьково-Азовской и Донецкой дорогам, при участии избираемых углепромышленными Съездами уполномоченных и выборных от углепромышленников», но устанавливаемый этими правилами порядок не особенно серьезно отклонился от норм инструкции выборным.

Конец восьмидесятых годов, как известно, был ознаменован угольным кризисом в Донецком Бассейне. Выяснившиеся при этом затруднения в перевозках угля вызвали образование особой комиссии в Харькове, под председательством старшего инспектора железных дорог Верховского. В процессе своих работ комиссия между прочим пришла к нижеследующему выводу, что

«при настоящих условиях распределения вагонов единственно через посредство лиц, доверенных владельцами шахт, не обнимаются интересы всех заинтересованных в этом деле и что с другой стороны комиссия выборных, как орган, не имеющий надлежащей власти, во многих случаях лишены возможности действительно быть полезной, как это являлось бы возможным при организации на других началах. Соединение считает безусловно и настоятельно необходимым в этих видах, в будущем, преобразовать комиссию выборных в «комиссию по распределению вагонов», определив ее состав из представителей: Министерства Путей Сообщения (он же и председатель), одного из железнодорожных потребителей, одного от других главных потребителей и одного выборного от углепромышленников».

В результате 22 сентября 1888 года последовало нижеследующее постановление Комитета Министров:

«Предоставить Министерству Путей Сообщения, по соглашению с Министрами Внутренних Дел, Государственных Имуществ и Финансов, в виде временной меры и на один год: а) учредить в Харькове, с 1 октября 1888 года, особый уполномоченный комитет, в составе, по одному из упомянутых выше Министерств, двух выборных от углепромышленников и одного уполномоченного от Съезда горнопромышленников,

с возложением председательства в сем комитете на представителя Министерства Путей Сообщения; б) возложить на этот комитет упорядочение снабжения донецким углем районов его потребления и распределение вагонов, подаваемых под нагрузку углем и в) дать учреждаемому комитету подробную инструкцию».

Временный комитет открыл свои действия 1 октября 1888 года. Последующими актами он был превращен в постоянно действующий,¹⁾ причем постепенно его ведению были подчинены перевозки не только каменного угля, но и соли, руды, чугуна и флюсов, притом как из западной, так и из восточной частей Донецкого Бассейна.

Нормальная работа Комитета, в основном, состояла в установлении плана перевозок горнозаводских грузов. Кроме того, согласно постановлениям упомянутой выше инструкции, комитет имел право, в случае затруднений по снабжению железных дорог топливом, переадресовывать им каменноугольные грузы, предназначенные их отправителями для других получателей.

Такое серьезное право, в сущности говоря—реквизиции грузов в пользу железных дорог, конечно, объяснялось, исключительно, ролью железных дорог в жизни Донецкого Бассейна, которая, в общем, сознавалась и самими горнопромышленниками, не представлявшими серьезной оппозиции применению этой меры (что, впрочем, случалось довольно редко).

Работа Харьковского Горнозаводского Комитета послужила образцом для образования (после первой революции) т. н. порайонных комитетов по регулированию массовых перевозок железнодорожных грузов вообще, причем учреждение порайонного Комитета в Харькове не упразднило работы Харьковского Горнозаводского Комитета.

Приведенная выше характеристика имеет целью обрисовать внешнюю транспортную обстановку, в которой приходилось развиваться горной и горнозаводской промышленности Юга России в течение того периода, которому посвящена настоящая работа.

В последующих главах будет представлен анализ рынка, при чем в числе факторов, определяющих его развитие, могущественное значение имеет транспортный фактор. Поэтому в дальнейшем снова придется вернуться к ряду вопросов, затронутых в настоящей главе, но лишь в их рыночном преломлении.

В этом отношении наиболее богатой содержанием темой является вопрос о тарифе. Представляя собою определенный момент в железнодорожном хозяйстве, тариф имеет значение первостепенного фактора, определяющего развитие промышленности. Поэтому характеристику железнодорожно-тарифной проблемы мы целиком оставляем до следующих глав.

¹⁾ Постановлением Комитета Министров в 1905 году срок его деятельности продлен на неопределенное время, впредь до отмены.