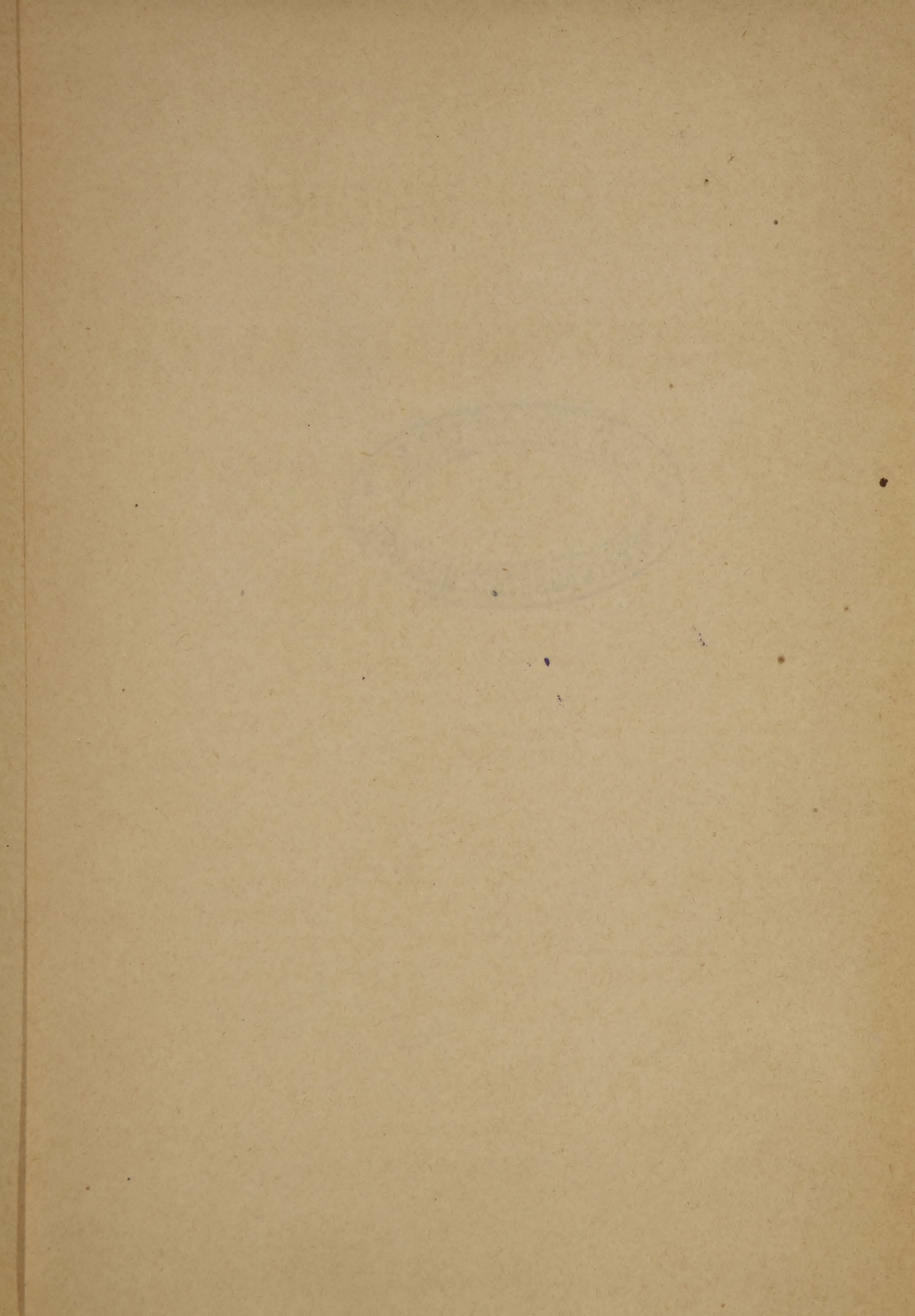


9138

~~9450~~

БИБЛИОТЕКА
УЧЕНОГО КОМИТЕТА МАН. ФИН.





~~8561~~ 9138

~~9450.~~

СОБРАНИЕ МЫСЛЕЙ

ОБЪ УЛУЧШЕНИИ БЫТА

КАМЕННОУГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

въ Екатеринославской Губерніи.



Д. А.



НИКОЛАЕВЪ.

Типографія М. В. Рюмина.

1878.

11. 11. 11.

~~1120~~

~~1120~~

СОБРАНИЕ МЫСЛЕВ

ВЪ РАЗЪЯВЛЕНІИ ПРЯТА

НАМЕНОВАТ ОВНОМЪ ВОДМЪШЕНОСТІ

въ Императорской Библиотеке

Дозволено цензурою. Одесса, 2-го августа 1878 года.



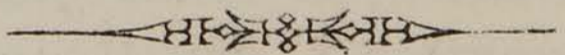
67074

А. Д.

Издательство
Третьяковъ-В. Д. Гривна
1878



Предлагая на обсужденіе Екатеринославскаго Губернскаго Земства и публики мой маленькій трудъ, я не имѣю никакой претензіи выставлять изложенныя въ немъ мысли, желанія и расчеты за непреложныя. Я желалъ только представить въ небольшомъ очеркѣ безотрадное положеніе Русской каменноугольной промышленности. Буду безмѣрно счастливъ если мои предположенія найдутъ отголосокъ въ сердцахъ людей, ближе и основательнѣе меня знающихъ нужды этой важной отрасли народнаго богатства.



История и география
и другие науки
и другие науки
и другие науки
и другие науки
и другие науки
и другие науки
и другие науки
и другие науки
и другие науки
и другие науки

217

Екатеринославская Губернія, по площади занимаемой залежами превосходнаго качества угля, можетъ считаться до настоящаго времени, одною изъ губерній Европейской Россіи, щедро надѣленной этимъ драгоцѣннымъ топливомъ. Къ сожалѣнію, только въ послѣднее время, съ проведеніемъ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, пролегающей вблизи нѣкоторыхъ копей, Русскій уголь началъ мало по малу вводиться въ отопленіе локомотивовъ и мастерскихъ этой и Лозово-Севастопольской желѣзныхъ дорогъ и появляться въ частной продажѣ въ Харьковѣ и ближайшихъ къ дорогѣ городахъ. Правительство, съ своей стороны, разрѣшило 2 года назадъ, постройку сѣти желѣзно-дорожныхъ вѣтвей, имѣющихъ соединить какъ угольные копи между собою, такъ и съ сосѣдними дорогами: Воронежско-Ростовской и Курско-Азовской. Министерство Путей Сообщенія, своими послѣдними распоряженіями, обязало нѣкоторыя желѣзныя дороги, замѣнять древесное топливо—каменнымъ углемъ, въ количествѣ, для иныхъ 20, для другихъ 30 милліоновъ пудовъ въ годъ. Наконецъ Черноморское вѣдомство, съ нѣкотораго времени, начало покупать русскій уголь, въ небольшомъ количествѣ, для мастерскихъ Николаевскаго Адмиралтейства.

Всѣ эти мѣры Правительства указываютъ на то, что каменный уголь русскихъ копей, начинаетъ обращать на себя вниманіе, какъ топливо, вполне могущее замѣнять дрова во всѣхъ промышленныхъ предпріятіяхъ.

Кто не знаетъ въ Россіи, какъ благодаря отсутствію предпримчивости въ разработкѣ нашихъ угольныхъ богатствъ, разсѣянныхъ по многимъ мѣстностямъ Государства, уничтожаются

наши богатѣйшіе лѣса, значительная и безпорядочная вырубка которыхъ, причиняетъ громадные убытки сельскому хозяйству, въ видѣ неурожаевъ, засухи, обмѣленія рѣкъ; и потому настало время серьезно позаботиться о распространеніи потребленія такого важнаго, какъ уголь, продукта въ Россіи и въ ближайшихъ, на первое пока время, Русскихъ и Турецкихъ портахъ, куда, благодаря той же апатіи русскихъ людей, имѣющихъ возможность въ настоящее время сбывать свой уголь—привозится въ громадномъ количествѣ Англійскій изъ истощающихся уже, въ нѣкоторыхъ, копей Шотландіи и Англии.

Съ проведеніемъ желѣзныхъ путей къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей, съ соединеніемъ Волги съ Дономъ, съ сѣтью угольныхъ вѣтвей въ Донецкомъ угольномъ бассейнѣ, наконецъ съ навигаціей въ 8 мѣсяцевъ по Днѣпру и Азовскому морю, сбытъ русскаго угля можетъ быть обезпеченъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ есть, по моему мнѣнію, препятствія къ должному развитію русской угольной промышленности въ Екатеринославской губерніи, такъ богато надѣленной этимъ важнымъ факторомъ въ общемъ развитіи народнаго благосостоянія: 1. Безпошлинный ввозъ въ русскіе порты Англійскаго угля, качества котораго оказываются, въ большинствѣ, ниже нашихъ Екатеринославскихъ углей, какъ-то: Марьевскаго, Орѣховскаго, Никитовскаго, Анненскаго и другихъ; угля, на покупку котораго уходятъ за границу огромные русскіе капиталы, что, при невыгодности нашего курса, положительно вредитъ народнымъ финансамъ.

2. Высокій тарифъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ на перевозку угля, что весьма невыгодно для доставки его даже въ ближайшіе порты Чернаго моря.

3. Всѣмъ извѣстный недостатокъ подвижнаго состава всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

4. Отсутствіе инициативы въ учрежденіи особаго товарищества для торговли и перевозки угля въ Черноморскіе порты, потребляющіе громадное количество Англійскаго угля.

Всѣ эти препятствія, задерживающія развитіе столь важной промышленности какъ угольная, могущая привлечь тысячи рукъ къ труду а слѣдовательно и заработку, могутъ быть, хотя и съ трудомъ, устранены настойчивымъ и совершенно справедливымъ

ходатайствомъ у Правительства Екатеринославскаго Губернскаго Земства, какъ органа, обязаннаго заботиться о нуждахъ и пользахъ жителей Екатеринославской губерніи, чтобы:

1-е. Для развитія угольной промышленности и уничтоженія вредной для народа затраты капиталовъ на покупку Англійскаго угля, Правительство наложило пошлину на него въ 5 к. съ пуда.

2-е. Разрѣшило бы Земству Екатеринославской Губерніи, составить товарищество на паяхъ для торговли русскимъ углемъ и перевозки его желѣзными дорогами и моремъ въ русскіе и иностранные порты.

и 3. Обязало бы желѣзныя дороги понизить для перевозки угля тарифъ до 1 коп. за 100 верстъ.

Еслибы Правительство согласилось на ходатайство Земства, то какъ эти мѣры, поощрительныя для развитія угольной промышленности, такъ и мысль объ учрежденіи означеннаго товарищества, должны встрѣтить, несомнѣнно, сочувствіе въ мѣстномъ населеніи и конечно въ углевладѣльцахъ. Въ приложеніяхъ показаны всѣ расчеты выгоды устройства товарищества; по прочтеніи ихъ и предыдущихъ статей моихъ о русскомъ углѣ, Земство Екатеринославской губерніи можетъ заключить, что его прямой долгъ, позаботиться о развитіи угольной промышленности въ губерніи, промышленности, которая благодѣтельно подѣйствуетъ на народное благосостояніе.

Нѣкоторыя мѣстности Англии и Шотландіи, бывшія до открытія угольныхъ копей бѣдными, заброшенными уголками, именно благодаря развитію добыванія угля, превратились въ богатѣйшіе мануфактурные и фабричныя центры Англійской производительности, что же мѣшаетъ, какъ не отсутствіе инициативы и предприимчивости, намъ Русскимъ, пользоваться дарами природы, щедро надѣлившей нашу родную губернію, такимъ важнымъ продуктомъ какъ уголь.

Почтенное Собраніе представителей всѣхъ сословій Екатеринославской губерніи, Вамъ посвящается весь этотъ трудъ, обдумайте внимательно изложенныя въ этой брошюрѣ мысли и Вы вѣроятно прійдете къ убѣжденію, что пришло время стряхнуть съ себя апатію и обратить вниманіе на драгоцѣнный источникъ благосостоянія жителей Екатеринославской губерніи.

1^я СТАТЬЯ ОБЪ УГЛѢ.

Одесскій Вѣстникъ № 34-й 11 февраля 1878 года.

СЛОВО

ВЪ ПОЛЬЗУ РУССКАГО УГЛЯ.

Настоящее военное время показало какъ мы пренебрегали своими угольными богатствами; повсемѣстная (особенно въ Одессѣ, Николаевѣ и Севастополѣ) нужда въ углѣ для разныхъ жизненныхъ и промышленныхъ потребностей и дороговизна доставки его — подтверждаютъ вполнѣ эту истину и указываютъ на то, что пора серьезно заняться развитіемъ нашихъ угольныхъ богатствъ, лежащихъ почти не производительно, тогда какъ всѣ сдѣланные надъ примѣненіемъ ихъ опыты, не смотря на всѣ придирки и натяжки, дали блистательные результаты. Пора сбросить съ себя унижительную зависимость отъ иностранцевъ, ввозящихъ къ намъ во всѣ порты *безпошлинно* уголь гораздо низшаго качества. Пора наконецъ, сдѣлать уголь настоящимъ топливомъ и тѣмъ сберечь наши истощающіеся лѣса, столь нужные для другихъ народныхъ потребностей и для сохраненія плодородности почвы, видимо оскудѣвающей отъ лѣсоистребленія.

Породы углей подходящихъ къ *настоящему* Нью-Кастльскому, залегающихъ на огромномъ пространствѣ Екатеринославской губерніи (называемыхъ Донецкимъ кряжемъ), были извѣстны еще въ концѣ 30-хъ годовъ и обратили на себя вниманіе бывшаго Главнаго Командира Черноморскаго флота, адмирала Лазарева. Адмиралъ командировалъ въ 1838 году одного близко знакомаго

съ мѣстностями залежей угля—флотскаго офицера, для изслѣдованія всѣхъ существовавшихъ тогда копей и доставки образцовъ углей въ Севастополь и Николаевъ.

Стараніями командированнаго офицера, поддержанными покровительствомъ адмирала Лазарева, партіи лучшихъ углей, какъ донецкаго кряжа, такъ и грушевскаго антрацита, доставлялись сначала при его посредствѣ, а по смерти его въ 1844 году—подряднымъ способомъ до войны 1853—56 годовъ.

Но послѣ, вѣроятно, вслѣдствіе того, что англійскій уголь, будучи освобожденъ отъ пошлины, привозился въ видѣ баласта и продавался очень дешево, угольная промышленность у насъ совершенно заглохла, особенно при неимѣніи, въ то время, улучшенныхъ путей сообщенія.

При обладаніи, какъ нынѣ уже положительно извѣстно, несомнѣнными, возбуждающими удивленіе иностранныхъ техниковъ, угольными богатствами, нужно только сокрушаться мыслью, что мы продолжаемъ выписывать уголь изъ Англійи и Австріи, уплачивая за это громадныя суммы иностраннымъ производителямъ и перевозочнымъ средствомъ и напрасно лишаемъ заработковъ какъ мѣстныхъ жителей, такъ и наши желѣзныя дороги и пароходныя общества.

Мнѣ кажется, настало время, чтобы лица имѣющія власть и конечно знающія всю несообразность положенія нашей угольной промышленности, поддержали бы эту отрасль народнаго богатства и дали бы ей толчекъ въ благопріятномъ смыслѣ. Полагаю, что несмотря на всевозможные у насъ возгласы разныхъ экономистовъ, слѣдовало бы по окончаніи войны наложить на Англійскій уголь легкую пошлину (5 к. съ пуда). Развѣ безпошлинный его привозъ, въ теченіи 20 слишкомъ лѣтъ, былъ справедливъ по отношенію къ русскимъ углевладѣльцамъ? Въ послѣдніе годы не затруднились же наложеніемъ пошлины на локомотивы, вагоны и другія принадлежности желѣзныхъ дорогъ? А ранѣе, развѣ запрещеніемъ привоза заграничнаго сахара, не увеличили и не улучшили производства русскаго? Вообще предшествовавшіе случаи поддержанія правительствомъ разнаго рода производствъ: сахарнаго, вагоннаго, рельсоваго, приводили къ успѣшнымъ, для ихъ владѣльцевъ, результатамъ; по чему же уголь, двигатель этихъ производствъ, не

обратилъ на себя вниманія и покровительства нѣкоторыхъ министерствъ? Я думаю, что даже съ цѣлью политической, должно поддерживать угольную промышленность, наложеніемъ пошлины на Англійскій и Австрійскій уголь; эта мѣра, справедливая по отношенію къ развитію торговли углемъ, была бы хорошимъ возмездіемъ Англии за ея неблаговидныя дѣйствія въ настоящей войнѣ противъ Россіи. Кромѣ наложенія пошлины на иностранный уголь, слѣдовало бы, для облегченія перевозки нашего, по желѣзнымъ дорогамъ понизить до *minimum'a* ихъ тарифъ и сдѣлать его обязательнымъ; эта мѣра, также легка для правительства, которое, по своимъ отношеніямъ къ большинству Обществъ желѣзныхъ дорогъ, можетъ назваться главнѣйшимъ ихъ акціонеромъ и почти собственникомъ.

Такими поощрительными и справедливыми мѣрами, угольная промышленность—и преимущественно Донецкаго края—станетъ въ прочное положеніе, и капиталы не будутъ отвлекаться за границу для покупки угля низшаго качества. Я говорю „преимущественно Донецкаго края“ потому что антрацитъ насильственно вводимый въ употребленіе Р. Об. П. Торговли и Од. Ж. дороги, для своихъ пароходовъ и локомотивовъ и къ сожалѣнію принятый на судахъ Черноморскаго флота, по своему разрушительному на всякіе котлы вліянію, не можетъ считаться *настоящимъ морскимъ топливомъ* и пригоденъ только для отопленія зданій, и литейныхъ заводовъ; нагляднымъ примѣромъ того, въ какое трудное положеніе можетъ стать военное судно, имѣющее топливомъ антрацитъ, служитъ случай съ пароходомъ „Аргонавтъ“ который, какъ мнѣ говорили, благодаря только тому, что въ его угольныхъ ящикахъ было нѣкоторое количество мягкаго угля (не знаю, англійскаго или русскаго) могъ уйти отъ преслѣдовавшихъ его 3-хъ турецкихъ броненосцевъ.

Упомянувъ о двухъ поощрительныхъ мѣрахъ для развитія угольной промышленности въ Россіи, я не стану распространяться о настоятельной необходимости положенія второй пары рельсовъ на многихъ желѣзныхъ дорогахъ, не удовлетворяющихъ потребностямъ грузоваго движенія вообще. Всякая затрата на этотъ предметъ, будетъ благотѣльно отзываться на развитіи и угольной промышленности.

2^я СТАТЬЯ ОБЪ УГЛѢ

Одесскій Вѣстникъ № 90-й 22 Апрѣля 1878 г.

ЕЩЕ СЛОВО ВЪ ПОЛЬЗУ РУССКАГО УГЛЯ.

Берусь заперо, чтобы объяснить подробнѣе нѣкоторыя соображенія, высказанныя мною въ небольшой замѣткѣ № 34-й Од. В., замѣткѣ не прошедшей безслѣдно; начну съ того, что еще разъ повторю, что для потребностей промышленности, домашняго употребленія, военныхъ надобностей и южныхъ желѣзныхъ дорогъ въ военное время, *заграничный* уголь оказался дорогъ, а объ *русскомъ* мы совершенно не думали. Склады, какъ заграничнаго угля, такъ и антрацита въ Николаевѣ, Херсонѣ и особенно въ Одессѣ, совершенно истощились; въ Одессѣ, по невозможности доставки угля, газовый заводъ почти прекратилъ работу, и все это потому, что ни желѣзныя дороги не могли удовлетворять такой настоящей, въ тѣхъ портахъ, нуждѣ въ углѣ, ни одно пароходное общество на Югѣ не рискнуло своевременно затратить капиталъ на покупку прекраснѣйшаго орѣховскаго угля изъ богатѣйшихъ копей г. Губовина и доставить его въ указанные пункты; наконецъ странная, ни чѣмъ не оправдываемая надежда одесскихъ торговцевъ углемъ, что вотъ—вотъ признается недѣйствительность блокады Чернаго Моря и эти благодѣтели Англичане, подвезутъ намъ мерзѣйшаго угля. Да и склады угля въ Одессѣ у кого въ рукахъ? У людей нажившихся отъ *покупки лишняго* желѣзно дорожнаго угля, во время блаженной памяти нѣмецкаго управленія одесской дорогой, у грековъ—однимъ словомъ людей, у которыхъ нѣтъ никакого интереса въ развитіи русскихъ каменноугольныхъ богатствъ.

Нѣтъ, дѣло снабженія углемъ русскихъ портовъ и торговлю имъ нужно взять въ руки *русскихъ* людей, которые, въ видахъ развитія этого русскаго богатства въ исключительно въ русскомъ духѣ и интересахъ родной страны, должны усиленно ходатайствовать у правительства, о наложеніи пошлины на *иностранный* и преимущественно на *Англійскій* уголь, вовсе намъ не нужный, при

изобилии нашего; слѣдуетъ еще добиваться пониженія до *minima* тарифа желѣзныхъ дорогъ, по отношенію къ перевозкѣ угля; все что лица, заинтересованныя въ угольномъ вопросѣ, сдѣлаютъ для развитія угольной промышленности будетъ, благомъ для Россіи, поставить это дѣло въ прочное положеніе и позволитъ нашему военному флоту быть, въ отношеніи снабженія посылаемыхъ въ Европейскія воды судовъ русскимъ углемъ, совершенно независимымъ, такъ какъ уголь составляетъ теперь одинъ изъ предметовъ, причисляемыхъ къ военной контрабандѣ.

Взываю къ патриотизму честныхъ русскихъ людей, владѣльцевъ копей Донецкаго края, во имя ихъ же собственныхъ интересовъ, прошу ихъ составить изъ среды себя депутацію къ Правительству, у котораго ходатайствовать объ указанныхъ мною покровительственныхъ мѣрахъ для развитія угольнаго дѣла. Русскій уголь такъ хорошъ (конечно лучшихъ залежей), что одинъ изъ владѣльцевъ копей имѣетъ уже заказъ въ нѣсколько десятковъ тысячъ тоннъ для Англійи и Франціи, и начнетъ доставлять его по окончаніи нынѣшнихъ политическихъ замѣшательствъ; какъ это вамъ нравится? А мы церемонимся съ Англійскимъ углемъ?!

Въ моей первой замѣткѣ объ русскомъ углѣ (№ 34. Од. В.), я отдавалъ предпочтеніе углю изъ копей Донецкаго края передъ антрацитомъ, потому что въ этомъ послѣднемъ есть, по моему мнѣнію одно несомнѣнное достоинство: отсутствіе дыма; остальные же его особенности, составляютъ недостатки для военныхъ судовъ; долгая разводка паровъ, не менѣе 4 часовъ, требованіе большой тяги, трудность, поддерживать паръ во время стоянки или во время хода при тихой погодѣ и особенно при штилѣ или попутномъ вѣтрѣ, большой расходъ на дрова для растопки, безпрерывная перемѣна колосниковъ, не выслуживающихъ и одного короткаго перехода. Нѣкоторые изъ этихъ недостатковъ, положительно вредны для военнаго судна, особенно въ военное время. Весь міръ топить углемъ производящимъ дымъ и отсутствіе его на русскихъ военныхъ судахъ при антрацитѣ, не составляетъ еще ихъ преимуществъ въ военномъ отношеніи.

Для доказательства того, въ какое положеніе можетъ стать военное судно имѣющее топливомъ антрацитъ я указалъ уже на случай съ пароходомъ Аргонавтъ (№ 34. Од. В.); приведу еще

примѣръ: каково бы было положеніе командира русскаго военнаго судна, если бы оно было застигнуто въ расплохъ, какъ это случилось съ Англійскимъ колеснымъ фрегатомъ *Furius* или *Terrible*, въ Ноябрь 1854 года, два нашихъ парохода, Владиміръ и Херсонесъ, подъ командою уважаемыхъ командировъ, нынѣ адмираловъ Бутакова и Руднева, вышли изъ Севастопольской бухты и быстрой атакой лагеря союзниковъ, переполошили весь отрядъ Англо-французскихъ судовъ, расположенныхъ въ Камышовой, Херсонесской и Стрѣлецкой бухтахъ; многіе изъ нихъ стали дѣлать паръ и *Furius* или *Terrible*, будучи готовъ прежде всѣхъ, ринулся на встрѣчу Владиміру, который ловкими маневрами, сталъ завлекать его подъ выстрѣлы прибрежныхъ батарей, спрашивается: чтобы дѣлалъ командиръ англійскаго парохода, если бы у него былъ антрацитъ? Какъ говорится, сидѣлъ бы сложа руки и съ нетерпѣніемъ ожидалъ, пока у него будетъ готовъ паръ, а это вождѣленное событіе, при опытныхъ кочегарахъ, не можетъ совершиться *ранѣе часа* отъ момента приказанія: поднять паръ.

3^я СТАТЬЯ ОБЪ УГЛѢ

напечатанная въ Од. В. 27 Іюля № 163-й.

Въ послѣднихъ номерахъ нѣкоторыхъ газетъ, было напечатано, что министерство путей сообщенія, дѣлая все что отъ него зависитъ, для большаго потребленія русскаго угля, обязало нѣкоторыя желѣзныя дороги тратить на эксплоатацію иныхъ 20, а другихъ 30 милліоновъ пудовъ въ годъ. За это нужно искренно благодарить это министерство въ лицѣ Министра Вице-Адмирала Посета, но этой мѣры мало для развитія потребленія Русскаго угля; нужно чтобы и другія Министерства, какъ то: финансовъ и Государственныхъ имуществъ, помогли бы владѣльцамъ нашихъ копей.

Министерство финансовъ, тѣмъ чтобы въ видахъ развитія торговли нашимъ углемъ, наложило бы пошлину на иностранный уголь, не взимало бы никакого акциза съ русскаго и вмѣстѣ съ тѣмъ ограничило бы произволъ въ возвышеніи цѣнъ со стороны угле-промышленниковъ.

Министерство Государственныхъ имуществъ, могло бы ограничить продажу лѣсныхъ участковъ различнымъ темнымъ личностямъ, вырубаящимъ наши богатѣйшіе лѣса и въ добавокъ чрезъ своихъ чиновниковъ, могло бы слѣдить за частными лѣсами и если можно предупредить безобразную ихъ вырубку, (продажа на срубъ) выкупомъ ихъ въ Государственную собственность, чѣмъ бы, конечно, это зло сократилось, а при обезпеченномъ содержаніи лѣсничихъ, со временемъ и уничтожилось. Кромѣ того, это Министерство, могло бы поощрять производство *торфа*, изобилующаго въ лѣсныхъ мѣстностяхъ, по инымъ изъ которыхъ пролегаютъ уже желѣзныя дороги.

Наконецъ Морское Министерство, для *самостоятельности дѣйствій своихъ судовъ въ Европейскихъ водахъ*, могло бы снабжать русскимъ углемъ отряды плавающихъ постоянно въ Средиземномъ морѣ.

Мнѣ скажутъ наши доморощенные экономисты, что я рутинистъ, предлагающій *несовременную мѣру* наложенія пошлины на иностранный уголь. На это отвѣчаю:

1-е. Что лица возражающія противъ наложенія пошлины на такой важный матеріаль какъ уголь, не развитіе промышленности которымъ, окончательно губить наше сельское хозяйство (вырубка лѣсовъ, засухи, обмеленіе рѣкъ, неурожаи), люди забывающіе что ученіе о свободной торговлѣ еще не *вполнѣ* примѣнимо къ Россіи, Государству молодому, едва развивающему свои производительныя силы; западная Европа, ни отчего другаго, какъ отъ охранительнаго, въ свое время таможеннаго тарифа, развила свои фабрики и заводы, и конечно теперь можетъ сколько угодно ей кричать о свободной торговлѣ для сбыта своихъ произведеній переполняющихъ ея рынки, намъ же Русскимъ, еще рано вполнѣ руководствоваться принципами западныхъ политико-экономистовъ, со словъ которыхъ наши мудрецы и вопіютъ.

2-е. Зачѣмъ Русскіе капиталы, при невыгодности нашего курса, будутъ уходить за границу для покупки, въ большинствѣ случаевъ, угля худшаго качествомъ нашего, когда нашъ великолѣпный уголь лежитъ такъ непроизводительно?

Чтобы ни говорили противъ пошлины на уголь, но здравый смыслъ русскаго человѣка, не причастнаго, матерьяльно, къ развитію угольнаго дѣла въ Россіи, говоритъ, что всякая поощри-

тельная и охранительная мѣра послужить къ упроченію столь важнаго для Россіи дѣла, какъ возможно большее распространеніе потребленія русскаго угля для желѣзныхъ дорогъ, пароходовъ, заводовъ и всякихъ промышленныхъ предпріятій. Тѣ высшія правительственныя лица, которыя будутъ этому способствовать, заслужатъ вѣчную признательность не только отъ современниковъ, но и отъ потомства.

О ТОВАРИЩЕСТВѢ

для торговли русскимъ углемъ и перевозки его къ портамъ Чернаго моря.

Кромѣ мѣръ, полезныхъ для развитія каменноугольнаго дѣла указанныхъ мною въ предъидущихъ статьяхъ, (пошлина, пониженіе тарифа желѣзныхъ дорогъ, положенія на нихъ второй пары рельсовъ, обязательнаго для верхне-Днѣпровскихъ пароходовъ отопленія котловъ углемъ) слѣдуетъ отнести также «учрежденіе на югѣ Россіи большаго товарищества на паяхъ для торговли и перевозки угля въ русскіе порты на первый разъ, а потомъ, съ развитіемъ дѣйствій его, хотя въ Черноморскіе турецкіе и болгарскіе. Но такъ какъ всѣ до сихъ поръ созданныя акціонерныя Общества и товарищества, при самомъ своемъ образованіи, начинаютъ поглощать непроизводительно собранные для извѣстной цѣли капиталы, то въ проектируемомъ товариществѣ слѣдуетъ строго обозначить:

1-е. Чтобы собранный капиталъ, расходовался исключительно на практическія цѣли товарищества, т. е. на покупку пароходовъ, баржъ, разныхъ машинныхъ приспособленій, для удешевленія погрузки и выгрузки угля, а не на непроизводительныя поѣздки распорядителей за границу, приведшія многія изъ созданныхъ, въ послѣднее 20-лѣтіе, обществъ къ гибели, въ самомъ ихъ зародышѣ.

2-е. Чтобы всѣ заказы были сдѣланы въ Россіи, изобилующей въ настоящее время, всякаго рода машинно—дѣлательными и судостроительными заводами.

3-е. Чтобы уставъ товарищества не копировался съ нынѣ существующихъ, гдѣ первое обезпеченіе полагается всегда учреди-

телямъ и директорамъ; въ предполагаемомъ уставѣ слѣдуетъ непремѣнно ввести правило, чтобы всякій найщикъ обязательно былъ нѣкоторое время распорядителемъ дѣла или служащимъ въ товариществѣ, тогда можно надѣяться, что дѣло пойдетъ лучше, чѣмъ всѣ доселѣ образованныя Общества; я считаю, что раздача паевъ или акцій всякому служащему до конторщика и матроза, съ постепеннымъ вычетомъ изъ ихъ жалованья, послужила бы къ обезпеченію правильности дѣйствій каждаго, участвующаго въ предполагаемомъ товариществѣ. Всякое коммерческое дѣло подвержено риску, но обставленное мѣрами указанными мною, «*товарищество для торговли углемъ*», должно быть съ несомнѣнными выгодами.

Мнѣ, можетъ быть, возразятъ, что напр. русское Общество Пароходства и торговли, потребляющее болѣе всѣхъ на югѣ угля, могло бы заняться и перевозкою его своими средствами для всѣхъ лицъ, заводовъ, фабрикъ и учрежденій, потребляющихъ уголь, — но кто же не знаетъ, что значитъ имѣть коммерческое дѣло съ названнымъ Обществомъ и къ какому риску, къ какимъ потерямъ и проволочкамъ, ведутъ иногда сношенія съ нимъ? Наконецъ тарифъ его до того безобразно высокъ, что нельзя допустить и мысли о порученіи ему перевозки угля.

Кромѣ того ни оно и ни какое изъ нынѣ существующихъ пароходныхъ предпріятій, не имѣетъ ни пароходовъ, ни баржъ могущихъ во всякое время навигаціи, приближаться къ Александровску на р. Днѣпрѣ, пункту назначенному самой природой для складовъ русскаго угля и пристанью для передачи его на суда его сплавляющія. Для обезпеченія себя въ правильности доставки угля въ разные пункты, товарищество, для движенія грузовъ съ нимъ, должно войти въ соглашеніе съ сосѣдними желѣзными дорогами, по найму извѣстнаго количества платформъ, а такъ какъ ихъ пока на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ недостаточно, то завести свои спеціальныя угольные вагоны и локомотивы, и условиться съ тѣми желѣзными дорогами о цѣнѣ за пробѣгъ своихъ поѣздовъ по ихъ рельсамъ, съ грузомъ и безъ груза. Для перевозки по Днѣпру и по морямъ Черному и Азовскому (такъ какъ погрузка угля для дальнихъ портовъ желательна въ Таганрогѣ или Мариуполѣ, къ которому уже разрѣшена постройка желѣзной дороги до Ольговки), Товарищество должно имѣть буксир-

ные пароходы и къ нимъ баржи и паровыя мѣлко-сидящія шхуны. Такимъ образомъ обезпечивъ себя перевозочными средствами, Товарищество можетъ поставить угольное дѣло въ приличное ему положеніе и современемъ вытѣснить вредный для русскаго народа безошлинный привозъ Англійскаго угля.

Постараюсь представить въ самомъ ограниченномъ видѣ ожидаемое къ перевозкѣ, количество угля, только для Одессы, Николаева и Херсона.

Потребленіе Одессы громадно, не считая мѣстныхъ заводовъ, фабрикъ, мельницъ, кузницъ, казенныхъ и частныхъ учрежденій, частныхъ домовъ, потребляющихъ массы угля, сколько его нужно для русскаго каботажнаго пароходства и особенно для газоваго завода, покупающаго теперь иностранный уголь. На покупку у Товарищества угля Русскимъ Об. Пароходства и Торговли, я не рассчитываю, такъ какъ оно само себя снабжаетъ углемъ.

Николаевъ также нуждается въ большомъ количествѣ угля: здѣсь 6 паровыхъ мельницъ, до 40 кузницъ, два небольшіе завода казенный паровой ракетный заводъ; въ Николаевскомъ портовомъ адмиралтействѣ, при всей скудости заказовъ на русскій уголь, употреблено болѣе 500 т. пудовъ, за періодъ отъ 1874—77 годовъ, и болѣе $\frac{2}{3}$ лучшаго изъ орѣховскихъ копей г. Губонина; если же антрацитъ, не пригодный для военныхъ судовъ, войдетъ въ свое нормальное употребленіе, то болѣе мягкіе сорта угля, конечно будутъ покупаться и Николаевскимъ портомъ въ гораздо большемъ количествѣ.

Въ Херсонѣ чувствуется дороговизна дровъ, по этому и тамъ, при болѣе дешевой цѣнѣ на уголь русскихъ копей, частное потребленіе его разширится. Кромѣ того, тамъ множество кузницъ, паровыхъ мельницъ, нѣсколько лѣсопиленъ, 1 чугунно-литейный заводъ, нѣсколько мѣлкихъ пароходовъ; все это потребляетъ болѣе 300 т. пудовъ угля. Полагаю, что только въ названные три пункта потребуется не менѣе 5 милліоновъ пудовъ.

Для нагляднаго знакомства съ выгодами предполагаемаго товарищества, предлагаю подробный расчетъ расходовъ, на перевозку хотя 600 т. пудовъ въ Одессу, Николаевъ или Херсонъ; для большей вѣрности изберу Одессу, какъ дальній портъ.

1) ДОСТАВКА ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГОЙ

до г. Александровска.

Предполагая, что имѣя свои вагоны и локомотивы, Товарищество, условившись съ сосѣдними дорогами, будетъ возить свой уголь по 2 коп. съ пуда за разстояніе въ 360 верстѣ отъ шахтъ до Александровска, уголь ему обойдется на этой пристани 12 к., считая содержаніе поѣздной прислуги, если же этого соглашенія нельзя будетъ достигнуть и Товарищество будетъ возить уголь въ вагонахъ Донецкой желѣзной дороги по нынѣшнему тарифу, то тогда уголь обойдется 14 к. въ Александровскѣ. Въ 1-мъ случаѣ уголь своевременно будетъ доставляться на пристань для погрузки въ баржи, во 2-мъ же его нужно заблаговременно заготовлять зимой.

Предлагаю въ своихъ расчетахъ на перевозку угля въ вагонахъ Товарищества расходъ приблизительный но вѣроятно близкій къ истинѣ.

При 100 угольныхъ вагонахъ и 6 локомотивахъ, которые по моему мнѣнію, Товарищество должно имѣть для перевозки угля, полагается, какъ я думаю:

4 кондуктора съ жалованьемъ въ годъ по	600 р.—2400 р.
6 машинистовъ	720 р.—4320 р.
6 кочегаровъ	360 р.—2160 р.
16 ч. поѣздной прислуги	240 р.—3840 р.
6 смазчиковъ	240 р.—1440 р.
	<hr/>
	14160 р.

Подвижной составъ Товарищества перевезетъ 600 т. пудовъ по моимъ расчетамъ 40 поѣздами въ 960 часовъ движенія; въ этотъ промежутокъ времени, локомотивы израсходуютъ:

Угля 4800 пудовъ на	336 р.
Сала 20 пудовъ на	100 р.
Пакли 10 пудовъ на	30 р.
Масла для колесъ 80 пудовъ на	800 р.
	<hr/>
	1266 р.

Годовой расходъ на личный составъ	14160 р.
	<hr/>
	15426 р.
На непредвидѣнные расходы	574 р.
	<hr/>
	16000 р.

Слѣдовательно сухопутная перевозка 600 т. пудовъ обойдет-
ся на пудъ $2\frac{2}{3}$ коп. Это, замѣтимъ, самый невыгодный расчетъ,
потому что расходъ на личный составъ рассчитанъ годовой, а 600 т.
угля перевезутся въ общей сложности въ какіе нибудь 40 дней,
считая на поѣздъ одни сутки.

Чтобы окончить съ расчетами по сухопутной перевозкѣ угля
прибавлю, что отъ шахтъ до Таганрога уголь обойдется Товари-
ществу тоже что и до Александровска, хотя разстояніе нѣсколько
короче.

Обратимся къ рѣчной перевозкѣ угля 600 т. пудовъ.

Имѣя одинъ буксирный пароходъ, мѣлкосидящій и заказан-
ный у Мальцова по чертежамъ лучшихъ, существующихъ въ Одес-
сѣ, пароходовъ и 6 деревянныхъ баржъ построенныхъ въ верхо-
вьяхъ Днѣпра, по образцу перевозящихъ антрацитъ на Дону, вмѣс-
тимостью 20 т. пудовъ каждая, можно этими средствами только,
въ теченіи одной навигаціи, перевезти въ Одессу, Николаевъ, или
Херсонъ, 600 т. пудовъ угля.

Какъ уже сказано, расчетъ расходовъ будетъ для Одессы:

ЕЖЕГОДНЫЙ РАСХОДЪ

I) личный составъ.

Командиръ парохода жалованья и столовыхъ	1.400 р.
Механикъ	1.100 р.
Машинистъ	480 р.
4 кочегара въ 8 навигаціонныхъ мѣсяцевъ	640 р.
2 — — 4 зимніе мѣсяца	120 р.
Лоцманъ за навигацію	320 р.
Старшій матросъ въ навигацію	200 р.
— — — зимою	60 р.
4 матросамъ въ навигацію	640 р.

64074

2 матросамъ зимою	120 р.
Поваръ въ навигацію	120 р.
6 баржевыхъ старшинъ въ навигацію	1.920 р.
4 — — — зимою	320 р.
24 баржевыхъ матроса въ навигацію	3.840 р.
6 — — — зимою	360 р.
	<hr/>
	11.640 р.

Пароходъ въ 60 силъ тратитъ въ часъ 18 пудовъ и на растопку 30 пудовъ, масла $\frac{1}{2}$ ф. въ часъ, пакли 10 ф на рейсъ изъ Александровска въ Одессу и обратно продолжающійся, какъ я по долголѣтнему опыту знаю, 120 часовъ.

Слѣдовательно питательные матерьялы на одинъ рейсъ будутъ стоить:

Уголь на 120 ч. дѣйствія машины и 2 растопки	2.220 п. на 288 р. 60 к.
Масло	1 п. 20 ф.— 12 р. — „
Пакля	10 ф.— — „ 75 к.
Дрова на двѣ растопки	$\frac{1}{4}$ саж. 2 р. — „
	<hr/>
Всего	303 р. 35 к.

Буксируя въ рейсъ три баржи или 60 т. пудовъ, въ теченіи весеннихъ мѣсяцевъ съ 1 апрѣля по 1 іюля перевезется 360 т. пудовъ, и въ осенніе мѣсяцы, съ 1 сентября по 1 ноября 240 т. всего же 600 т. пудовъ, только однимъ пароходомъ и 6 баржами.

Принимая же расходъ на перевозку означеннаго количества: личного состава 11.640 р. 10 рейсовъ парохода 3.040 р., наемъ складовъ 2.000 р., жалованье служащимъ на складахъ и выгрузку угля 4.500 р. и еще до круглой цифры 25 т. р. расходы: на страховку парохода, баржъ и складовъ, патенты, разные случайные расходы, ремонтъ судовъ и проч. 3.820 р. итого 25 т. р. окажется, что пудъ угля, перевезеннаго на судахъ и вагонахъ общества въ Одессу обойдется въ $16\frac{1}{6}$ к. или для вѣрности въ 17 к. Неужели же нельзя будетъ продать его по 20 к. за пудъ и получить 3 к. барыша?

Морская перевозка представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Одна паровая шхуна вмѣстимостью въ 40 т. пудовъ сдѣлаетъ по меньшей мѣрѣ 12 рейсовъ въ навигацію, въ самый дальній

портъ, отъ Таганрога въ Константинополь (до 800 миль) употреб -
ля на каждый рейсъ 300 часовъ, по этому можетъ перевезти въ
навигацию 480 т. пудовъ, полагая расходъ на личный составъ (эки
пажь) шхуны:

Командиръ жаловапья въ годъ	1.800 р.
Помощникъ	1.200 р.
Механикъ	1.500 р.
Машинистъ	720 р.
6 ч. кочегаровъ	1.800 р.
1 боцманъ	360 р.
10 ч. матросъ	2.400 р.
	<hr/>
	9.780 р.

Расходъ на питательные матерьялы:

Уголь въ 12 рейсовъ	72 т. пуд. на 8.640 р.
Масло	45 » пуд. на 360 р.
Сало	45 „ пуд. на 225 р.
Пакля	18 „ пуд. на 54 р.
	<hr/>
	9.279 р.

Слѣдовательно весь расходъ на перевозку одной паровой
шхуной 480 т. пудовъ въ 12 рейсовъ обойдется въ 20 т.
р. с до Константинополя, а съ первоначальнымъ расходомъ пудъ
угля будетъ стоить $16\frac{1}{6}$ к. или 17 к., почему и тутъ можно про-
дать по 19 или 20 к. за пудъ.

Въ заключеніе, сдѣлаю общій выводъ пользы которую мо-
жетъ имѣть товарищество отъ перевозки только 1.080 000 п уг-
ля, по расчетамъ весьма и весьма не выгоднымъ для предпріятія.

Первоначальный расходъ на покупку:

100 вагоновъ	100.000 р.
6 локомотивовъ	150.000 р.
1 буксирнаго парохода	40.000 р.
6 баржъ	18.000 р.
1 паровой шхуны	60.000 р.
	<hr/>
	368.000 р.

Продавъ же означенное количество угля съ 2 к. барыша, Товарищество получить около $7\frac{1}{2}\%$ на затраченный капиталъ въ первый годъ существованія, но неужели же вагоны Товарищества только и перевезутъ, что какой нибудь 1 милліонъ; я увѣренъ, что требованіе на уголь, при спеціальныхъ угольныхъ поѣздахъ товарищества, будетъ гораздо выше показаннаго мною и потому оно между рейсами своихъ судовъ можетъ свободно доставлять уголь на дальнія разстоянія, по сосѣднимъ желѣзнымъ дорогамъ, не только лѣтомъ, но и зимой, почему и выгоды его, при соотвѣтственныхъ соглашеніяхъ съ желѣзными дорогами за пробѣгъ своихъ поѣздовъ, будутъ гораздо значительнѣе представленныхъ мною. Наконецъ указанные $7\frac{1}{2}\%$ будутъ только въ 1-й годъ образованія Товарищества, на слѣдующіе же годы и по сдѣланнымъ расчетамъ выгоды будутъ значительнѣе, такъ какъ суда и подвижной составъ будутъ уже готовы.

Скажу еще разъ, что всѣ мои расчеты дѣлались безъ желанія облечь ихъ въ блестящія формы, я увѣренъ только, что если бы устроилось Товарищество, спеціально занимающееся перевозкой угля, то онъ бы выписывался на далекія разстоянія отъ шахтъ. Приведу кстаті извѣстную, всегда оправдывающуюся на практикѣ французскую поговорку: *les communications, font des relations.*, которая будетъ вполне примѣнима къ предполагаемому Товариществу.

ПРОЕКТЪ

Устава Товарищества для торговли углемъ.

1). Для распространенія потребленія на югѣ Россіи, русскаго угля и возможности имѣть его въ разныхъ пунктахъ Чернаго моря, учреждается Товарищество на паяхъ или акціяхъ для торговли русскимъ углемъ и именуется *Новороссійскимъ*.

2). Капиталъ Товарищества опредѣляется въ 1 милліонъ р. с. раздѣленныхъ на 5.000 акцій по 200 р. каждая, съ развитіемъ же дѣйствій Товарищества, ему разрѣшается увеличить его.

3). Для цѣли учрежденія своего, Товарищество можетъ имѣть свой желѣзно-дорожный подвижной составъ, пароходы и баржи,

чтобы быть обеспеченнымъ въ правильномъ передвиженіи желаемого количества угля.

4). При участіи представителей Министерствъ Путей сообщенія и финансовъ, Товарищество входитъ въ соглашеніе съ соседними и другими желѣзными дорогами, о порядкѣ слѣдованія своихъ поѣздовъ по ихъ рельсамъ, и объ уменьшеніи тарифа за пробѣгъ ихъ. Правительство, покровительствуя новому учрежденію, оказываетъ ему свое особенное содѣйствіе.

5). Для управленія дѣйствіями Товарищества, акціонеры или пайщики, избираютъ изъ своей среды управленіе, состоящее изъ 3 лицъ, одного по коммерческой части, одного для управленія движеніемъ поѣздовъ и 3-го для руководства морскою частью предприятия, жалованья имъ никакого не полагается, и они получаютъ каждый, по истеченіи отчетнаго года, 5% чистой прибыли, полученной отъ оборотовъ Товарищества.

6). Для письменныхъ занятій и веденія отчетности, Товарищество учреждаетъ при управленіи контору съ дѣлопроизводителемъ, кассиромъ, бухгалтеромъ и контролеромъ, имѣетъ свою печать съ надписью „Новороссійское Товарищество торговли углемъ“.

7). Товарищество можетъ имѣть, гдѣ пожелаетъ, въ Россіи или за границей, своихъ агентовъ или коммиссіонеровъ, которымъ русскіе консульства и посольства оказываютъ покровительство и содѣйствіе.

8). Товарищество входитъ въ соглашеніе съ Морскимъ Министерствомъ на поставку ему угля, по своей цѣнѣ съ надбавкой 5% стоимости и доставляетъ ему уголь въ какой портъ Министерство укажетъ, будетъ ли то въ Черномъ или Средиземномъ моряхъ.

9). По окончаніи коммерческаго года, т. е. ежегодно въ 1-хъ числахъ декабря, управленіе представляетъ отчетъ общему собранію, на которомъ должно быть не менѣе 100 человекъ пайщиковъ имѣющихъ свободное право голоса, не ограничиваясь количествомъ имѣющихся у нихъ акцій. Рѣшенія на собраніи принимаются большинствомъ голосовъ, закрытой ли баллотировкой или инымъ способомъ.

10). Для повѣрки отчета управленія, акціонеры, присутствующіе на общемъ собраніи, избираютъ изъ среды своей, ревизіонную

коммисію въ количествѣ, по желанію собравшихся. Комиссія, повѣривъ отчетъ, представляетъ собранію свои заключенія и оно указываетъ управленію ошибки, недостатки дѣла, ограничиваетъ или увеличиваетъ смѣты управленія на слѣдующій годъ, вообще контролируетъ все предпріятіе, а также уполномачиваетъ Управленіе входитъ съ представленіями къ правительству.

11). Управленіе имѣетъ пребываніе въ г. Бахмутѣ или Екатеринославѣ и въ случаѣ избранія того или другаго пункта пребыванія его, сообщаетъ объ этомъ правительству.

12). Въ случаѣ не успѣха предпріятія, управленіе, по уполномочію общаго собранія пайщиковъ, представляетъ объ этомъ правительству, которое разрѣшаетъ ему ликвидировать дѣла Товарищества, при чемъ интересы казны, въ случаѣ могущихъ быть подрядовъ Товарищества, имѣютъ предпочтеніе передъ такими же пайщиковъ.

