

13624

А. Матвѣевъ.



# ЖЕЛЕЗНОЕ ДѢЛО РОССИИ

въ 1900 году.

Продолженіе Ежегодника „УРАЛЬСКІЕ МЕТАЛЛЫ“.

Годъ седьмой.

1901

Изданіе Уполномоченнаго Съезда Уральскихъ Горнопромышленниковъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1901

РУССКОЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО

УШОМЪ

Основной капиталъ 5 000 000 руб.



Правление

С-ПЕТЕРБУРГЪ, Монахъ, № 84.

Заводъ

РИГА, ст. Алекс. Вер., Цесов-Рижск. ж.д. д.

Отдѣленія

МОСКВА, Мясницкая, д. Кузнецовыя

РИГА, Александровское шоссе, № 18.

Адресы телеграммъ: УШОНЪ

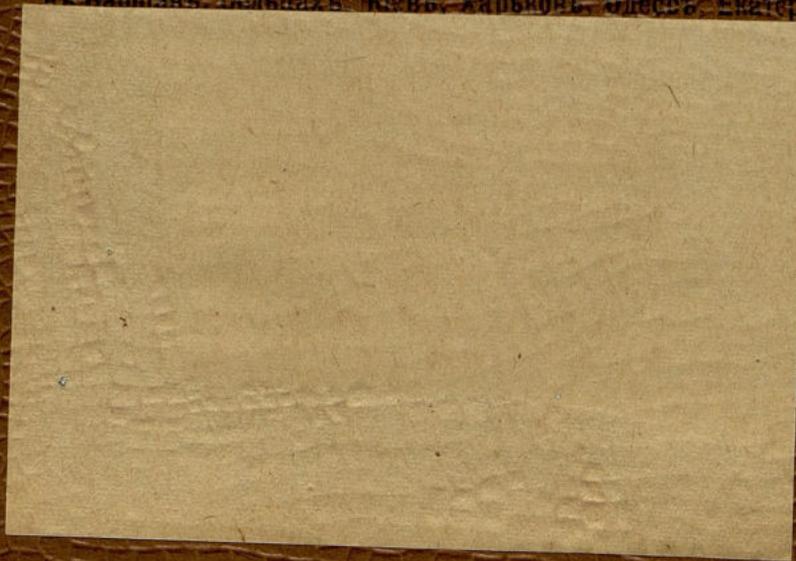
Главные представители:

г. Барнаулъ Сельнахъ Юевъ, Карьковъ, Глессъ, Екатеринославъ

Ступинъ

пути

и для



СТРАХОВОЕ ОБЩЕСТВО

# „РОССІЯ“

учрежденное въ 1881 г.

въ С.-Петербургѣ, Большая Морская, № 37.

Основной и запасные капиталы свыше 41.000,000 руб.

Общество заключаетъ:

## Страхованія жизни,

т. е. капиталовъ и доходовъ для обезпеченія семьи или собственной старости, приданого для дѣвушекъ, стипендій для мальчиковъ и т. п., на особо выгодныхъ условіяхъ и съ участіемъ страхователей въ прибыляхъ Общества.

Къ 1 Января 1901 г. въ Обществѣ „Россія“ было застраховано 75,863 лица на капиталъ въ 160.840,000 руб.

## Страхованія отъ несчастныхъ случаевъ

какъ отдѣльныхъ лицъ, такъ и коллективныя страхованія служащихъ и рабочихъ на фабрикахъ; страхованія пассажировъ пожизненныя, годовыя или на меньшіе сроки.

## Страхованія отъ огня

движимыхъ и недвижимыхъ имуществъ всякаго рода (строеній, машинъ, товаровъ, мебели и проч.).

## Страхованія транспортовъ

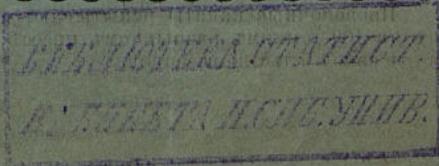
рѣчныхъ, сухопутныхъ и морскихъ; страхованіе корпусовъ судовъ,

## Страхованія стеколъ

отъ излома и разбитія.

Заявленія о страхованіи принимаются и всякаго рода свѣдѣнія сообщаются въ Правленіи въ С.-Петербургѣ (Большая Морская, собств. д., № 37) и Агентами Общества во всѣхъ городахъ Имперіи.

Страхованія пассажировъ отъ несчастныхъ случаевъ во время путешествія по желѣзнымъ дорогамъ и на пароходахъ заключаются также на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и на пароходныхъ пристаняхъ.





ТОВАРИЩЕСТВО  
МОСКОВСКАГО  
**МЕТАЛЛИЧЕСКАГО ЗАВОДА**

въ МОСКВѢ, у Рогожской заставы.

Адресъ для телеграммъ: Моснва, прокат.

Телефоны № 2008 и 2009.



ЗАВОДЫ ИЗГОТОВЛЯЮТЪ:

**Желѣзные стропила и разнаго рода желѣзные сооружеія.**

Маршеповскую сталь и сварочное желѣзо фасонное, сортовое и проволочное.

Проволочные гвозди; проволоку свѣтлую, обожженную и оцинкованную.

Болты, гайки, шайбы, заклепки, востылы, шурупы и телеграфные крючки.

Стальное фасонное литье по чертежамъ и моделямъ.

### Проволочные стальные канаты

для шахтъ, буксировъ, передачи силы на разстояніе, парходнаго и корабельнаго такелажа, воздушныхъ проволочно-канатныхъ передвиженій грузовъ, громоотводовъ и всевозможныхъ другихъ цѣлей.

**Проволочные канаты** съ колючками для изгородей садовыхъ, усадебныхъ, луговыхъ, лѣсныхъ и всякихъ другихъ.

Проволочные канаты изготовляются изъ высшаго качества стальной проволоки съ сопротивленіемъ разрыву отъ 70 до 175 килограммовъ на квадратный миллиметръ.

Каждая проволока предварительно испытывается на специальныхъ приборахъ.

Проволочные канаты испытываются соответствующимъ пробнымъ грузомъ на 100-тонномъ разрывномъ прессѣ, и результаты испытанія удостовѣряются свидѣтельствомъ завода.



МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ  
АКЦИОНЕРНАГО ОБЩЕСТВА



1882 года.

1896 года.

# „ГУСТАВЪ ЛИСТЪ“

Прейсъ-куранты

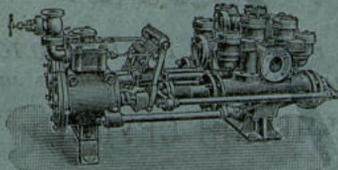
въ МОСКВѢ.

бесплатно.

**НАСОСЫ**

паровые всѣхъ системъ.

Артезианскіе насосы.



**НАСОСЫ**

съ электромоторами.

Ассенизаціонн. насосы.

ШАХТНЫЯ ПАРОВЫЯ ПОДЪЕМНЫЯ МАШИНЫ.  
РУЧНЫЯ и ПАРОВЫЯ ЛЕБЕДКИ.

## Паровыя машины

системы ТАНГИ и КОМПОУНДЪ.

БЫСТРОХОДНЫЯ ПАРОВЫЯ ВЕРТИКАЛЬНЫЯ МАШИНЫ.

Приводные насосы разныхъ системъ.

Паровые котлы. Арматура. Локомотивы англійскаго завода  
МАРШАЛЬ С-я и К°. Вѣсы. Вентиляторы. Паровыя, конно-  
приводныя и ручныя пожарныя трубы.

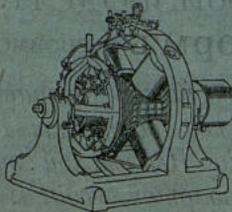
Машины-орудія лучшихъ американскихъ и германскихъ  
заводовъ.

Представительство зав. Ганцъ и К<sup>о</sup> въ Будапештѣ.

**Электромоторы**

постояннаго, пере-  
мѣннаго и трехфаз-  
наго тока.

Динамо-машины.



Электрическія желѣзныя  
дороги.

Электрическіе мостовые и  
поворотные краны.

Бензиновые и керосиновые  
двигатели.

Смѣты по востребованію.

Русское Товарищество Торговли Металлами  
**„ИЗНОСКОВЪ, ЗУККАУ и К<sup>о</sup>“.**

УПРАВЛЕНІЕ въ С.-Петербургѣ, Гороховая № 12.

НИЖЕГОРОДСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ

въ Канавинѣ, Напольная Вокзальная улица, собств. домъ.

ЖЕЛѢЗО, ЧУГУНЪ, СВИНЕЦЪ, БАБИТЪ, ОЛОВО, МѢДЬ и др.  
 металлы казенныхъ и частныхъ заводовъ.

ЗЕМЛЕДѢЛЬЧЕСКІЯ ОРУДІЯ и МАШИНЫ,  
 локомобили, паровыя машины и молотилки завода  
 Робей и К<sup>о</sup> въ Линкольнѣ. Приводные ремни англій-  
 скіе. Вѣсы, пожарныя трубы, насосы и проч.

Цинковальный заводъ  
**„Славянинъ“**

Русскаго Товарищества Торговли Металлами

**„ИЗНОСКОВЪ, ЗУККАУ и К<sup>о</sup>“**

въ НИЖНЕМЪ-НОВГОРОДѢ.

Оцинкованное листовое желѣзо Сибирскихъ заводовъ, разное котельное  
 и волнистое желѣзо наибольшихъ размѣровъ, оцинкованіе чугунныхъ и  
 желѣзныхъ издѣлій, трубъ газовыхъ и водопроводныхъ, посуды и

— ПРОИЗВОДСТВО —

**Сахарныхъ формъ** всевозможныхъ размѣровъ.

*Удостоенное на Всероссийской выставкѣ 1896 г. серебря-  
 ной медали, на Кіевской выставкѣ 1897 г. большой се-  
 ребряной медали и на Пензенской выставкѣ 1898 года  
 золотой медали.*

Адресъ для телеграммъ: **Нижній—Износкову.**



# Р. КОЛЬБЕ.

С.-Петербургъ,

Вознесенскій просп., соб. домъ № 36.

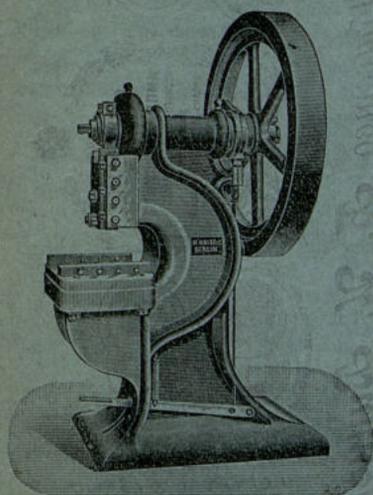
Москва,

Маросейка, собств. домъ № 10.

Одесса, Варшава, Ростовъ н/Д.

## Техническая контора и склады.

Представительство разныхъ заводовъ.



Проволочно - канатная  
железныя дороги

Адольфъ Блейхертъ и К<sup>о</sup>, получившихъ высшую награду и отличіе на Всемирной выставкѣ въ Чикаго 1893.

Проволочные канаты для шахтъ и рудниковъ.

Подъемныя машины и краны.

Прокатныя станки, воздуходувныя машины и вентиляторы.

Гидравлическія прессы для тяжелыхъ работъ, паровыя и пневматическія молота, болтоудельныя и ковательныя машины.

Бурильныя, дробильныя машины, паровыя лопаты и эксковаторы.

Фасонныя стальные отливки, паровые винты и вальцы и т. п.

Металло и дерево-обрабатывающіе станки съ обыкновеннымъ и электрическимъ приводами; особенно рекомендуемъ тихоходные моторы системы Вергмана.

Динамо-машины, электромоторы и пародинамо.

Водопроводныя принадлежности, арматура и трубы всегда въ большомъ запасѣ на складахъ.

**Заводские склады охотничьего пороха:**

- 26) Петропавловск—И. И. Кондюковъ.
- 27) Пермь—С. А. Курочкинъ.
- 28) Ростовъ-на-Дону—И. Г. Вублиевъ.
- 29) Самара—А. Я. Гинцъ.
- 30) Саратовъ—В. Н. Петровъ (Москов. ул., Желѣзный рядъ, № 7—8).
- 31) Севастополь—А. И. Млинарничъ.
- 32) Семипалатинскъ—Г. Х. Ишievъ.
- 33) Слободское—Грѣховъ.
- 34) Смоленскъ—П. И. Некрасовъ (Троиц. шоссе, 3).
- 35) Старая Русса—А. Г. Ивановъ (Петербургская ул.).
- 36) Сызрань—А. К. Гукъ (Сарепт. маг.).
- 37) Томскъ—В. Е. Эдельштейнъ.
- 38) Тюмень—Е. И. Бѣлянкинъ.
- 39) Уфа—А. П. Остроумова.
- 40) Харьковъ—В. А. Тарнопольскій.
- 41) Южный берегъ Крыма, имѣн „Артекъ“—Е. И. Виннеръ, близъ Аю-Дага.

- 21) Маринскъ—И. Т. Савельевъ.
- 22) Москва—Н. Феттеръ и Е. Гинкель Варсоновьевскій пер., соб. д.
- 23) Миасскій заводъ—Н. А. Желѣзновъ (динамитный складъ).
- 24) Омскъ—Липатниковъ.
- 25) Орель—И. М. Кубышкинъ.

Охотничий, Минный, Солоний, Солоний и Бѣлый Горный порохъ и всѣхъ сортовъ динамита и зажигательныхъ веществъ.

Для выдѣлки и продажи пороха, динамита и другихъ взрывчатыхъ веществъ. Производство всѣхъ сортовъ пороха: динамита и зажигательныхъ веществъ.

**Анціонерное Общество Ф. И. Виннеръ,**



**ОПРЕДЕЛЕНІЯ (склады пороха, динамита и орудийно-пороховыхъ):**

- 1) Уральское и Западно-сибирское — Нижній-Тагилъ (Свердлов. губ.) Заводъ. Ад. Афин. Желѣзновъ.
- 2) Донецкое — Юзовка (Екатеринослав. губ.), Заводъ: Бор-Монсень, Файнбергъ.
- 3) Кавказское — Тифлисъ, Батумъ, Заводъ: 45. Заводъ: Саулигъ Львовъ, Кебевскій.
- 4) Крымское — Кривой Рогъ (Херсонск. губ.) Заводъ: Теорій Ник. Бочарниковъ.

Кромѣ того, порохъ Екатеринбургскаго завода продается:

- въ Кишиневъ — у П. К. Пантено, въ Рыбинскъ — у И. И. Воронова (ул. Бредовки и Улицеювой ул.).
- въ Юрьевъ — у Ф. Г. Фауре, въ Ревель — у А. фонъ-Миквита, въ Нижн.-Новгородъ — у К. Г. Келітъ, въ Астрахани и Екатеринбургѣ — у Н. Феттеръ и Е. Гинкель и въ Симбирскѣ — у А. К. Юренсенъ.

ПРАВЛЕНІЕ: С.-Петербургъ, Пантелеймоновскій, № 4.

- 1) Архангельскъ—В. В. Бравкинъ.
- 2) Армавиръ—И. И. Босенко.
- 3) Банъ—Н. П. Сатниковъ и Бабировъ.
- 4) Батумъ—А. А. Садернъ.
- 5) Бахмутъ—С. С. Петренко.
- 6) Бѣлый—И. С. Мацковъ.
- 7) Варшава—С. В. Валтвскій (Лютая, 19).
- 8) Вышний-Волочекъ—Н. Н. Арфевъ.
- 9) Витебскъ—И. П. Влюменсонъ.
- 10) Гомель—Х. А. Трайнинъ.
- 11) Ленинскъ—И. П. Ландеръ.
- 12) Елизаветполь—Каряковъ и Нерсесовъ.
- 13) Житомиръ—А. И. Хоботинъ.
- 14) Ирбитъ—А. А. Желѣзновъ (во время вярмарки).
- 15) Иркутскъ—И. Е. Тельякинъ.
- 16) Казань—Ружейн. мат. В. И. Виннеръ (Воскр. ул. д. Сапожниковъ).
- 17) Киевъ—Америк. руж. мат. В. И. Виннеръ (Крещат., 41, Н. А. Видмелеръ).
- 18) Кутаискъ—В. И. Чиглаевъ.
- 19) Курганъ—В. Т. Харламовъ.
- 20) Кузнецъ—Д. Н. Емешвиновъ.

**Заводские склады охотничьего пороха.**

Продано котловъ болѣе 2770 общей поверхностью нагрѣва свыше 1225,000 кв. футъ.

Золотая  
медаль



Парижъ  
1900 г.

## Инженеръ А. В. Бари.

Главная Контора въ Москвѣ, Мясницкая ул., д. № 20.  
Отдѣленіе въ С.-Петербургѣ, Невскій, 68.

### Котельные заводы:

въ Москвѣ, у Симонова Монастыря; въ С.-Петербургѣ, 4-я верста Николаевской ж. д.

Адресъ для телеграммъ:

Москва—Бари. С.-Петербургъ—Инжбари.

Водотрубные усовершенствованные горизонтальные и вертикальные

## ПАРОВЫЕ КОТЛЫ

системы Инженера В. Г. ШУХОВА.

- |                             |                               |
|-----------------------------|-------------------------------|
| Пароперегрѣватели.          | * Подогреватели для нефти     |
| Всякаго рода желѣзныя       | и питательной воды (экономей- |
| конструкціи.                | * зеры).                      |
| Стальные баржи для пе-      | × Металлическія констру-      |
| ревозки наливомъ нефтяныхъ  | × кціи доменныхъ печей        |
| продуктовъ.                 | ×                             |
| Стальные резервуары         | × Стропила, кессоны и         |
| для храненія нефтяныхъ про- | × мосты.                      |
| дуктовъ и спирта.           | ×                             |
| Нефтепроводы и нефте-       | × Желѣзныя зданія.            |
| перегонные заводы.          | ×                             |
| Механическое оборудованіе   | шпалопроекторныхъ заводовъ    |
| и хлѣбныхъ элеваторовъ.     |                               |

Всегда имѣются на складѣ:

- |                               |                                |
|-------------------------------|--------------------------------|
| Котлы паровые вертикаль-      | Американскіе вѣсы завода „ГЛУ“ |
| ные системы „Шухова“ отъ      | въ Рутландѣ.                   |
| 60 до 210 кв. фут. пов. нагр. | Американскія желѣзныя тру-     |
| Американскіе паровые насосы   | бы завода National Tube        |
| завода „Блэкъ“ въ Бостонѣ.    | Works С°.                      |

УСТЬИНСКІЙ МЕТАЛЛИЧЕСКІЙ ЗАВОДЪ  
 БРАТЪЕВЪ  
 А. и С. Ив. Носенковыхъ.

МОСКВА,  
 Яузскія ворота, Устьинскій проѣздъ.

**ГВОЗДИ**

проволочные круглые.  
 проволочные гранные.  
 проволочные для толя.  
 проволочные для гонта.  
 проволочные обойные.  
 рѣзные и обойные.  
 рѣзные штукатурные.

**Шпильки** сапожные.

**Проволока** свѣтлая, черная и бронзирванная.

**Пружины** мебельныя и качальныя.

**Винты** съ гайками.

**Винты** (шурупы) для дерева, желѣзные и мѣдные.

**Болты** и глухари.

**Гайки** и шайбы.

**Заклепки** котельныя и другія.

**Лопаты** всѣхъ образцовъ.

**Рессоры** экипажныя.

**Кровати** желѣзныя.

**Молотки** кузнечныя и слесарныя.

**Приборы** дверныя, оконныя и печныя; золоченіе, серебреніе и никелированіе.

**Принимаются заказы**

по образцамъ, рисункамъ и чертежамъ

**НАСЛѢДНИКИ И. И. ЗУРОВА,**  
**ПРЕДСТАВИТЕЛИ**  
 Товарищества **ТАШИНА** желѣзодѣлательнаго завода  
**ТОРГОВЛЯ**  
 желѣзомъ листовымъ, котельнымъ, сортовымъ,  
 всевозможныхъ размѣровъ,  
**ЛИТЕЙНЫМЪ ЧУГУНОМЪ,**  
 ГВОЗДЯМИ РАЗНЫМИ и ДРУГИМИ ТОВАРАМИ.  
**СПЕЦІАЛЬНОСТЬ**

для желѣзныхъ дорогъ, фабрикъ, заводовъ и построекъ.

Въ Москвѣ — на Балчугѣ.

Въ Нижнемъ-Новгородѣ — на Нижнемъ базарѣ, во время ярмарки — на

Въ Симбирскѣ.

Адреса для телеграммъ: *МОСКВА—Зуровымъ.*

*НИЖНИЙ—Зуровымъ.*

*СИМБИРСКЪ—Зуровымъ.*

Адреса для писемъ: Москва, наследникамъ **И. И. Зурова**, на Балчугѣ.

Нижній-Новгородъ, наследникамъ **И. И. Зурова**.

Симбирскъ, наследникамъ **И. И. Зурова**.

**С.-ПЕТЕРБУРГСКОЕ ОБЩЕСТВО**  
**СТРАХОВАНІЙ**

== учрежденное въ 1858 году. ==

Основной капиталъ съ резервами свыше **14.000.000** руб.

Общество заключаетъ по весьма умѣреннымъ преміямъ:

1) Страхованія отъ огня.

2) Страхованія жизни.

3) Страхованія отъ несчастныхъ случаевъ:

а) отдѣльныхъ лицъ, б) групповыя, служащихъ въ разныхъ коммерческихъ и промышленныхъ предпріятіяхъ, в) коллективныя страхованія рабочихъ на фабрикахъ, заводахъ, рудникахъ и прочихъ предпріятіяхъ, а также судахъ, отъ несчастныхъ случаевъ, могущихъ приключиться съ ними при исполненіи служебныхъ обязанностей.

4) Страхованія транспортовъ

на рѣкахъ, моряхъ, по желѣзнымъ и грунтовымъ дорогамъ, а также **страхованіе корпусовъ** пароходовъ и судовъ отъ всѣхъ опасностей.

ГЛАВНОЕ АГЕНТСТВО находится въ г. Нижнемъ-Новгородѣ.

Главный Агентъ **Федоръ Михайловичъ Слѣпушкинъ.**

# ВОЛЖСКО-КАМСКІЙ КОММЕРЧЕСКІЙ БАНКЪ

Нижегородское Отдѣленіе.

Производитъ учетъ торговыхъ векселей и всякихъ другихъ срочныхъ обязательствъ за сроки отъ 1 до 9 мѣсяцевъ.

Выдаетъ ссуды подъ залогъ  $\frac{1}{2}\%$  бумагъ, гарантир. и не гарантитир. Правит., и подъ залогъ товаровъ и хлѣба (въ зернѣ).

Принимаетъ переводы денегъ во всѣ мѣста, гдѣ находятся отдѣленія и корреспонденты банка.

Принимаетъ на комиссію для полученія платежей — векселя, желѣзнодорожныя и другія квитанціи во всѣ мѣста, гдѣ находятся отдѣленія и корреспонденты банка, которые имѣются во всѣхъ торговыхъ пунктахъ —  $\blacklozenge$  Россіи.  $\blacklozenge$

Покупаетъ и продаетъ за свой счетъ  $\frac{1}{2}\%$  бумаги гарантир. и негарантир. Правит., съ незначительной разницей противъ существующихъ цѣнъ.

Продаетъ 5 $\frac{1}{2}\%$  съ выигрышами закладные листы Государственного Дворянскаго Земельнаго Банка, а также билеты 1-го и 2-го внутренняго съ выигрышами займа. Листы и билеты могутъ быть приобретаемы съ временнымъ залогомъ ихъ въ банкъ; первоначальная уплата въ такихъ случаяхъ не будетъ превышать 25—30 руб. для закладныхъ листовъ. Залогодателю немедленно выдается именная квитанція банка, съ указаніемъ въ ней № приобретеннаго билета. Частичныя уплаты принимаются по желанію залогодателя не меньше 10 руб. въ одинъ разъ. Порученія на покупку  $\frac{1}{2}\%$  бумагъ могутъ передаваться почтою.

*Принимаетъ суммы не меньше 100 руб. на вклады до востребованія, на опредѣленные сроки и на текущій счетъ.*

Нижегородское отдѣленіе открыто съ 9 $\frac{1}{2}$  час. утра до 3 час. пополудня ежедневно, кромѣ воскресныхъ и табельныхъ дней.

Правленіе Волжско-Камскаго Коммерческаго Банка — въ С.-Петербургѣ.

Отдѣленія его:

въ Москвѣ,	Казани,	Н.-Новгородѣ,	Сызрани,
Астрахани,	Кіевѣ,	Рыбинскѣ,	Ташкентѣ,
Баку,	Оренбургѣ,	Самарѣ,	Уфѣ,
Вяткѣ,	Перми,	Саратовѣ,	Харьковѣ,
Екатеринбургѣ,	Ростовѣ-на-Дону,	Симбирскѣ,	Царицынѣ.

Временныя отдѣленія Банка:

въ Нижегородской и Ирбитской ярмаркахъ.

# Ф. Л. СМИДТЪ и К<sup>о</sup>.

Инженеры и машиностроительные заводчики  
въ Копенгагенъ, К., Vestergade, 29. Отдѣленія: въ Лондонъ, Парижъ и Нью-Йоркъ.

## Главные представители въ Россіи торговый домъ КОСЪ и ДЮРРЪ

въ С.-Петербургѣ: Гороховая улица, домъ № 1.  
въ Москвѣ: Мясницкая улица, домъ № 13.

Полное устройство цементныхъ, кирпичныхъ и шамотов. заводовъ.

Обращаемъ вниманіе на наши патентованныя въ Россіи

### \* ЦИЛИНДРИЧЕСКІЯ МЕЛЬНИЦЫ (ROHRMÜHLE). \*

Эти нами изобрѣтенныя мельницы патентованы во всѣхъ культурныхъ государствахъ, въ виду чего считаемъ долгомъ предостеречь отъ пріобрѣтенія незаконныхъ поддѣлокъ, предлагаемыхъ также подъ названіемъ цилиндрическихъ мельницъ (Rohrmühlen Griesmühlen и т. д.).

Въ настоящее время на всемъ свѣтѣ нашими цилиндрич. мельниц. измалывается до 30.000.000 бочекъ портландъ-цемента въ годъ, такъ какъ онъ нынѣ уже введены на всѣхъ старыхъ и новыхъ первоклассныхъ цементныхъ заводахъ.

Полное оборудованіе заводовъ. Поставка отдѣльныхъ машинъ и механизмовъ. Устройство печей и сушиленъ.

Справки о насъ могутъ дать всѣ первоклассные русскіе и иностранные цементные заводы.

Ф. Л. СМИДТЪ и Комп.

## ТОРГОВЫЙ ДОМЪ

# К. БЕШЪ,

Москва, Фуркасовскій переулокъ, д. Кеппенъ.

◀• КАМЕННЫЙ УГОЛЬ, АНТРАЦИТЪ. •▶

◀• Коксъ литейный и газовый. •▶

Чугунъ русскій и заграничный всѣхъ сортовъ.

Огнеупорный кирпичъ, обыкновенный и фасонный высш. качества.

*Кислотоупорные сосуды для химическихъ заводовъ, гончарныя трубы для канализации и стоковъ завода Н. ВАХТЕРЪ и К<sup>о</sup>.*

Комнатныя циркуляціонныя экономическія печи системы „КАДЭ“.

ПАТЕНТОВАННЫЕ ШАРОВЫЕ НАСОСЫ „РЕЙНБО“.

Отдѣленіе въ НИЖНЕМЪ-НОВГОРОДѢ.

Екатеринбургское Отдѣленіе  
РУССКАГО ОБЩЕСТВА

ТОРГОВЛИ АПТЕКАРСКИМИ ТОВАРАМИ.

Екатеринбургъ,

*Пермской губ., Златоустовская ул., собств. д. № 34.*

**ПРАВЛЕНІЕ И ГЛАВНЫЙ СКЛАДЪ ВЪ С.-ПЕТЕРБУРГѢ.**

Аптекарскіе, москательные и химическіе товары.

Дезинфекціонныя средства и всякаго рода товары для домашняго  
обихода.

Минеральныя воды и краски.

Перевязочныя хирургическіе и резиновые предметы.

Косметическіе товары.

Тигли.

**Ціанистый калий.**

Прейскуранты высылаются бесплатно и на запросы от-  
вѣчаютъ немедленно.

**Лѣсопильный заводъ  
М. В. Волковъ и К<sup>о</sup>.**

**ВЪ Г. ОРАНИЕНБАУМѢ.**

**ПРОДАЖА**

лѣсныхъ матеріаловъ, досокъ, бревенъ, брусьевъ, рустикъ,  
вагонки, карнизы и проч. издѣлія.

**г. Ораніенбаумъ, близъ вокзала тел. № 69.**

Главная Контора въ С.-ПетербургѢ.

Знаменская ул., д. 15. Телеф. 2694.

СКЛАДЫ въ КронштадтѢ, Телефонъ 8.

ВЪ С.-ПЕТЕРБУРГѢ

дер. Ключки, правый берегъ р. Невы, № 2592.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
 ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА  
**ОГНЕУПОРНЫХЪ ИЗДѢЛИЙ**  
 и  
**СТРОИТЕЛЬНЫХЪ МАТЕРІАЛОВЪ.**

**ФАБРИКА:**

станція Лысьва, Пермь-  
 Тюменской ж. д.

**ПРАВЛЕНІЕ:**

С.-Петербургъ, Фонтан-  
 ка, № 21.

ПРОИЗВОДСТВО  
**ВСЕВОЗМОЖНЫХЪ ОГНЕУПОРНЫХЪ ИЗДѢЛИЙ,**

какъ-то:

**Для Мартэновскихъ печей:**

кирпича-динаса, ковшового, шамотнаго кирпича, ста-  
 кановъ и пробокъ для ковшей, кирпича для генера-  
 торовъ и проч.

**Для Доменныхъ печей:**

шамотнаго и кварцеваго кирпича, шамотныхъ леща-  
 дей системы Люрмана и другихъ, шамотной массы  
 для набивныхъ лещадей, лекальныхъ кирпичей для  
 воздухонагрѣвательныхъ аппаратовъ разныхъ си-  
 стемъ, легковѣснаго футеровочнаго кирпича для га-  
 зо- и воздухопроводныхъ трубъ и проч.

**ОГНЕУПОРНЫЕ МАТЕРІАЛЫ**

для пудлинговыхъ, сварочныхъ и другихъ печей, конверторовъ,  
 вагранокъ, печей Бишеру, паровыхъ котловъ и проч.

Массы для кладки всѣхъ сортовъ огнеупорныхъ кирпичей.

Фирма основана въ 1846 г.

# I. ФЕРБЕКЪ и К<sup>о</sup>.

Форстъ-Аахенъ.

## Постройка фабричныхъ трубъ

для всѣхъ промышленностей изъ радиальныхъ  
пустотѣлыхъ кирпичей.

Устройство заводскихъ печей, фундаментовъ  
подъ машины, вмазка паровыхъ котловъ и т. п.

Главный уполномоченный

## A. М Е Й Е Р Ъ.

МОСКВА, Мясницкая, д. Пегова, 1.

Число рабочихъ 1000.

## Отто Шваде и К<sup>о</sup>.

ФАБРИКА  
паровыхъ насосовъ „АВТОМАТЪ“.

Московское отдѣленіе: Мясницкая, № 21, противъ почтамта.  
— Адресъ для телеграмъ: „Автоматъ Москва“. Телефонъ № 2798. —

Спеціальность:  
вчетверо дѣйствующіе

➡ ПАРОВЫЕ НАСОСЫ „АВТОМАТЪ“ ➡  
горизонтальные и вертикальные для всякаго производства  
и всѣхъ цѣлей промышленности.

Паровые насосы „Автоматъ“  
Компаундъ и тройного расширения съ малымъ расходомъ пара.

**НАСОСЫ** для электрическаго привода,  
Большой складъ въ Москвѣ. По желанію на пробу.

Число рабочихъ 1000.

## Перечень фирмъ, помѣстившихъ объявленія

	<i>Стр.</i>
Артуръ Коппель . . . . .	XV
Бари, А. В. (строительная контора) . . . . .	VII
Бешъ, К. Торговый домъ . . . . .	XI
Виннеръ, В. И. Акціонерное О-во . . . . .	VI
Волжско-Камскій Коммерческій Банкъ . . . . .	X
Волковъ, М. В. и К <sup>о</sup> . . . . .	XII
Вольфъ, Р. . . . .	XVIII
Всеобщая Компанія Электричества . . . . .	XVI
Герлицъ, А. . . . .	XVIII
Густавъ Лнегъ . . . . .	III
Зурова, П. И. наслѣдники . . . . .	IX
Ианосковъ, Зуккау и К <sup>о</sup> , Т-во . . . . .	IV
Кольбе, Р. (техническое бюро) . . . . .	V
Колланъ, В. заводъ оцинков. желѣза . . . . .	XVII
„Линдеманъ Бр.“ . . . . .	XVII
Московского метал. завода, Т-во . . . . .	II
Носенковы, А. и С. Ив. бр., Устьинскій метал. заводъ . . . . .	VIII
Огнеупорныхъ издѣлій и строительн. матеріал. производства акц. о-ва . . . . .	XIII
Отто Дейтцъ (предст. Карлъ Винандъ) . . . . .	XVII
„Россия“ Страховое О-во . . . . .	I
Русское О-во торговли аптекарскими товарами (Екатеринбургское отд.) . . . . .	XII
Смидтъ и К <sup>о</sup> , представ. Коссъ и Дюръ (цилиндрич. мельницы) . . . . .	XI
С.-Петербургское О-во страхованій . . . . .	IX
„Уніонъ“, Русское Электрич. О-во (на 2-й стр. обложки).	
„Уральское Горное Обоарѣніе“ (на оборотъ діаграммы).	
Фербекъ Г. и К <sup>о</sup> . . . . .	XIV
Шваде, Отто и К <sup>о</sup> . . . . .	XIV
Шувалова, П. П. графа, заводы (на 3-й стр. обложки).	

111

Полный список работ

1	Введение
2	1. Общие сведения о работе
3	2. Цели и задачи исследования
4	3. Методика исследования
5	4. Результаты исследования
6	5. Заключение
7	6. Литература
8	7. Приложение
9	8. Заключение
10	9. Заключение
11	10. Заключение
12	11. Заключение
13	12. Заключение
14	13. Заключение
15	14. Заключение
16	15. Заключение
17	16. Заключение
18	17. Заключение
19	18. Заключение
20	19. Заключение
21	20. Заключение
22	21. Заключение
23	22. Заключение
24	23. Заключение
25	24. Заключение
26	25. Заключение
27	26. Заключение
28	27. Заключение
29	28. Заключение
30	29. Заключение
31	30. Заключение
32	31. Заключение
33	32. Заключение
34	33. Заключение
35	34. Заключение
36	35. Заключение
37	36. Заключение
38	37. Заключение
39	38. Заключение
40	39. Заключение
41	40. Заключение
42	41. Заключение
43	42. Заключение
44	43. Заключение
45	44. Заключение
46	45. Заключение
47	46. Заключение
48	47. Заключение
49	48. Заключение
50	49. Заключение
51	50. Заключение
52	51. Заключение
53	52. Заключение
54	53. Заключение
55	54. Заключение
56	55. Заключение
57	56. Заключение
58	57. Заключение
59	58. Заключение
60	59. Заключение
61	60. Заключение
62	61. Заключение
63	62. Заключение
64	63. Заключение
65	64. Заключение
66	65. Заключение
67	66. Заключение
68	67. Заключение
69	68. Заключение
70	69. Заключение
71	70. Заключение
72	71. Заключение
73	72. Заключение
74	73. Заключение
75	74. Заключение
76	75. Заключение
77	76. Заключение
78	77. Заключение
79	78. Заключение
80	79. Заключение
81	80. Заключение
82	81. Заключение
83	82. Заключение
84	83. Заключение
85	84. Заключение
86	85. Заключение
87	86. Заключение
88	87. Заключение
89	88. Заключение
90	89. Заключение
91	90. Заключение
92	91. Заключение
93	92. Заключение
94	93. Заключение
95	94. Заключение
96	95. Заключение
97	96. Заключение
98	97. Заключение
99	98. Заключение
100	99. Заключение
101	100. Заключение
102	101. Заключение
103	102. Заключение
104	103. Заключение
105	104. Заключение
106	105. Заключение
107	106. Заключение
108	107. Заключение
109	108. Заключение
110	109. Заключение
111	110. Заключение
112	111. Заключение
113	112. Заключение
114	113. Заключение
115	114. Заключение
116	115. Заключение
117	116. Заключение
118	117. Заключение
119	118. Заключение
120	119. Заключение
121	120. Заключение
122	121. Заключение
123	122. Заключение
124	123. Заключение
125	124. Заключение
126	125. Заключение
127	126. Заключение
128	127. Заключение
129	128. Заключение
130	129. Заключение
131	130. Заключение
132	131. Заключение
133	132. Заключение
134	133. Заключение
135	134. Заключение
136	135. Заключение
137	136. Заключение
138	137. Заключение
139	138. Заключение
140	139. Заключение
141	140. Заключение
142	141. Заключение
143	142. Заключение
144	143. Заключение
145	144. Заключение
146	145. Заключение
147	146. Заключение
148	147. Заключение
149	148. Заключение
150	149. Заключение
151	150. Заключение
152	151. Заключение
153	152. Заключение
154	153. Заключение
155	154. Заключение
156	155. Заключение
157	156. Заключение
158	157. Заключение
159	158. Заключение
160	159. Заключение
161	160. Заключение
162	161. Заключение
163	162. Заключение
164	163. Заключение
165	164. Заключение
166	165. Заключение
167	166. Заключение
168	167. Заключение
169	168. Заключение
170	169. Заключение
171	170. Заключение
172	171. Заключение
173	172. Заключение
174	173. Заключение
175	174. Заключение
176	175. Заключение
177	176. Заключение
178	177. Заключение
179	178. Заключение
180	179. Заключение
181	180. Заключение
182	181. Заключение
183	182. Заключение
184	183. Заключение
185	184. Заключение
186	185. Заключение
187	186. Заключение
188	187. Заключение
189	188. Заключение
190	189. Заключение
191	190. Заключение
192	191. Заключение
193	192. Заключение
194	193. Заключение
195	194. Заключение
196	195. Заключение
197	196. Заключение
198	197. Заключение
199	198. Заключение
200	199. Заключение

КС 180  
МЗЗ

2182

А. Матвѣевъ.



# ЖЕЛѢЗНОЕ ДѢЛО РОССИИ

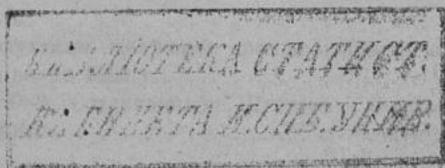
въ 1900 году.

Продолженіе Ежегодника „УРАЛЬСКІЕ МЕТАЛЛЫ“.

Годъ седьмой.

**БИБЛИОТЕКА  
СТАТИСТИЧЕСКОГО КАБИНЕТА  
ЛЕН. ГОС. УНИВЕРСИТЕТА**

Изданіе Уполномоченныхъ Съѣзда Уральскихъ Горнопромышленниковъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.  
1901.



ЭФ СПБГУ

13624 шк. 46.

А. Матвеев



ЖЕЛЕЗНОЕ ДЕЛО РОССИИ

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-литографія А. Лейферта, Большая Морская, д. 65

1901.

Продолженіе Емелодина УРАРСКИЕ МЕТАЛЛЫ

Библиотека  
экономического  
факультета  
СПбГУ

Годъ 667000

СТАТИСТИЧЕСКОЕ СЛѢДЕНІЕ  
ЗА СѢВЕРНЫМИ РАЙОНАМИ  
ЕВРАСИИ

Даннаго издательства Государственнаго Училища Императорскихъ Технологовъ

С.-ПЕТЕРБУРГЪ

1901

## ОГЛАВЛЕНИЕ.

Отъ редакціи . . . . .	Стр. I
------------------------	--------

### Описательный отдѣлъ.

1. Волнообразное движеніе въ развитіи міровой желѣзной промышленности. . . . .	1
2. Изслѣдованія и изученія переживаемаго русской желѣзодѣлательной промышленностью кризиса . . . . .	10
3. Производство и распредѣленіе продуктовъ желѣзной промышленности Юга и Урала. . . . .	24
4. Ввозъ и вывозъ продуктовъ желѣзной промышленности . . . . .	40
5. Результаты кризиса желѣзной промышленности и русскія цѣны на желѣзо въ будущемъ. . . . .	43
6. Движеніе цѣнъ на продукты желѣзной промышленности на главныхъ рынкахъ Россіи въ 1900 и 1901 годахъ . . . . .	49
Приложеніе. Диаграмма цѣнъ на желѣзо въ Москвѣ за періодъ съ 1898 по 1901 гг.	
7. Распредѣленіе потребленія чугуна, желѣза и стали по главнымъ районамъ за 1896, 1897, 1898 и 1899 годы. . . . .	71
8. Системы торговли чугуномъ въ Германіи, Великобританіи и С.-А. Соединенныхъ Штатахъ . . . . .	86
9. Производство продуктовъ желѣзной промышленности главныхъ странъ міра въ 1900 году . . . . .	99
С.-А. Соединенные Штаты . . . . .	100
Великобританія . . . . .	107
Германія . . . . .	114
Франція . . . . .	119
Бельгія . . . . .	123
10. Торговля продуктами желѣзной промышленности въ главнѣйшихъ странахъ міра въ 1900 г. . . . .	124
11. Конкуренція С.-А. Соединенныхъ Штатовъ и Великобританіи въ желѣзномъ дѣлѣ . . . . .	144
12. Доменные газы, какъ источникъ дешевой силовой энергіи . . . . .	165

## Статистическій отдѣлъ.

Введеніе къ статистическимъ таблицамъ . . . . .	I.
Таблицы:	
I. Выплавка чугуна въ главнѣйшихъ государствахъ въ 1870—1900 гг.	1
Приложеніе. Диаграмма міровой выплавки чугуна.	
II. Выплавка чугуна въ Россіи по районамъ въ 1880—1900 гг. . . . .	2
III. Производство желѣза и стали въ Россіи въ 1890—1900 гг. . . . .	3
IV. Производительность частныхъ и казенныхъ горныхъ заводовъ въ 1899 и 1900 годахъ (чугунъ, желѣзо и сталь):	
Сѣверныхъ заводовъ . . . . .	4
Уральскихъ „ . . . . .	5
Замосковныхъ „ . . . . .	10
Южныхъ „ . . . . .	13
Юго-западныхъ „ . . . . .	14
Польскихъ „ . . . . .	15
Сибирскихъ и Финляндскихъ заводовъ . . . . .	18
V. Распредѣленіе продуктовъ желѣзодѣлательнаго производства заводовъ Юга Россіи въ 1900 г. . . . .	19
VI. Распредѣленіе производства заводовъ Урала по рынкамъ сбыта въ 1900 году:	
1. Чугунъ не въ дѣлѣ . . . . .	40
2. Полупродукты . . . . .	44
3. Обрѣзки, концы, обсѣчки и т. п. . . . .	48
4. Сталь специальная не въ дѣлѣ . . . . .	50
5. Желѣзо и сталь листовыя:	
а) кровельное . . . . .	52
б) посудное и парсовое . . . . .	56
с) котельное, кубовое и т. п. . . . .	56
д) разное . . . . .	58
6. Желѣзо и сталь сортовыя:	
а) полосовое, узкополосн. и рѣзное . . . . .	62
б) шинное, узкошинное . . . . .	66
с) обручное и полуовальное . . . . .	68
д) каретное, шинно-кадетное и экипажное . . . . .	72
е) круглое и полукруглое . . . . .	72
ф) квадратное . . . . .	76
г) угловое . . . . .	78
h) специальнаго назначенія . . . . .	80
j) фасонное . . . . .	82
к) разное . . . . .	84
7. Рельсы, скрѣпленія, желѣзнодорожныя принадлежности . . . . .	90
8. Издѣлія желѣзныя и стальные . . . . .	92
9. „ изъ чугуна . . . . .	94
10. „ разныя . . . . .	96
VII. Сводная таблица отпуска заводами Урала продуктовъ желѣзодѣлательнаго производства въ 1900 году . . . . .	100

### III

	<i>Стр.</i>
VIII. Сводная таблица распределенія по рынкамъ сбыта всѣхъ продуктовъ желѣзодѣлательнаго производства Уральскихъ заводовъ за 1900 г. . . . .	104
IX. Сводная таблица распределенія уральскихъ металловъ по рынкамъ сбыта въ 1900 г. . . . .	106
X. Ввозъ чугуна, желѣза и стали въ Россію за 1900 годъ, съ подразделеніемъ по таможнямъ . . . . .	110
XI. Сравнительная таблица ввоза въ Россію чугуна, желѣза и стали, издѣлій изъ нихъ и машинъ за 1895—1900 гг. . . . .	112—113
XII. Ввозъ чугуна, желѣза и стали въ Россію въ 1899 г., съ подразделеніемъ по таможнямъ . . . . .	112—113
XIII. Распределеніе продуктовъ желѣзодѣлательнаго производства заводовъ Юга Россіи въ 1899 г. . . . .	114
Таблицы желѣзнодорожныхъ перевозокъ металловъ за 1899 г.:	
XIV. Производства заводовъ Юга Россіи:	
а) Чугуна не въ дѣлѣ . . . . .	122
б) Желѣза и стали не въ дѣлѣ . . . . .	126
в) Рельсовъ, рельсовыхъ скрѣпленій и т. п. . . . .	130
XV. Производства Уральскихъ заводовъ:	
а) Чугуна не въ дѣлѣ . . . . .	136
б) Желѣза и стали не въ дѣлѣ. . . . .	140
в) Рельсовъ, рельсовыхъ скрѣпленій и проч. . . . .	144
XVI. Заграничнаго производства:	
а) Чугуна не въ дѣлѣ . . . . .	150
б) Желѣза и стали не въ дѣлѣ . . . . .	154
XVII. Производства заводовъ Царства Польскаго:	
а) Чугуна не въ дѣлѣ . . . . .	160
б) Желѣза и стали не въ дѣлѣ . . . . .	161
в) Рельсовъ, рельсовыхъ скрѣпленій и т. п. . . . .	161

### Справочный отдѣлъ.

1. Адреса заводууправленій, представителей и конторъ и другія справочныя свѣдѣнія объ Уральскихъ горныхъ заводахъ. . . . .	166
2. Адреса заводууправленій, представителей и конторъ и другія справочныя свѣдѣнія о заводахъ остальныхъ горнопромышленныхъ раіоновъ Россіи . . . . .	174
3. Таблицы желѣзнодорожныхъ тарифовъ на чугунъ и желѣзо не въ дѣлѣ отъ Н.-Новгор да и Н.-Тагила до всѣхъ станцій сѣти русскихъ жел. дорогъ . . . . .	183

VIII. Состояние хозяйства в 1900 году. 100

IX. Состояние хозяйства в 1901 году. 100

X. Состояние хозяйства в 1902 году. 100

XI. Состояние хозяйства в 1903 году. 100

XII. Состояние хозяйства в 1904 году. 100

XIII. Состояние хозяйства в 1905 году. 100

XIV. Состояние хозяйства в 1906 году. 100

XV. Состояние хозяйства в 1907 году. 100

XVI. Состояние хозяйства в 1908 году. 100

XVII. Состояние хозяйства в 1909 году. 100

XVIII. Состояние хозяйства в 1910 году. 100

XIX. Состояние хозяйства в 1911 году. 100

XX. Состояние хозяйства в 1912 году. 100

XXI. Состояние хозяйства в 1913 году. 100

XXII. Состояние хозяйства в 1914 году. 100

XXIII. Состояние хозяйства в 1915 году. 100

XXIV. Состояние хозяйства в 1916 году. 100

XXV. Состояние хозяйства в 1917 году. 100

XXVI. Состояние хозяйства в 1918 году. 100

XXVII. Состояние хозяйства в 1919 году. 100

XXVIII. Состояние хозяйства в 1920 году. 100

XXIX. Состояние хозяйства в 1921 году. 100

XXX. Состояние хозяйства в 1922 году. 100

Справочный отдел

I. Справочный отдел. 100

II. Справочный отдел. 100

III. Справочный отдел. 100

IV. Справочный отдел. 100

V. Справочный отдел. 100

VI. Справочный отдел. 100

VII. Справочный отдел. 100

VIII. Справочный отдел. 100

IX. Справочный отдел. 100

X. Справочный отдел. 100

XI. Справочный отдел. 100

XII. Справочный отдел. 100

XIII. Справочный отдел. 100

XIV. Справочный отдел. 100

XV. Справочный отдел. 100

XVI. Справочный отдел. 100

XVII. Справочный отдел. 100

XVIII. Справочный отдел. 100

XIX. Справочный отдел. 100

XX. Справочный отдел. 100

XXI. Справочный отдел. 100

XXII. Справочный отдел. 100

XXIII. Справочный отдел. 100

XXIV. Справочный отдел. 100

XXV. Справочный отдел. 100

XXVI. Справочный отдел. 100

XXVII. Справочный отдел. 100

XXVIII. Справочный отдел. 100

XXIX. Справочный отдел. 100

XXX. Справочный отдел. 100

Выпуская въ свѣтъ седьмой Ежегодникъ, мы считаемъ вполне своевременнымъ оглянуться назадъ и посмотреть на то, что нами сдѣлано втеченіе 7 лѣтъ. Такой ретроспективный взглядъ дастъ намъ возможность вспомнить исторію возникновенія Ежегодника, его развитія и тѣ принципы, которымъ онъ стремился служить.

Программа, наша какъ увидимъ ниже, сложилась, подъ вліяніемъ естественныхъ условій, а не была задана напередъ, и потому историческое изученіе ея дастъ возможность проверить нашу работу и опредѣлить, во первыхъ, въ какой мѣрѣ Ежегодникъ отвѣчаетъ предъявляемымъ къ нему требованіямъ, и во вторыхъ, что предстоитъ намъ еще дѣлать, чтобы посильно служить нашей желѣзной промышленности.

Семь—восемь лѣтъ тому назадъ вниманіе дѣловыхъ сферъ, соприкасающихся съ желѣзной промышленностью, поглощалось исключительно Южно-русскимъ и Донецкимъ районами, которые переживали тогда юношескій счастливый періодъ, полный самыхъ радужныхъ надеждъ. И дѣйствительно, Югъ не могъ не останавливать на себѣ всеобщаго вниманія, такъ какъ являлъ собою нѣчто необычайное, росъ быстро и обѣщалъ быть богатыремъ. Да онъ

и былъ бы имъ, если-бы излишняя заботливость о немъ не причинила ему вреда.

Съдой Уралъ въ то время былъ, что называется, въ опалѣ. Опекуны Юга подчасъ ироничѣски смотрѣли на его скромную задачу—снабженія народнаго рынка желѣзомъ, и предрекали ему медленную смерть подъ натискомъ растущаго Юга. Находились смѣльчаки изъ лицъ, почитающихся за освѣдомленныхъ, которые заживо гѣли отходную Уралу. Немудрено поэтому, что интересы послѣдняго, при обсужденіи тѣхъ или иныхъ мѣръ, способствующихъ развитію желѣзнаго дѣла, почти всегда игнорировались. Крѣпко увѣренный въ своихъ силахъ, выдавшій на своемъ вѣку всякіе виды, Уралъ отмалчивался, работая, какъ гномъ, безъ шума и треска. А нареканія на него все росли и росли и начинали даже переходить границы допустимаго; явилась настоящая надобность обороняться и стараться выяснить, наконецъ, роль Урала.

Не то, чтобы спеціально съ этой цѣлью (цѣль скорѣе чувствовалась, чѣмъ отчетливо сознавалась), а больше для того, чтобы внести свою лепту на общую пользу, я принялъ въ 1894 году изданіе Ежегодника «Уральскіе металлы».

Въ первомъ году своего изданія, называясь еще только «Свѣдѣніями о металахъ Уральскихъ горныхъ заводовъ», этотъ ежегодникъ далъ статистическія свѣдѣнія о продажѣ металловъ, по скольку онѣ касались Нижегородской ярмарки, и небольшой торговый обзоръ. Въ послѣднемъ, между прочимъ, было помѣщено нѣсколько словъ, которыми какъ-бы намѣчала будущая программа ежегодника.

Русскій желѣзозаводчикъ и теперь даже сравнительно плохо знаетъ свой рынокъ, а семь лѣтъ тому назадъ у него не было никакихъ данныхъ, по которымъ онъ могъ бы составить себѣ понятіе о рынкѣ. Болѣе или менѣе удовлетворительное знаніе составляло профессиональный секретъ кучки людей, занимавшихся скупкой желѣза на Нижегородской ярмаркѣ. Естественно, что какихъ-либо свѣдѣній

для опредѣленія хода торговли и для соображеній при рѣшеніи рыночныхъ вопросовъ почти не было. Сплошь и рядомъ заводчикъ работалъ, и въ навигацію доставлялъ на рынокъ то, чего не было нужно, тогда какъ нужные сорта отсутствовали.

Ежегодникъ имѣлъ цѣлью дать кое-какой руководящій матеріаль, и выпускъ 1895 г. дѣйствительно стремится охарактеризовать торговлю не только на Нижегородской ярмаркѣ, но и повсемѣстно, при чемъ въ двухъ заключительныхъ страницахъ обзора дѣлается попытка выяснить разницу рыночныхъ условій Урала и Юга со ссылкой на разность экономическихъ положеній обоихъ районовъ.

Статистика ежегодника 1895 года является уже болѣе полной, она обнимаетъ собою почти всѣ уральскіе рынки. Кромѣ того, въ этомъ же году были даны нѣкоторыя справочныя свѣдѣнія о заводахъ, цѣнахъ и желѣзнодорожныхъ тарифахъ.

Въ 1896 году ежегодникъ посвящаетъ общему положенію желѣзной промышленности уже цѣлый описательный отдѣлъ, гдѣ стремится болѣе детально ознакомить читателей съ дѣйствительнымъ положеніемъ желѣзныхъ дѣлъ вообще, а на Уралѣ въ особенности.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, была сдѣлана попытка нормировать преисъ-курантныя расцѣнки. Это весьма благое начинаніе, исполненіе котораго крайне желательно даже и теперь, для единичнаго лица едва ли выполнимо.

Наиболѣе компактнымъ, а въ тоже время и капитальнымъ трудомъ представляется ежегодникъ 1897 года. Его обширный описательный отдѣлъ даетъ уже систематически изложенное изслѣдованіе экономики желѣзнаго дѣла на Уралѣ, гдѣ фізіономія Урала вырисовывается съ полной опредѣлительностью. Передъ читателями возстаетъ не дряхлый доживающій свой вѣкъ старикъ, какимъ его старались изобразить услужливые друзья Юга, а мощный исполинъ, полный силъ и жизнеспособности. Детально было выяснено, что Уралъ работаетъ дешевле Юга,

да и къ рынку приспособленъ неизмѣримо лучше его. Съ полной откровенностью, свойственной только Уралу, ежегодникъ рассказываетъ о доходности заводовъ. Здѣсь видны не спекулятивныя дутыя цифры грюндерства, рассчитанныя на биржевую наживу, а добросовѣстные подсчеты, вытекающіе изъ фактическихъ данныхъ.

Ежегодникъ 1897 года сильнѣе, чѣмъ раньше, захватываетъ общее положеніе желѣзнаго дѣла Россіи, даетъ сжатый очеркъ выдающихся фактовъ въ жизни желѣзной промышленности и посвящаетъ специальную статью обзору рынковъ заграницей.

Итакъ, съ 1897 года программа ежегодника — служеніе съ одной стороны всему русскому желѣзному рынку, а съ другой Уралу—выяснилась вполнѣ.

Дальнѣйшіе годы были свидѣтелями развитія Ежегодника и служенія его этой программѣ.

Посвятивъ „Ежегодникъ“ всему русскому желѣзному дѣлу, мы задумали собирать въ Ежегодникѣ данныя о производствѣ и распредѣленіи продуктовъ всѣхъ заводовъ Россіи, какъ это дѣлалось до сихъ поръ для заводовъ Урала. Выполнить это однако въ той мѣрѣ, какъ мы хотѣли намъ не удалось, ибо для этого необходимо, чтобы всѣ русскіе заводчики отнеслись съ сочувствіемъ къ намѣченнымъ нами цѣлямъ. А это далеко не оправдалось. Свѣдѣнія о распредѣленіи производствъ мы получили только отъ очень не многихъ заводовъ, управляющіе которыми прекрасно сознаютъ пользу гласности и научной, детальной разработки статистическихъ данныхъ промышленности. Тогда, чтобы хоть приблизительно ориентироваться въ распредѣленіи продуктовъ другихъ районовъ, кромѣ Урала, мы прибѣгли къ разработкѣ „Статистики перевозокъ“.

Хотя, какъ мы увидимъ ниже, не много еще сдѣлано въ этомъ направленіи, но мы надѣемся, что и тѣ приближенія, которыя нами получены, окажутся при существующихъ условіяхъ, полезными и дадутъ возможность дѣлать нѣкоторые выводы и заключенія.

Вмѣстѣ со статистическимъ матеріаломъ Ежегодники всегда стремились дать возможно больше свѣжихъ торгово-промышленныхъ свѣдѣній. Если же съ послѣдними, равно какъ и со статистикой, приходится иногда запаздывать, то причиной этому съ одной стороны служатъ слишкомъ долгіе періоды, въ которые появляется Ежегодникъ, т.-е. сама форма изданія, а съ другой—недостатокъ и несоотвѣтствіе имѣющагося у насъ въ желѣзномъ дѣлѣ статистическаго матеріала.

Характеръ Ежегодника, имѣющаго цѣлью разсмотрѣніе цѣлой серіи статистическихъ данныхъ, суммирование ихъ за цѣлый годъ и составленіе выводовъ изъ этихъ данныхъ, естественно заставляетъ составителя много поработать, чтобы всѣ цифры, поступающія съ разныхъ сторонъ, привести въ болѣе или менѣе удачную связь.

Такимъ образомъ, прежде чѣмъ занести на страницы Ежегодника все наиболѣе выдающееся, мы квалифицируемъ всѣ явленія въ жизни желѣзнаго дѣла, и, естественно, наши выводы должны касаться многихъ фактовъ, имѣющихъ уже историческое значеніе.

Повседневныя же данныя какъ статистики желѣзнаго дѣла, такъ и желѣзной торговли, помѣщаются у насъ въ періодической специальной печати, которая обратила въ послѣднее время значительно больше вниманія на эту отрасль промышленности. Привѣтствуя это явленіе вообще, не можемъ не отмѣтить въ этомъ отношеніи Торгово-Промышленную Газету, которая, благодаря особому вниманію, удѣляемому желѣзному дѣлу ея редакторомъ М. М. Оедоровымъ, идетъ впереди всѣхъ повременныхъ торговыхъ изданій и даетъ наиболѣе своевременную и наиболѣе разработанную статистику производства и торговыхъ цѣнъ желѣзной промышленности.

Значительною полнотою стали отличаться и статистическія свѣдѣнія Горнозаводскаго Листка, который помѣщаетъ на своихъ страницахъ труды Статистическаго Бюро при Совѣтѣ Съѣзда Горнопромышленниковъ Юга Россіи.

Въ предлагаемомъ выпускѣ имѣются нѣкоторыя измѣненія противъ прежнихъ лѣтъ. Такъ, въ значительной степени измѣнена система расположенія отдѣльныхъ таблицъ и введена цѣлая серія улучшеній, работа въ каковомъ направленіи будетъ продолжаться.

Статистика иностраннаго ввоза и вывоза значительно расширена раздѣленіемъ ввоза по таможеннымъ. Текстъ Ежегодника увеличенъ какъ введеніемъ болѣе подробныхъ торговыхъ обзоровъ—съ таблицами цѣнъ, — такъ и помѣщеніемъ нѣсколькихъ статей экономическаго характера.

Статьи эти, касающіяся выдающихся явленій въ жизни желѣзной промышленности, естественно должны представить интересъ, ибо теперь ни техника безъ экономическихъ началъ, ни экономическія свѣдѣнія безъ техники существовать не могутъ. Связь между этими двумя основами промышленности столь велика, что подчасъ бываетъ очень трудно сказать, гдѣ начинаются техническія и гдѣ кончаются экономическія задачи.

Также значительно больше вниманія удѣляемъ мы и иностраннымъ государствамъ. Подробно собранныя данныя о производствѣ, ввозѣ и вывозѣ первыхъ желѣзодѣлательныхъ странъ міра даютъ намъ возможность сравнивать съ ними нашу страну, которая теперь уже занимаетъ четвертое мѣсто среди міровыхъ производителей чугуна. Сравненіе съ другими государствами должно натолкнуть насъ на цѣлый рядъ выводовъ и заключеній и побуждать къ болѣе тщательному знакомству съ отечественною промышленностью.

Въ значительной степени также расширенъ и справочный отдѣлъ, который даетъ свѣдѣнія о значительномъ количествѣ заводскихъ предпріятій всей Россіи.

Мы нашли также полезнымъ помѣстить таблицы фрахтовъ на чугунъ и желѣзо отъ Нижняго Новгорода и Нижняго Тагила до всѣхъ станцій Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ будущихъ нашихъ Ежегодникахъ мы надѣемся раз-

вить еще и другіе отдѣлы, первымъ изъ которыхъ явится финансовый,—гдѣ мы постараемся давать главныя данныя изъ отчетовъ акціонерныхъ желѣзодѣлательныхъ предприятий, чтобы этимъ ближе подходить къ изученію положенія желѣзнаго дѣла въ отдѣльныхъ районахъ.

Такимъ образомъ разработка всѣхъ вопросовъ, связанныхъ съ желѣзнымъ дѣломъ Россіи и, главнымъ образомъ, изученіе всѣхъ отраслей производства желѣза, экономического положенія этихъ отраслей, условій сбыта продуктовъ желѣзной промышленности, явится ближайшей задачей нашихъ Ежегодниковъ. Совершенствуя каждый выпускъ Ежегодниковъ, мы постараемся сдѣлать изъ нихъ дѣйствительно необходимое настольное пособіе каждому желѣзопромышленнику, каждому интересующемуся русскимъ желѣзнымъ дѣломъ.

Что наша работа въ этомъ направленіи и теперь не пропадаетъ даромъ, это показали намъ прожитыя семь лѣтъ. Мы видимъ, что Ежегодники заслуживаютъ вниманіе, хотя и не всеобщее, но все же большого числа заводчиковъ, торговцевъ и лицъ, связанныхъ съ желѣзнымъ дѣломъ.

Нѣкоторые изслѣдователи тѣхъ или другихъ отраслей нашей желѣзной промышленности пользовались матеріаломъ Ежегодниковъ.

Изъ такихъ изслѣдователей необходимо указать на г. Расинскаго, давшаго цѣлую серію крайне интересныхъ статистико-экономическихъ подсчетовъ для желѣзной промышленности главнѣйшихъ районовъ Россіи.

Также постоянно цитируетъ наши Ежегодники и г. М. Verstraete въ своей книгѣ «L'Oural», которая является результатомъ изученія русской горнозаводской промышленности г. Верстратъ.

Періодическая — общая и специальная — литература всегда останавливалась на нашихъ Ежегодникахъ, вполне сочувствуя ихъ цѣли и направленію.

Начиная со второго года своего существованія наше изданіе черпало матеріальныя средства, главнымъ образомъ

отъ объявленій. Кромѣ того, оно субсидировалось Горнымъ Департаментомъ и Министерствомъ Финансовъ. Затѣмъ, не малую поддержку оказывали и сами заводчики Урала путемъ распространенія книжки среди своихъ главныхъ служащихъ.

По мѣрѣ того, какъ расширялась программа, изданіе дѣлалось не подѣ силу частному лицу, съ другой стороны, нахожденіе его въ частныхъ рукахъ не обезпечивало продолжительности его существованія. Эти два обстоятельства побудили меня согласиться на предложеніе моихъ товарищей—Уполномоченныхъ съѣзда Уральскихъ горнопромышленниковъ—издавать съ 1899 года Ежегодникъ на средства Уполномоченныхъ, а за собой оставить редактированіе его.

Предлагаемый выпускъ Ежегодника составленъ при непосредственномъ и дѣятельномъ участіи горнаго инженера Ф. Ф. Фоссъ, а также при участіи пом. секр. Уполном. Съѣзда Г. Ур. М. А. Фейдмана и моего постояннаго сотрудника С. П. Фармаковского.

*А. Матвѣевъ.*



Пока желѣзо не сдѣлалось основаніемъ міровой промышленности, промышленныхъ кризисовъ не было, исключая конечно тѣхъ, которые происходили отъ войнъ, голодовокъ и повальныхъ болѣзней.

Если прослѣдимъ по статистическимъ даннымъ годы промышленныхъ кризисовъ въ странахъ Западной Европы и Сѣверной Америки, то увидимъ, что промышленные кризисы начинались въ каждой странѣ только послѣ того, какъ эта страна успѣвала развить свою желѣзную промышленность.

Раньше всего — въ 1803 году — начались кризисы въ Англіи и во Франціи, бывшихъ въ тѣ времена единственными поставщиками желѣза на міровые рынки, а С. Ш. присоединились къ циклу кризисовъ только въ 1814 году, т. е. тогда, когда заводы штатовъ начали производить такое количество чугуна, что вліяніе ихъ на міровомъ рынкѣ стало чувствительнымъ. Германія же и Бельгія долго еще наслаждались покоемъ и только съ 1837 года приняли участіе въ общемъ промышленномъ движеніи.

На таблицѣ „А“ сгруппированы эти данныя.

Таблица „А“.

Годы промышленных кризисовъ въ различныхъ странахъ.

СТРАНЫ.	ГОДЫ КРИЗИСОВЪ.													
С. А. С. Ш.	—	—	1814	1818	1826	—	1837	1847	1857	1867	1873	1882	1897	1900
Великобр.	1803	1810	1815	1818	1826	1830	1837	1847	1857	1866	1873	1883	1897	1900
Франція	1804	1810	1813	1818	1826	1830	1837	1847	1856	1866	1873	1882	1897	1900
Бельгія	—	—	—	—	—	—	1837	1848	1855	1864	1873	1882	1897	1900
Германія	—	—	—	—	—	—	1837	1847	1855	—	1873	1882	1897	1900
Россія	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1899

Желѣзо есть основа современной промышленной системы, и, если эта система нарушается и колеблется, то, естественно, прежде всего въ каждомъ случаѣ такого колебанія обращать вниманіе на фундаментъ.

Исслѣдованія въ этомъ направленіи приводятъ къ заключенію, что состояніе желѣзнаго дѣла является основнымъ показателемъ всемірной промышленности, а цѣны на чугунъ и продукты желѣзной промышленности лучше, чѣмъ цѣны на хлѣбъ, опредѣляютъ конечныя точки (приливы и отливы) цикловъ въ экономической жизни.

Если прослѣдить цѣну чугуна на международномъ и на отдѣльныхъ рынкахъ за все столѣтіе годъ за годомъ и отмѣтить годы промышленныхъ кризисовъ, то увидимъ, что промышленные кризисы слѣдуютъ непосредственно за годами самой высокой цѣны на чугунъ. Такое сопоставленіе сдѣлано для Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ на англійскій чугунъ, и результаты изображены на таб. „Б“. Въ годину кризиса цѣна на чугунъ падаетъ и въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ стоитъ на низкомъ уровнѣ, чтобы опять начать регулярно (болѣе или менѣе) подниматься и опредѣлить собою критическую точку для слѣдующаго цикла промышленнаго оживленія.

Начиная съ 1826 года цѣны на чугунъ извѣстны съ достаточною достовѣрностью, и, считая съ этой даты до 1882 года, можно опредѣлить шесть промышленныхъ кризисовъ

Таблица „Б“.

Вышія и нисшія цѣны на шотландскій чугуны въ Нью-Йоркѣ съ 1825 г. по 1882 годъ.

		Низкія.	Высокія.	Годъ.				
Низкія,	Высокія,	35	75	1825	114% увелич.			
		50	70	1826				
	Кризисъ.	50	55	1827				
		50	55	1828				
		40	55	1829				
		40	50	1830				
		40	47,50	1831				
		40	47,50	1832				
		37,50	47,50	1833				
		37,50	48	1834				
Низкія,	Высокія,	38	42,50	1835	86% увелич.			
		38	62,50	1836				
	Кризисъ.	40	70	1837				
		37,50	55	1838				
		37,50	45	1839				
		32,50	40	1840				
		32	37,50	1841				
		23,50	35	1842				
		22,50	32	1843				
		30	35	1844				
Низкія,	Высокія,	30	52,50	1845	133% увелич.			
		35	42,50	1846				
	Кризисъ.	30	42,50	1847				
		25	37,50	1848				
		22,50	27,50	1849				
		21	24	1850				
		19	25	1851				
		19	31	1852				
		28,50	38	1853				
		Низкія,	Высокія,	32		42,50	1854	123% увелич.
26,50	37			1855				
Кризисъ.	29		37	1856				
	28		37,50	1857				
	22		27	1858				
	22		31,50	1859				
	20,50		27	1860				
	20		24,50	1861				
	21		33	1862				
	32,50		45	1863				
Низкія,	Высокія,	43	80	1864	300% увелич.			
		40	55	1865				
	Кризисъ.	42	55	1866				
		38	49	1867				
		35	45,75	1868				
		34,50	45	1869				
		31	37	1870				
		30	39	1871				
		33,50	61	1872				
		Низкія,	Высокія,	37		52	1873	103% увелич.
33	45			1874				
Кризисъ.	29		41	1875				
	27,50		34	1876				
	25		28	1877				
	21,50		26,50	1878				
	19		30,50	1879				
	Низкія,		Высокія,	21	35	1880	84% увелич.	
				22	26	1881		
			Кризисъ.	23	26,50	1882		

и слѣдовательно 7 такихъ періодовъ оживленія и сокращенія въ промышленной дѣятельности. Затѣмъ 13 лѣтъ не было промышленныхъ кризисовъ, что ясно видно изъ цѣнъ на чугунъ. Денежные же кризисы и биржевыя паники, происходившіе отъ условій, ничего общаго съ желѣзнымъ дѣломъ не имѣющихъ, отражались на ходѣ желѣзной промышленности незначительно.

Такимъ образомъ до 1895 года тянулся промежутокъ сравнительно спокойной и тихой промышленной жизни, въ

Таблица „С“.

Высшія и нисшія цѣны на чугунъ въ Глазго и Филадельфіи съ 1883 г. по настоящее время.

Годъ.	Г Л А З Г О. Цѣна.		Ф И Л А Д Е Л Ъ Ф І Я. Цѣна.	
	Нисшая. Шиллинги и пены за тонну.	Высшая.	Нисшая. Доллары за тонну.	Высшая
1883 . . . . .	44/2	48/3	21.—	25.—
1884 . . . . .	41/3	43/5	18.50	20.50
1885 . . . . .	41/1	42/10	17.75	18.25
1886 . . . . .	38/4	43/3	18.25	20.—
1887 . . . . .	39/5	46/4	20.50	21.50
1888 . . . . .	37/10	42/	18.—	21.—
1889 . . . . .	41/3	61/5	17.—	19.25
1890 . . . . .	44/7	61/1	18.—	19.90
1891 . . . . .	43/8	51/2	17.50	17.75
1892 . . . . .	40/10	45/11	15.—	17.50
1893 . . . . .	40/9	45/3	13.75	15.—
1894 . . . . .	41/9	43/8	12.50	13.37
1895 . . . . .	41/4	47/10	12.—	14.50
1896 . . . . .	45/10	48/7	12.50	13.56
1897 . . . . .	44/2	48/4	11.75	12.75
1898 . . . . .	45/10	49/7	11.25	12.—
1899 . . . . .	57/10	79/4	11.50	25.—
1900 . . . . .	67/5	77/10	16.—	23.—
1901 (октябрь)		53		14.5

теченіе котораго успѣлъ накопиться достаточный запасъ свободныхъ средствъ, пожелавшихъ найти себѣ примѣненіе. И вотъ началось промышленное оживленіе—начался періодъ большого строительства, періодъ улучшенія условій жизни, путей сообщенія и производства въ культурныхъ странахъ и въ дебряхъ дикихъ странъ. Потребовались такія количества желѣзныхъ матеріаловъ, поставить которыя не была въ состояніи даже развившаяся до громадныхъ размѣровъ желѣзная промышленность, и цѣна на продукты желѣзной промышленности стала расти.

Высшія и нисшія цѣны на чугуны съ 1883 года по настоящее время представлены на таб. „С\*“ для двухъ пунктовъ: Глазго и Филадельфіи. Въ 1898 году положеніе желѣзнаго дѣла было цвѣтущее, выплавка чугуна достигла 36,658,272 тоннъ, послѣ 29,868,239 тоннъ выплавленныхъ въ 1895 г., а въ 1899 году міровая желѣзная промышленность съ выплавною чугуна въ 40,401,675 тоннъ достигла такого развитія, что этотъ годъ, какъ мы уже говорили въ предыдущей книгѣ, занялъ въ исторіи желѣзнаго дѣла всего свѣта выдающееся положеніе—невиданное до сихъ поръ.

Теперь мы видимъ, что 1899 годъ и начало 1900 года были той кульминаціонной—критической—точкой, на которой закончился циклъ промышленнаго оживленія за восьмой періодъ 19-го столѣтія.

Всѣ признаки и факторы промышленнаго кризиса оказались на лицо и въ Россіи въ разсматриваемый періодъ, и начало его надо отнести къ 1899 году, когда выяснилось, что желѣзнодорожная строительная дѣятельность подъ вліяніемъ отсутствія денежныхъ средствъ должна сократиться, и металлургическіе заводы не будутъ непрерывно питаться казенными заказами.

Въ 1899 году, приблизительно какъ и въ два предшествовавшіе года, потребленіе заказаннаго для надобно-

стей казны металла опредѣлялось не менѣе 60 милл. пудовъ, т. е. обнимало почти все ежегодное производство тоговаго металла южныхъ заводовъ.—Эти 60 милл. пудовъ складывались изъ:

Рельсовъ.. .. .	27 милл. пуд.
Скрѣпленій.. .. .	3,6 „ „
Паровозовъ 905 ш. по 3600 пуд. метал.	3,3 „ „
Вагоновъ пассаж. 799 ш. по 400 пуд.	0,4 „ „
Вагоновъ товарныхъ и платформъ	
24900 ш. по 200 пуд.....	5,0 „ „
Переводовъ .. .. .	0,6 „ „
Осей .. .. .	1,1 „ „
Бандажей.....	2,4 „ „
Мостоваго желѣза, верхняго строенія	
мостовъ и проч.....	6,8 „ „

---

Итого около..... 50,2 милл. пуд.

Заказы военнаго вѣдомства, оружейныхъ заводовъ, морского министерства, артиллеріи и проч. до..... 9 милл. пуд.

Кромѣ этихъ количествъ металла, непосредственно отправленныхъ съ заводовъ казнѣ, надо имѣть въ виду и тѣ количества, которыя отправлялись на рынокъ и потомъ уже приобрѣтались заводами для исполненія заказовъ казны.

Въ 1900 году итогъ заказовъ понизился до 54 милл. пудовъ металла (въ томъ числѣ рельсовъ и скрѣпленій 28 милл. пуд.), т. е. сократился на 10% при увеличеніи производства на 6%.

Но наиболѣе рѣзкое сокращеніе заказовъ послѣдовало на 1901 годъ: ихъ было выдано не болѣе, чѣмъ на 25 милл. пудовъ металла, въ томъ числѣ рельсовъ и скрѣпленій не свыше 12 милл. пудовъ. Такимъ образомъ потребленіе металла казною за 3 года понизилось болѣе чѣмъ на 50%.

Бюджетъ государства былъ обремененъ солидными

сверхсмѣстными расходами на нужды военного и морского, а также и желѣзнодорожнаго дѣла, а русскій денежный рынокъ, находившійся и безъ того всегда подъ вліяніемъ международнаго рынка, за послѣднее десятилѣтіе воспользовался особенно сильно услугами иностраннаго капитала и потому всталъ въ болѣе тѣсную съ нимъ связь.

Высокая цифра нашего учетнаго процента дѣлала приливъ денежныхъ средствъ международнаго рынка къ намъ легкимъ. Сокращеніе же оборотнаго капитала и повышение учетнаго процента за границей дало себя почувствовать настолько сильно, что сравнительно еще легкое сжатіе кредита, явившееся въ 1899 году за границей только предвѣстникомъ кризиса, было учтено у насъ, какъ настоящій денежный кризисъ.

Этому конечно помогли въ значительной степени и условія возникновенія большей части новыхъ металлургическихъ предпріятій въ Россіи, на чемъ мы подробно останавливались при разсмотрѣніи положенія желѣзодѣлательной промышленности 1899 года.

Если припомнить все уже извѣстное о томъ, какъ основывались новые заводы, какъ они финансировались, какъ вознаграждали себя учредители (размѣры *apports*), какъ строили иностранные техники, то станетъ вполне понятнымъ, куда пошли основные капиталы, и отчего ихъ не хватило на веденіе дѣла.

Появился новый способъ работы на заемныя деньги и полная зависимость дѣлъ уже не отъ техники и хода заводовъ, а отъ благорасположенія къ заводу банка и величины учетнаго процента. А между тѣмъ средства нужны были почти всякому вновь возникавшему предпріятію. Невполнѣ оборудованныя дѣла требовали еще дополнительныхъ расходовъ.

Нужны были оборотныя средства на установку многихъ деталей производства, часть которыхъ не приводилась въ исполненіе изъ-за недостатка средствъ, а часть изъ-за упущеній первыхъ строителей.

Отсутствіе этихъ деталей удорожало стоимость производства продукта съ одной стороны, а съ другой стороны высокія цѣны на сырые матеріалы—руды и коксъ—поднявшіяся изъ-за усиленнаго спроса на нихъ сдѣлали то, что многіе заводы были уже не въ состояніи работать по тѣмъ цѣнамъ себѣ-стоимости продуктовъ, въ расчетѣ на которыя они были воздвигнуты.

Прибавимъ, что производство многихъ заводовъ основывалось почти всегда безъ изученія условій спроса на производимый продуктъ, и на коммерческую организацію продажи не обращалось никакого вниманія; посему несостоятельность такихъ начинаній станетъ еще болѣе ясной.

Т. о. поступленія заранѣе учтенныхъ биржею прибылей не получилось, и 1900 годъ засталъ заводы безъ оборотныхъ средствъ со значительною задолженностью банкамъ и съ пустующими портфелями заказовъ.

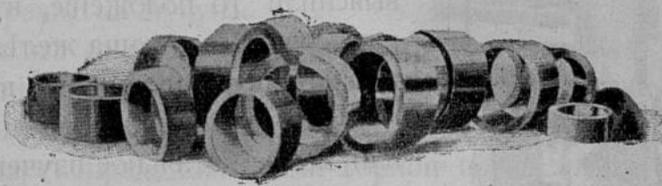
Естественно слѣдовавшіе за этимъ—биржевая паника, крахи банковъ и общая беспомощность еще ухудшили положеніе вещей, которое вытекало изъ міровыхъ причинъ.

---

Не безъ вліянія на столь поспѣшное развитіе кризиса и его силу оказались и двухлѣтніе подрядъ неурожаи въ значительной части Европейской Россіи и въ 1900 г. частичное повтореніе его въ западной Сибири. Здѣсь уже получился перебой народнаго потребленія и нашей желѣзодѣлательной промышленности, естественно бросившейся на частнаго потребителя и отчасти на народъ, сразу пришлось получить отпоръ.

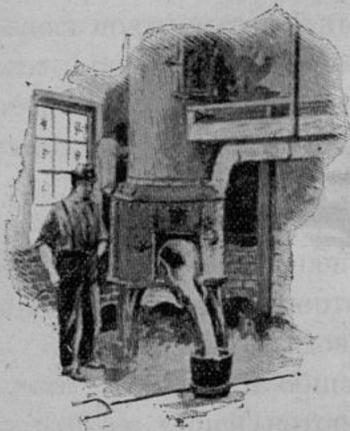
Итакъ всѣ основныя положенія, которыми характеризуется кризисъ въ желѣзодѣлательной промышленности Россіи все же покоятся на денежномъ оскудѣніи міра—на использованіи оборотнаго капитала въ торговлю и промышленность и колоніальныя и военныя предпріятія за послѣдній—наиболѣе блестящій изъ всѣхъ доселѣ пережитыхъ цикловъ промышленнаго подъема 19-го столѣтія.

Значить и наше отечество, не смотря на весь своеобразный укладъ нашей промышленной жизни, должно подчиняться міровымъ законамъ, значить Россія естественно становится на тотъ путь промышленной жизни, который идетъ волнообразно, подчиняясь закономернымъ основа-ніямъ, выработавшимся изъ жизни столповъ міровой промышленности.



## Исслѣдованія и изученія переживаемаго русской желѣзодѣлательной промышленностью кризиса.

### I.



Въ прошломъ выпускѣ ежегодника мы въ достаточной степени выяснили то положеніе, въ которомъ очутилась наша желѣзодѣлательная промышленность въ 1899 году, и довели обзоръ и болѣе или менѣе детальное изученіе этого положенія почти до осени 1900 года. Какъ уже было выяснено выше, мы не ошиблись въ нашемъ предположеніи, что слѣдствія денежнаго кризиса будутъ очень значительны.

Переживъ довольно вяло 1899 годъ, а также и часть 1900 года съ помощью правительства (какъ болѣе высокою цѣною на рельсы и подвижной составъ, такъ и субсидією оборотными средствами), желѣзодѣлательная промышленность все же не проявляла признаковъ оживленія, а, наоборотъ, склонялась еще къ болѣе бездѣятельному настроенію.

1900-й годъ — во второй своей половинѣ — и 1901 г. ничего не прибавили въ ходѣ событій желѣзодѣлательной промышленности, но были свидѣтелями дальнѣйшаго развитія кризиса.

Постепенное движеніе желѣзнаго рынка подъ уклонъ побудило нашихъ промышленниковъ обратить серьезное вниманіе и приступить къ детальному изученію условій кризиса, чтобы имѣть достаточныя основанія передъ принятіемъ какихъ либо мѣръ къ устраненію затрудненій или ходатайствовать передъ правительствомъ о содѣйствіи и помощи.

Первымъ по времени оффиціальнымъ изслѣдованіемъ кризиса было совѣщаніе г. Министра Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ съ южными промышленниками, которые признали необходимымъ возможно быстрое изслѣдованіе положенія южной промышленности и ходатайство передъ правительствомъ о принятіи экстренныхъ мѣръ. Въ виду рѣзкаго сокращенія спроса на чугунъ и другіе продукты желѣзодѣлательной промышленности, объясненіе чему южные заводчики находили въ наступившемъ перепроизводствѣ, было предложено просить объ установленіи вывозныхъ премій на чугунъ.

Вполнѣ сознавая необходимость быстрого изслѣдованія положенія желѣзной промышленности, г. Министръ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ лично пожелалъ обсудить съ представителями горной промышленности юга Россіи тѣ условія, въ которыя стала желѣзная промышленность благодаря денежнымъ осложненіямъ, и въ августѣ 1900 года прибылъ въ Харьковъ на совѣщаніе съ горнопромышленниками юга Россіи, на которомъ выяснились вопросы о величинѣ выплавки чугуна на заводахъ юга Россіи, о сокращеніи спроса на чугунъ и о затрудненіи сбыта его.

Изучивъ всѣ данныя, представленныя горнопромышленниками, г. Министръ не нашелъ положеніе желѣзодѣлательныхъ заводовъ настолько безотраднымъ, чтобы нужно было прибѣгнуть къ какимъ-либо экстреннымъ мѣрамъ.

Его Высокопревосходительство счелъ пониженіе цѣнъ на чугунъ естественнымъ результатомъ сокращенія казенныхъ заказовъ по искусственно высокимъ цѣнамъ и объяснилъ, къ чему стремилось правительство, когда оно заказывало предметы для желѣзнодорожнаго и другого строительства по высокимъ цѣнамъ.

Теперь, когда есть полное основаніе считать желѣзодѣлательную промышленность стоящею достаточно прочно, надо было ощутить результаты столь долгаго покровительства и получить металлы по болѣе умѣреннымъ цѣнамъ.

Тогда только внутренний рынокъ хоть немного будетъ насыщенъ желѣзомъ, нужда въ какомъ для нашей народной жизни всѣмъ извѣстна.

Его Высокопревосходительство высказалъ увѣренность, что такъ быстро возникшая и развившаяся южно-русская горная промышленность, переживъ настоящія тяжелыя условія, станетъ на твердый и широкій путь и обезпечить большія блага не только южному краю, но и всей Россіи. Не видя такимъ образомъ никакихъ симптомовъ, угрожающихъ существованію южно-русской промышленности, г. Министръ не нашелъ необходимости устанавливать какія бы то ни было преміи.

## II.

Естественно, что кризисъ явился темою для обсужденія и на XXV сѣздѣ южныхъ горнопромышленниковъ— въ ноябрѣ 1900 года, на которомъ была избрана специальная коммиссія для доклада сѣзду условій развитія южной желѣзной промышленности.

Ради полученія возможно полной картины условій дѣятельности металлургическихъ заводовъ, коммиссія занялась опредѣленіемъ сокращенія производства чугуна за 1899 и 1900 годы и видовъ, какіе имѣли южные заводы на свою дѣятельность на 1901 г. вмѣстѣ съ тѣмъ коммиссія опредѣлила и среднюю величину себѣ-стоимости чугуна для южныхъ заводовъ. Никакого непосредственнаго результата на положеніе промышленности изслѣдованія сѣзда не оказали, кромѣ болѣе подробнаго выясненія деталей производства и потребленія продуктовъ южныхъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ. Изслѣдованія коммиссіи привели ее къ такимъ интереснымъ выводамъ, что считаемъ не лишнимъ помѣстить здѣсь результаты ея работъ.

Коммиссія задалась цѣлью отвѣтить на слѣдующіе вопросы:

Во 1-хъ. Какое отношеніе между дѣйствительной и предполагаемой выплавкой чугуна на югѣ Россіи суще-

ствовало въ минувшемъ 1899 году и въ какомъ видѣ это отношеніе представляется нынѣ?

Во 2-хъ. Какіе имѣются виды по отношенію къ дѣятельности южныхъ металлургическихъ заводовъ на будущій 1901 годъ? и

Въ 3-хъ. Если въ нынѣшнемъ году произошло уменьшеніе производительности противъ предположеній, то насколько одновременно съ симъ и не смотря на это упала продажная цѣна на чугуны, и какое отношеніе существуетъ между этой цѣной и себѣ-стоимостью чугуна на южныхъ заводахъ.

На эти вопросы комиссіею были даны слѣдующіе отвѣты:

**1-й вопросъ.** Изъ доклада XXIV сѣзду горнопромышленниковъ горнаго инженера Н. С. Авдакова видно, что въ 1899 г. предвидѣлась выплавка чугуна въ количествѣ 77 милліоновъ пудовъ; между тѣмъ въ дѣйствительности на 33 доменныхъ печахъ, дѣйствовавшихъ въ этомъ году, было выплавлено 81.760.000 пуд. чугуна, т. е. на 4.760.000 пудовъ болѣе противъ предположеній и на 20 милліоновъ пудовъ болѣе противъ предыдущаго 1898 г.

По имѣющимся въ статистическомъ бюро даннымъ, производительность всѣхъ южныхъ доменныхъ заводовъ за 1-е полугодіе 1900 г. выразилась круглой цифрой, въ 45 милл. пуд. чугуна. На основаніи указаній, сообщенныхъ представителями желѣзодѣлательныхъ заводовъ, комиссія пришла къ заключенію, что вѣроятная производительность заводовъ второго полугодія 1900 г. ни въ какомъ случаѣ не превыситъ вышеприведенной цифры перваго полугодія. Это предположеніе комиссіи подтвердилось, во 1-хъ, непосредственно данными статистическаго бюро за седьмой мѣсяць текущаго года, въ которомъ было произведено 7.800.000 пудовъ чугуна, т. е. приблизительно столько же, сколько причитается, по среднему разсчету, на каждый мѣсяць перваго полугодія, и, во 2-хъ, тѣми соображеніями, что хотя нѣкоторые заводы, какъ, на примѣръ,

Керченскій, начали выплавку чугуна лишь въ концѣ перваго полугодія и, слѣдовательно, выплавка на нихъ чугуна должна въ слѣдующіе мѣсяцы усилиться, другіе же, какъ, напримѣръ, Александровскій Брянскаго общества, предполагають пустить въ ближайшемъ будущемъ новыя печи, — но за то другіе заводы въ самое послѣднее время или уменьшали свою дѣятельность, какъ, напримѣръ, Гданцевскій, остановившій одну печь въ октябрѣ с. г., Донецко-Юрьевскій, дѣйствующій на двухъ печахъ при наличности 4-хъ вполне готовыхъ, Новороссійское общество, работающее на 4-хъ изъ шести готовыхъ печей, или даже приостановили ее временно вовсе, какъ, напримѣръ, заводы Алмазнаго и Краматорскаго обществъ. Такимъ образомъ комиссія располагала достаточно достовѣрными данными для предположенія, что цифра выплавки чугуна за текущій годъ не превзойдетъ 90 милліон. пудовъ.

Принявъ эту цифру, комиссія нашла:

1) Увеличеніе производительности чугуна въ 1898 г. противъ 1897 г. составило 15 милл. пудовъ, а въ 1899 г. было выплавлено противъ 1898 г. на 20 милл. пуд. болѣе; увеличеніе въ 1900 г. противъ предыдущаго года едва ли достигнетъ 9 милл. пудовъ, и

2) Въ 1899 г. дѣйствительная выплавка чугуна была на 4,7 милл. пуд. болѣе предположенной, на 1900 г. предполагалась XXIV съѣздомъ выплавка на 12 дѣйствовавшихъ заводахъ въ 107, а на 5 строившихся въ 13,5 милл. пуд., или всего въ 120 милл. пуд., въ дѣйствительности же будетъ выплавлено не болѣе 90 милл. пуд., т. е. на 30 милл. пуд. или на 25% менѣе предположеній.

**2-й вопросъ.** Разсмотрѣвъ, совмѣстно съ представителями южныхъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, представленныя ими въ Совѣтъ Съѣзда данныя относительно предполагаемой дѣятельности заводовъ на 1901 г., комиссія пришла къ слѣдующимъ выводамъ:

На 44-хъ вполне готовыхъ къ дѣйствию и на 10 строящихся доменныхъ печахъ предполагается выплавить въ

будущемъ 1901 г. 123.165.000 пудовъ, однако, согласно заявленіямъ представителей тѣхъ же желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ, ни одинъ изъ заводовъ не обезпеченъ на будущей годъ заказами, могущими въ достаточной степени оправдать указанныя предположенія, поэтому приведенная цифра производительности никакого значенія, въ смыслѣ предсказанія на будущей періодъ, имѣть не можетъ. На основаніи заявленій представителей заводовъ, цифра эта въ дѣйствительности выражаетъ лишь ту производительность, которая необходима для болѣе или менѣе правильнаго хода предпріятій и, вмѣстѣ съ тѣмъ, далеко не достигаетъ дѣйствительной производительной силы заводовъ.

Производительность южныхъ заводовъ выражается цифрой въ 160 милл. пуд. чугуна въ годъ, каковую цифру комиссія, на основаніи собранныхъ свѣдѣній, находила вполне отвѣчающей дѣйствительности въ отношеніи оборудованія заводовъ. Эта величина производительности могла бы быть легко достигнутой, но лишь при нормальномъ положеніи рынка; при нынѣшнемъ же его положеніи, если оно продолжится, не только эту цифру, но даже значительно уменьшенную цифру предполагаемой производительности въ 123 милл. пуд. слѣдовало, по мнѣнію комиссіи, считать преувеличенной. Свое мнѣніе комиссія основывала на томъ крайне неблагоприятномъ отношеніи между рыночной цѣной и себѣ-стоимостью чугуна, которая наблюдается въ настоящее время.

**3-й вопросъ.** По даннымъ, вполне почти согласнымъ съ тѣми, кои были сообщены инженеромъ Фертнеромъ въ его докладѣ XXI съѣзду, равно данными, приведенными инженеромъ Расинскимъ въ его брошюрѣ: „Элементы стоимости производства желѣза на югѣ Россіи» и вообще отвѣчающими вполне дѣйствительности, на 1 пудъ чугуна потребно въ среднемъ 1,17 пуд. кокса или 1,75 пуд. каменнаго угля (выходъ кокса изъ угля 0,67). Эту цифру 1,75 пуд. угля на 1 пудъ чугуна комиссія и принимала для дальнѣйшихъ подсчетовъ.

Для подсчета рудного элемента въ себѣ-стоимости чугуна, ради упрощенія, допущено употребленіе лишь криворожской руды, тѣмъ больше, что два изъ наиболѣе крупныхъ заводовъ — Александровскій и Днѣпровскій, а кромѣ нихъ Гданцевскій заводъ — пользуются исключительно лишь этой рудой, и что незначительное въ процентномъ отношеніи употребленіе въ шихту мѣстныхъ рудъ и на другихъ заводахъ не можетъ имѣть существеннаго вліянія на себѣ-стоимость чугуна. Комиссія при этомъ оговаривается, что Керченскаго завода, какъ находящагося въ совершенно исключительныхъ условіяхъ и какъ производящаго болѣе или менѣе спеціальныи, томассовскій металлъ, для вывода средней себѣ стоимости она въ расчетъ не принимаетъ.

По даннымъ, находящимся въ брошюрѣ горнаго инженера Н. Ф. фонъ-Дитмара за 1899 г., для выплавки 81.760.000 пуд. чугуна въ этомъ году потребовалось руды 136.000.000 пуд., откуда на 1 пуд. чугуна приходится приблизительно 1,67 пуд. руды. Эта цифра и принята для подсчетовъ.

По отношенію къ флюсамъ комиссія принимаетъ 0,60 пуд. известняка на 1 пуд. чугуна, какъ цифру, отвѣчающую статистическимъ даннымъ за 1899 годъ, въ коемъ для выплавки 81.760.000 пуд. чугуна понадобилось 44.410.000 пудовъ флюсовъ.

Для опредѣленія стоимости ниже указанныхъ сырыхъ матеріаловъ комиссія руководствовалась слѣдующими соображеніями:

**Каменный уголь.** Принимая во вниманіе, что, во 1-хъ, насколько извѣстно, заводы, не имѣющіе собственныхъ каменноугольныхъ копей, вообще не располагаютъ долгосрочными договорами, могущими обезпечить ихъ полную потребность въ горючемъ матеріалѣ; что, во 2-хъ, заводы, располагающіе собственными копиями, должны принимать стоимость своего угля въ производствѣ, сообразуясь съ текущей рыночной цѣной, и что, въ 3-хъ, задача комиссії

состоить въ подсчетѣ себѣ-стоимости чугуна именно въ настоящее критическое время, комиссія для подсчета принимаетъ среднюю цѣну угля для заводовъ въ 8,5 коп. за пудъ.

**Желѣзная руда.** Хотя въ настоящее время цѣна на желѣзную руду въ Криворожьи упала, но, принимая во вниманіе, что сравнительно значительныя партіи ея были запроданы по долгосрочнымъ договорамъ въ болѣе благоприятную для рудовладѣльцевъ эпоху, комиссія принимаетъ среднюю стоимость пуда криворожской руды, съ содержаніемъ не менѣе 60% металлическаго желѣза, въ 7,5 коп. Но такъ какъ многіе заводы употребляютъ еще и нѣкоторое количество мѣстной — болѣе дешевой — руды, и что кромѣ богатой, заводы употребляютъ еще и нѣкоторую часть болѣе бѣдной, а слѣдовательно и болѣе дешевой криворожской руды, то комиссія для подсчета принимаетъ среднюю стоимость руды лишь въ 7 коп. за пудъ.

**Флюсы.** Въ виду того, что большинство заводовъ получаетъ потребныя въ плавку известняки изъ ближайшихъ окрестностей, комиссія для подсчетовъ принимаетъ среднюю попудную стоимость известняка въ 3 коп.

**Провозъ.** Средняя стоимость провоза сырыхъ матеріаловъ къ доменнымъ заводамъ принята въ 6 коп. на пудъ; количество же сырыхъ матеріаловъ принято комиссіей въ 2 пуда на 1 пудъ выплавленного чугуна.

**Прочіе элементы производства.** — **Погашеніе первоначальныхъ затратъ.** На основаніи данныхъ, находящихся въ вышеуказанной брошюрѣ инженера Расинскаго, тщательно проверенныхъ комиссіей, подсчетъ этого элемента сдѣланъ слѣдующимъ образомъ. Принято, что большинство южныхъ доменныхъ печей можетъ дать, при правильномъ ходѣ, въ среднемъ 2.500.000 пуд литейнаго чугуна каждая въ годъ. Стоимость сооруженія подобной печи достигаетъ въ среднемъ при одной печи 1,5 милліона руб., каковая сумма распределяется и погашается слѣдующимъ образомъ:

00102195  
Библиотека  
Историческаго  
факультета  
СПбГУ

	Рубли.				Рубли.
Огнеупорная кладка . . . . .	200.000	погаш. въ годъ	изъ 20 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	—	40.000
Арматуры, машины, инструменты.	450.000	»	»	»	10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> —45.000
Желѣзн. констр.	400.000	»	»	»	10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> —40.000
Постройка обыкн. каменной кладки.	200.000	»	»	»	5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> —10.000
Сооруженія (жел. дор. вѣтки, больницы, школы, дома служащихъ и рабочихъ и проч.	220.000	»	»	»	5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> —11.000
Расходы по организаціи предпріятія . . . . .	30.000	»	»	»	10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> 3.000

Принимая же во вниманіе, что всѣ почти безъ исключенія южные заводы имѣютъ болѣе одной доменной печи, и что нѣкоторыя изъ вышеприведенныхъ цифръ распределяются въ такомъ случаѣ частью и на другія печи, комиссія принимаетъ стоимость возведенія и оборудованія одной средней доменной печи на югѣ Россіи въ 1.000.000 рублей, годовой же размѣръ погашенія этого капитала въ 100.000 руб., что при упомянутой производительности печи составляетъ на каждый пудъ чугуна (литейнаго) 4 коп.

Далѣе комиссія принимаетъ:

Расходы по администраціи . . . . .	1,2 к.	на 1 п.	чуг.
Расходы на рабочую силу . . . . .	4,3	»	»
Разные матеріалы . . . . .	1,5	»	»
Горная подать и другіе налоги (Прав., зем. и пр.) . . . . .	3,0	»	»

Итого расх. по произв. 10,0 к. на 1 п. чуг.

Изъ всѣхъ этихъ элементовъ комиссія выводитъ среднюю себѣ-стоимость литейнаго чугуна слѣдующимъ образомъ:

На 1 п. чуг. каменнаго угля. . . . .	1,75 п. по 8,5 к.	14,87 к.
» 1 » » желѣзной руды . . . . .	1,68 » » 7— »	11,76 »
» 1 » » пров. сыр. матер.. . . .	2,00 » » 6— »	12,00 »
» 1 » » флюсовъ. . . . .	0,60 » » 3— »	1,80 »
» 1 » » погашеніе первонач. затратъ . . . . .		4,00 »
» 1 » » расходы по производству . . . . .		10,00 »

Итого . . . . . 54,43 к.

**Процентъ на оборотный капиталъ.** Принимая далѣе во вниманіе, что при существующихъ у насъ условіяхъ платежа необходимо располагать оборотнымъ капиталомъ для производства по крайней мѣрѣ на 4 мѣсяца, комиссія заключаетъ отсюда, что при опредѣленной выше себѣ-стоимости и при мѣсячной производительности доменной печи въ 200,000 пудовъ чугуна необходимо имѣть оборотнаго капитала около 400.000 рублей. Считая таковой при теперешнемъ положеніи денежнаго рынка изъ 8<sup>0</sup>/<sub>10</sub> годовыхъ, мы получимъ сумму въ 32.000 руб., которая на пудъ чугуна составитъ въ среднемъ 1,25 коп.

Такимъ образомъ, круглой цифрой, 55.5 коп. представляетъ среднюю себѣ-стоимость литейнаго чугуна на южныхъ заводахъ безъ прибыли. Для другихъ же сортовъ чугуна она можетъ быть принята въ 52—54 коп.

### III.

Съѣздъ уральскихъ горнопромышленниковъ, происшедшій въ январѣ 1901 г., также посвятилъ засѣданіе разсмотрѣнію промышленнаго кризиса.

Изъ словесныхъ по этому вопросу заявленій и во многихъ случаяхъ подробныхъ описаній существующаго положенія желѣзодѣлательной промышленности, сдѣланныхъ членами съѣзда, близко стоящими къ желѣзному дѣлу, выяснилось, что дѣйствительныя затрудненія испытываютъ

преимущественно чугуноплавильные заводы, изъ которыхъ нѣкоторые не находятъ покупателей на чугунъ. При этомъ было установлено, что количество непроданнаго чугуна не превышаетъ 2 - 3 мѣсячной выработки заводовъ и, такъ какъ большинство ихъ привыкло продавать чугунъ не только тотчасъ по выплавкѣ его, но часто и впередъ, то теперешнее положеніе является болѣе труднымъ. Оно ухудшается еще недостаткомъ свободныхъ оборотныхъ средствъ, которыя прежде черпались изъ быстрой реализаціи металловъ или изъ ссудъ подъ залогъ ихъ въ Государственномъ банкѣ.

На съѣздѣ было также отмѣчено, что цѣна на уральскій чугунъ упала на 10 коп. въ пудѣ, тогда какъ на сортовое желѣзо всего на 5 коп., а на мелкосортное и на листовое вовсе не понизилась, такъ-же, какъ и на литье. Слѣдовательно если и можно говорить о перепроизводствѣ, то только временномъ и то лишь одного чугуна, передѣлъ котораго, повидимому, не прогрессируетъ такъ же скоро, какъ его выплавка; перепроизводства же готоваго желѣза, литья и издѣлій не наблюдается вовсе.

Резюмируя все сказанное по вопросу о затрудненіяхъ желѣзодѣлательной промышленности, предсѣдатель съѣзда пришелъ къ слѣдующему выводу. Не отрицая затруднительнаго положенія, въ которомъ временно находится чугуноплавильная промышленность Урала, Съѣздъ призналъ, что переживаемыя обстоятельства не составляютъ еще ни кризиса, ни тѣмъ менѣе доказываютъ перепроизводство, и послѣдствія ихъ для уральской горнозаводской промышленности слѣдуетъ считать менѣе ощутительными, чѣмъ для другихъ раіоновъ Россіи.

Такое же мнѣніе выразили и г.г. уполномоченные съѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ въ своей докладной запискѣ, поданной ими г-ну Товарищу Министра Финансовъ В. И. Ковалевскому.

Такимъ образомъ уральскіе горнопромышленники разошлись въ своей оцѣнкѣ причинъ и характера пережи-

ваемыхъ затрудненій съ представителями южныхъ заводовъ. Тогда какъ представители южныхъ заводовъ видѣли причины кризиса въ наступившемъ перепроизводствѣ, уральскіе заводчики означеннаго перепроизводства не признавали, а сочли—и вполнѣ правильно—кризисъ какъ результатъ общихъ міровыхъ причинъ, сопровождавшихся оскуднѣніемъ денежныхъ средствъ и, частью, неурожаемъ.

#### IV.

Послѣ того, когда горнопромышленниками почти всѣхъ районовъ были формулированы причины затрудненій, переживаемыхъ желѣзною промышленностью, при Министерствѣ Финансовъ, подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Финансовъ т. с. В. И. Ковалевскаго, было созвано въ январѣ мѣсяцѣ 1901 г. особое совѣщаніе изъ горнопромышленниковъ всѣхъ районовъ, для подробнаго выясненія переживаемыхъ нашей желѣзодѣлательной промышленностью затрудненій и обсужденія тѣхъ мѣръ, кои могли бы способствовать смягченію вліянія этихъ затрудненій.

На совѣщаніи былъ опредѣленъ размѣръ выплавки чугуна въ 1900 г. въ 179 милл. пуд.; была выяснена производительная способность всѣхъ желѣзодѣлательныхъ предприятий Россіи; размѣры потребленія казною и рынкомъ, и подсчитаны остатки разныхъ продуктовъ желѣзной промышленности, которые не находятъ себѣ сбыта. Было доложено состояніе цѣнъ на чугунъ и желѣзо и подробно рассмотрѣны всѣ мѣры, которые могли бы служить къ устраненію затрудненій, переживаемыхъ металлургическою промышленностью.

Послѣ сего, участвовавшіе въ совѣщаніи южные желѣзозаводчики ходатайствовали, чтобы размѣръ казенныхъ заказовъ былъ сохраненъ приблизительно тотъ же, какой имѣлъ мѣсто въ ближайшіе три года, и притомъ, если возможно, въ одномъ и томъ же количествѣ въ теченіи ближайшихъ

трехъ лѣтъ. При этомъ заводчики высказались за желательность распредѣленія заказовъ при участіи заводовъ. Затѣмъ было указано также и на возможность и желательность сокращенія казенныхъ заказовъ заграничей.

Одною изъ существенныхъ причинъ все еще значительныхъ заказовъ вѣдомствъ заграничей является нерѣдко незнакомство, гдѣ въ Россіи могъ бы быть произведенъ данный заказъ и даже существуетъ ли въ Россіи данное—способное выполнить его—производство. Съ другой стороны и русскіе промышленники бывають недостаточно освѣдомлены о тѣхъ или другихъ потребностяхъ вѣдомствъ и потому не всегда могутъ выступить съ соответственными предложеніями. Задача и сводится прежде всего къ большому участію въ обсужденіи заграничныхъ заказовъ самихъ заинтересованныхъ лицъ.

Далѣе было обращено вниманіе на желательность улучшенія статистики производства и потребленія металловъ и на необходимость организаціи особой биржи, съ цѣлью способствовать сближенію потребителя съ производителями и регулированію цѣнъ на металлы.

Наконецъ, по возбужденнымъ еще промышленниками вопросамъ объ облегченіи кредита, какъ подъ свободные запасы чугуна, такъ и подъ контрактные платежи по заказамъ казенныхъ учрежденій, и затѣмъ о пониженіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ на руду и каменный уголь, выяснилось, что Государственный банкъ уже идетъ на встрѣчу этимъ нуждамъ желѣзодѣлательной промышленности (болѣе 11 милл. пуд. чугуна въ 1900 году поступило въ залогъ въ учрежденія банка, и кредиты подъ контрактные платежи предоставлены многимъ предпріятіямъ, всего же учрежденіями банка авансировано металлургической промышленности до 60 милл. руб.) Что же касается дальнѣйшаго пониженія тарифовъ, то идти далѣе въ этомъ направленіи едва ли представляется возможнымъ, ибо за сдѣланными при послѣднемъ пересмотрѣ пониженіями,

ставки такъ низки, что едва оплачиваютъ собственные расходы желѣзныхъ дорогъ.

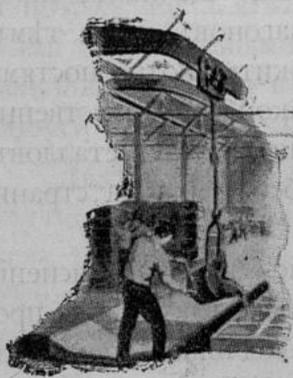
Г. Товарищемъ Министра Финансовъ, по тщательномъ обсужденіи высказанныхъ горнопромышленниками пожеланій въ цѣляхъ облегченія затрудненій, переживаемыхъ нашею желѣзодѣлательною промышленностью, признано было цѣлесообразнымъ удовлетвореніе нѣкоторыхъ изъ нихъ.

Въ виду дѣйствительно рѣзкаго въ текущемъ году сокращенія казенныхъ заказовъ, что естественно могло ухудшить трудное и безъ того положеніе промышленности, рѣшено на 1901 годъ увеличить заказы еще на 10 милл. пуд. рельсъ, 200 паровозовъ и 5000 вагоновъ, но съ тѣмъ, что сдѣланный заказъ будетъ служить потребностямъ 1902 года ранѣе новыхъ заказовъ. Наконецъ сочувственно встрѣченъ и вопросъ объ учрежденіи биржи металловъ, который не разъ былъ предметомъ обсужденія на страницахъ нашего Ежегодника.

Такимъ образомъ это совѣщаніе, кромѣ выясненія мѣръ для улучшенія положенія желѣзодѣлательной промышленности, дало еще южнымъ заводчикамъ непосредственную поддержку заказами. Послѣдніе, впрочемъ, особо замѣтнаго вліянія на финансовое состояніе заводовъ не оказали, да и по своей небольшой величинѣ оказать и не могли. Наболѣе ослабнувшіе въ борьбѣ заводы получили только возможность немного передохнуть отъ душиваго ихъ безденежья.

## Производство и распределение продуктовъ желѣзной промышленности Юга и Урала.

### I.



Итакъ, въ 1900 году Россія выплавилла 175,5 милл. пуд. чугуна, прогрессируя въ производствѣ его особенно сильно въ теченіе послѣднихъ пяти лѣтъ. Наибольшее участіе въ усиленіи производства чугуна принималъ Югъ, увеличившій свою выплавку за пять лѣтъ на 139%, затѣмъ Уралъ далъ приращеніе въ 39%, и Царство Польское — 38%.

Подмосковный край далъ — 72%, а Сѣверный край 595% при абсолютномъ, однако, приращеніи 1,75 милл. пудовъ. Если бы не оказавшійся недостатокъ спроса на чугунъ, то выплавка его въ 1900 году могла бы почти удвоиться противъ 1896 года, когда она достигала 96.919.439 пуд.

Этому росту производства вполне соответствовало и потребленіе, которое съ 1,107 пуд. на душу въ 1896 г. дошло до 1,684 пуд. въ 1899 г. и только въ 1900 г., когда по вышеизслѣдованнымъ причинамъ наступило сокращеніе спроса, потребленіе на душу упало до 1,576 пуд.

Нижеслѣдующая таблица представляетъ собою общую схему вычисленія потребленнаго чугуна, и цифры подушнаго потребленія, вычисленныя въ ней, могутъ считаться правильными для всѣхъ годовъ, за исключеніемъ 1900 г.

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
	Т Ы С Я Ч И П У Д О В Ъ .				
Русское производ- ство чугуна. . .	96.919	112.296	134.150	163.195	175.518
Привозъ изъ заграницы:					
а) чугуна. . . . .	4.598	6.002	6.773	8.347	3.158
б) желѣза, стали, чугунныхъ, же- лѣзныхъ и сталь- ныхъ издѣлій и машинъ . . . . .	32.952	34.740	37.635	35.740	19.893
в) добавочные 33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> % для пере- вода на чугуны.	10.984	11.580	12.545	11.914	6.631
Сумма привоза. . .	48.534	52.322	56.953	56.001	29.682
Вывозъ за границу:					
а) чугуна. . . . .	8	7	2	1	18
б) желѣза, стали, чугунныхъ, же- лѣзныхъ и сталь- ныхъ издѣлій и машинъ . . . . .	546	314	281	186,7	250
в) добавочные 33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> % для пере- вода на чугуны.	182	105	94	62,3	83
Сумма вывоза . . .	736	426	377	250	351
Потреблено всего чугуна (1+2-3)	144.717	164.192	190.726	218.946	204.849
Въ томъ числѣ русскаго, % . . .	66,8	70,0	70,2	74,5	85,6
На душу населе- нія въ 130 милл.	1,107	1,263	1,467	1,684	1,576

Примѣнять общій принципъ вычисленія потребления по-  
средствомъ сложения производства и привоза съ вычетомъ

вывоза для 1900 г. было нельзя, такъ какъ съ этого года на заводскихъ складахъ появились значительные запасы непроданныхъ желѣза и стали.

Точныхъ данныхъ о томъ, сколько осталось непомѣщенныхъ на рынкѣ продуктовъ желѣзной промышленности, у насъ не имѣется, и въ дальнѣйшемъ мы постарались только приблизиться помощью подсчетовъ къ возможнымъ цифрамъ.

Картина южно-русскаго желѣзнаго дѣла, представляемаго главнѣйше 16 доменными и передѣльными заводами— является таковой.

Начиная съ января, доменные заводы Юга Россіи быстро увеличивали свое производство и въ мартѣ достигли наивысшей мѣсячной производительности въ 8.423.430 пуд. Въ апрѣлѣ и маѣ, подъ влияніемъ сократившагося спроса, мѣсячная производительность заводовъ сократилась на 1.000.000 пудовъ или приблизительно на 12%. Съ іюня, вмѣстѣ съ пускомъ въ ходъ керченскаго завода, мѣсячная производительность южно-русскихъ заводовъ увеличилась и во второмъ полугодіи не подвергалась такимъ рѣзкимъ измѣненіямъ, какъ въ первомъ полугодіи, не взирая на пріостановку выплавки двумя заводами: Краматорскимъ и Алмазнымъ. Въ первомъ полугодіи было выплавлено чугуна 45.114.381 пуд., во второмъ же 46.271.457 пуд., т. е. южно-русскіе чугуно-плавильные заводы не сократили въ общемъ выплавки чугуна, хотя во второмъ полугодіи 1900 г. уже ясно опредѣлились затрудненія въ помѣщеніи чугуна на русскомъ рынкѣ.

Въ отправкѣ чугуна на рынокъ происходили также довольно значительныя колебанія. Послѣ усиленной отправки въ февралѣ наступили значительно меньшія отправки въ мартѣ, апрѣлѣ и маѣ. Въ первомъ полугодіи было отправлено на рынокъ 11.664.720 пуд., а во второмъ, когда послѣдовало паденіе цѣнъ на чугунъ, 12.781.422 пуд.; такимъ образомъ за годъ было отправлено 24.346.142 пуда или 26,6% относительно всего производства, съ чугунными

же отливками (какъ это показано на таблицѣ V) было отправлено на рынокъ 25.493.813 пуд.

Въ производствѣ готовыхъ желѣзныхъ продуктовъ наибольшая производительность была достигнута также въ мартѣ. Вслѣдъ за симъ въ апрѣлѣ послѣдовало паденіе производительности почти на  $1\frac{1}{2}$  милліона пудовъ, хотя въ маѣ и слѣдующихъ мѣсяцахъ производительность оправилась и въ теченіе 6 слѣдующихъ мѣсяцевъ не обнаруживала значительныхъ колебаній. Только декабрь далъ уменьшеніе производства противъ предшествующаго мѣсяца приблизительно на 1.200.000 пуд. Общая годовая выработка готовыхъ желѣза и стали достигла 53.504.743 п.

Вывозъ на рынокъ готоваго продукта, какъ это видно на таблицѣ V, составилъ 51.385.334 пуд. Разница между производствомъ и вывозомъ составила 2.219.309 пуд. Изъ этого количества часть пошла на собственныя надобности и на изготовленіе металлическихъ издѣлій, а очень незначительная часть представляетъ собою непроданный товаръ.

Наибольшій вывозъ на рынокъ происходилъ въ строительные мѣсяцы май — сентябрь и наименьшій въ зимніе мѣсяцы январь — февраль и ноябрь — декабрь. Въ декабрѣ сократились какъ производство, такъ и вывозъ на рынокъ.

Въ металлическихъ издѣліяхъ наивысшую цифру далъ мартъ, какъ по производству, такъ и по вывозу на рынокъ. Въ апрѣлѣ послѣдовало рѣзкое паденіе какъ производства, такъ и вывоза. За весь 1900 годъ производство металлическихъ издѣлій на южныхъ металлургическихъ заводахъ равнялось 5.530.492 пуд., вывозъ же на рынокъ выразился цифрой 2.866.407 пуд. Разница 2.663.985 пуд. выражаетъ собою количество издѣлій, употребленныхъ заводами на созданіе у себя новаго инвентаря (до 1.619.713 пуд.) и заготовленныхъ для рынка, но еще непроданныхъ (до 1.000.000 п.)

О томъ, какъ распредѣлялось производство въ минувшемъ году между отдѣльными заводами, можно судить по таблицѣ V-ой.

Выплавка чугуна на югѣ Россіи въ послѣдніе 4 года возрасла съ 46.142.009 пуд. въ 1897 г. до 91.385.838 пуд. въ 1900 г., т. е. безъ малаго удвоилась. Въ 1897 г. было на югѣ Россіи только 9 готовыхъ чугуно-плавильныхъ заводовъ, а въ 1900 г. уже 17, т. е. почти вдвое больше. Выплавка минувшаго года превысила выплавку 1899 г. на 9.034.564 пуд., что почти соотвѣтствуетъ цифрѣ непроданнаго чугуна.

Заводы: Юзовскій, Днѣпровскій, Александровскій, Петровскій, Донецко-юрьевскій, Дружковскій, Таганрогскій, Гданцевскій и Сулинскій, всего числомъ 9, существуютъ не менѣе 4 лѣтъ въ качествѣ чугуноплавильныхъ и передѣльныхъ. Остальные 8 заводовъ: Никополь-маріупольскій, Ольховскій, „Русскій Провидансъ“, Макѣевскій, Краматорскій, Алмазный, Верхнеднѣпровскій и Керченскій—новѣйшаго происхожденія. Многие изъ нихъ пущены въ ходъ только въ минувшемъ году.

Въ теченіе послѣднихъ двухъ лѣтъ выплавка южно-русскаго чугуна распредѣлялась между обѣими этими группами заводовъ такимъ образомъ: группа старѣйшихъ южныхъ заводовъ выплавилась въ 1899 г. 72.153.737 п., а въ 1900 г. 71.193.444 п., т. е. не только производства не увеличила, но, напротивъ, почти на 1.000.000 пудовъ сократила; группа же новѣйшихъ заводовъ въ 1899 г. дала 10.197.547 п., а въ 1900 г. уже 20.192.394 п., несмотря на то, что изъ этихъ заводовъ Верхнеднѣпровскій въ теченіе 1900 года вовсе не работалъ, Краматорскій же и Алмазный приостановили свое дѣйствіе въ сентябрѣ и августѣ. Послѣдніе два завода вмѣстѣ выплавилъ въ минувшемъ году чугуна 1.843.971 пуд., отправили же къ концу 1900 года только 997.449 пуд., т. е. нѣсколько болѣе половины производства, приостановленнаго за 4 - 5 мѣсяцевъ до истеченія разсматриваемаго періода.

## II.

Въ 1900 году общая выплавка чугуна доменными ураль-

скими заводами достигла цифры въ 50 милл. пудовъ, изъ которой на долю казенныхъ заводовъ падаетъ около 6.182.036 пуд. и на долю частныхъ заводовъ около 44.030.627 пуд. По сравненію съ размѣрами производительности предшествовавшаго 1899 года получился приростъ выплавки чугуна въ общемъ на 5.376.758 пуд., что составляетъ 10,7%,—изъ которыхъ на долю казенныхъ заводовъ падаетъ увеличеніе на 1.304.229 пуд. или на 2,6% къ общей выплавкѣ, а на долю частныхъ заводовъ 4.072.529 пуд. или увеличеніе на 8,1% къ общей выплавкѣ. Процентное же отношеніе увеличенія выплавки казенныхъ заводовъ равняется 21%, а частныхъ 9%.

Такое превышеніе близко соотвѣтствуетъ ежегодному приросту одного только народнаго потребленія торговыхъ сортовъ желѣза (не считая казенныхъ заказовъ, желѣзнодорожныхъ, военныхъ, морскихъ и другихъ).

По предположеніямъ, на 1900 годъ выплавка чугуна на Уралѣ ожидалась нѣсколько больше, чѣмъ оказалась въ дѣйствительности. Причиною этому была остановка дѣйствій нѣкоторыхъ частныхъ доменныхъ заводовъ въ концѣ операционнаго періода. За то въ теченіе года открылись и новые заводы, Балашевскій, и пошли полнымъ ходомъ открытые въ концѣ 1899 года Архангельскій и Лемезинскій. Число доменныхъ печей на Уралѣ увеличилось какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ заводахъ.

Продуктивность доменныхъ печей, какъ вновь отстроенныхъ, такъ и старыхъ, отремонтированныхъ съ измѣненіемъ размѣровъ ихъ и устройствомъ болѣе совершенныхъ вспомогательныхъ механизмовъ, тоже увеличилась. Съ окончаніемъ сооруженія желѣзнодорожной вѣтви Бердяушъ-Бакаль открылась широкая возможность пользованія превосходными бакальскими рудами, которыя получаютъ за послѣднее время распространеніе на многихъ заводахъ Урала, несмотря на довольно высокую стоимость ихъ (6 коп. за пудъ на станціи Бакаль).

Продажа бакальской руды несомнѣнно оживитъ домен-

ную промышленность и некоторых округов Урала еще до постройки желѣзной дороги къ Комаровскому мѣстороженію, откуда предполагается впослѣдствіи снабжать рудою нуждающіеся въ ней заводы.

Несмотря на паденіе цѣнъ на чугуны, о сокращеніи производства чугуна на Уралѣ не было слышно. Наоборотъ, изъ всего видно, что заводы неустанно идутъ по пути къ дальнѣйшему увеличенію своей производительности. Исключеніе составляли заводы Авзянопетровскаго округа, перешедшіе недавно изъ владѣнія Ураловолжскаго акціонернаго общества въ руки вновь образовавшагося Комаровскаго общества. Оба завода этого округа—Авзянопетровскій и Лемезинскій—были остановлены съ ноября, но лишь временно. Очувившійся въ подобномъ же положеніи Архангельскій заводъ скоро нашелъ выходъ и послѣ краткой остановки продолжалъ работать даже двумя домами вмѣсто одной, какъ было до его закрытія.

Распредѣленіе продуктовъ желѣзо-дѣлательной промышленности Урала представл. табл. VI. Изъ нея видно, что изъ всего выплавленнаго чугуна въ количествѣ 50.212.662 пуд. заводы пустили въ передѣлъ 34 милл. пуд. и отправили на рынокъ 9.494.129 пуд.

Что касается до желѣза всѣхъ сортовъ и видовъ, то картина его распредѣленія представлена на табл. VI очень подробно.

Насколько извѣстно, почти всѣ заводы отправили свою полную производительность, и сколько нибудъ значительныхъ остатковъ, которые могли бы давить на цѣны, не было.

Чугуноплавильные заводы Замосковнаго района не развили полной своей производительности и дали даже уменьшеніе противъ 1899 года на 630.503 пуд. Домны по недостатку спроса на чугуны были въ работѣ не всѣ, и въ особенности сократилъ свою выплавку Судаковскій заводъ.

Выработка готового желѣза и стали тоже показала на этихъ заводахъ нѣкоторое, хотя и незначительное, уменьшеніе.

Равнымъ образомъ и заводы Царства Польскаго принуждены были сократить свое производство.

Это сокращеніе выразилось для всѣхъ заводовъ 540.229 пудами и произошло вслѣдствіе выдутья доменныхъ печей на нѣкоторыхъ заводахъ и уменьшенія выплавки Островецкихъ заводовъ, Конскаго, Скаржиско и др., а также и вслѣдствіе неподачи кокса изъ Моравіи.

### III.

Изъ разсмотрѣнныхъ картинъ производительности и распределенія продуктовъ производства главнѣйшихъ желѣзодѣлательныхъ раіоновъ Россіи можно было убѣдиться, что сократившійся спросъ на продукты желѣзодѣлательной промышленности увеличилъ до нѣкоторой степени остатки матеріаловъ на складахъ.

На южныхъ заводахъ остатокъ чугуна отъ выплавки 1900 года, т. е. на 1 января 1901 года можетъ быть подсчитанъ на основаніи данныхъ табл. IV и V.

Изъ всего количества выплавленного чугуна на 16 доменныхъ заводахъ 91.831.964 пуд., отправлено на рынокъ чугуномъ и отливками 25.493.814 пуд. Изъ остающихся 66.338.150 пуд.—4.119.109 пуд. употреблено заводами на собственныя надобности (ремонтъ, новыя постройки, но не на передѣль), такъ что на передѣль и свободный остатокъ получается 62.219.041 пуд.

Всего готовыхъ желѣза и стали было произведено заводами (имѣющими свое доменное производство) 53.504.743 пуда. Полагая, что при условіяхъ работы южныхъ заводовъ мартенованіе идетъ на 60% чугуна, а бесемерованіе на 110%, и производство литого металла раздѣлено между

этими процессами поровну, получимъ, что на 1 пудъ полупродукта идетъ 0,85 пуд. чугуна. Если затѣмъ 1 пудъ готоваго металла получается въ дальнѣйшихъ стадіяхъ передѣла изъ 1,15 пуда (въ среднемъ) полупродукта (потеря на угаръ, концы и обрѣзки) то для полученія 53.504.743 пуда желѣза необходимо чугуна

$$53.504.743 \text{ пуда} \times 1,15 \times 0,85 = 52.300.886 \text{ пуд.}$$

Такимъ образомъ, вычитая изъ 62.219.041 пуд. — 52.300.886 пуд., получимъ остатокъ 9.918.155 пуд. непроданнаго чугуна, не считая остатковъ отъ 1899 года, которые по подсчетамъ данныхъ табл. XIII выразились въ 6 милл. пуд.

Итакъ общій остатокъ чугуна на южныхъ заводахъ на 1-е января 1901 года приближался къ 16 милл. пуд.

Остатки желѣзныхъ продуктовъ на 1-е января 1901 г. опредѣлить труднѣе, ибо полная производительность всѣхъ передѣльныхъ заводовъ неизвѣстна.

Если взять производство только доменныхъ заводовъ, имѣющихъ свои передѣльныя фабрики, то оно выразится цифрой въ 53.504.743 пуда. Отправка желѣзныхъ продуктовъ на рынокъ этими заводами равнялась 51.385.344 пудамъ, а на собственныя потребности было израсходовано 1.731.075 пуд. Такимъ образомъ общій расходъ желѣзныхъ продуктовъ выразился въ 53.116.409 пудовъ, а остатокъ менѣе 400.000 пудовъ \*).

---

\*) Здѣсь необходимо еще разъ обратить вниманіе на значительное несоответствіе въ цифрахъ разныхъ статистическихъ изданій.

Цифры производства взяты нами изъ данныхъ Конторы желѣзозаводчиковъ, а цифры распределенія продуктовъ Юга — изъ данныхъ Статистическаго бюро при Съѣздѣ южныхъ горнопромышленниковъ. Съ одной стороны — цифры производства, указанныя Конторой, желѣзозаводчиковъ очень часто не сходятся съ данными Статистическаго бюро, съ другой же стороны — указываемыя этимъ же бюро количества отпуска готовыхъ желѣза и стали и распределенія ихъ даютъ по вычисленіямъ такіе остатки, которые далеко не совпадаютъ съ налицными остатками, извѣстными намъ по заявленіямъ заводчиковъ. Посему у цифры остатка готовыхъ желѣза и стали по изслѣдованію, производимому въ настоящее время нѣкоторыми заводчиками, получаются значительно большіе опредѣленныхъ нами.

Остатки передѣльныхъ заводовъ подсчитать невозможно, но едва-ли они могутъ быть значительными, ибо производство этихъ передѣльныхъ заводовъ не велико, а сбытъ указанъ не менѣ ихъ прежде извѣстной производительности. Кромѣ того сбытъ у этихъ заводовъ обезпеченъ вслѣдствіе болѣе или менѣ спеціальнаго назначенія производимаго продукта (листовое кровельное желѣзо и трубы).

Остатки чугуна отъ выплавки 1900 года на 1-е января 1901 года на всѣхъ уральскихъ заводахъ надо считать около 5 милл. пуд. Цифра эта получается изъ табл. VI, изъ которой явствуетъ, что на передѣль всѣми заводами было употреблено . . . . . 34.748.041 пуд.  
на собственныя надобности . . . . . 1.066.207 »  
35.814.248 »  
и отправлено на рынокъ . . . . . 9.494.129 »  
45.308.377 »

Свободный остатокъ чугуна выразится въ  
50.202.662 пуд. — 45.308.377 = 4.904.285 пуд.

Остатки готоваго металла на 1-е января 1901 года на уральскихъ заводахъ не были значительны и подробныхъ свѣдѣній о нихъ не имѣется.

Такимъ образомъ, количество нераспроданнаго чугуна въ двухъ главныхъ выплавающихъ чугуны районахъ (Югъ и Уралъ) на 1-е января 1901 года достигло 20 милл. пуд., т. е., приблизительно, около 11% годового производства желѣзодѣлательныхъ заводовъ всей Россіи. Запасы Царства Польскаго и замосковнаго района не учтены, и, если принять ихъ во вниманіе, то цифра эта должна еще возрасти.

Такое положеніе вещей прежде всего, конечно, отразилось и на количествѣ работающихъ печей. Южные заводы имѣли въ работѣ 30 печей изъ 53,—10 ремонтировались и достраивались, а 13 было выдудо. Въ Царствѣ Польскомъ выдуды были въ разное время нѣсколько печей, а въ Средней Россіи постепенно уменьшались свое произ-

водство Тульскій заводъ, придя въ 1901 г. къ полному прекращенію работы.

На Уралѣ же не только не была выдута ни одна изъ печей, но наоборотъ—приступлено къ постройкѣ новыхъ. Это явленіе представляется какимъ то противорѣчіемъ существующему положенію вещей, но противорѣчіе это только кажущееся. И дѣйствительно, многіе заводы Урала, производя ходовые сорта желѣза и стремясь увеличеніемъ своей производительности уменьшать накладные расходы, падающіе на пудъ продукта, естественно принуждены увеличивать выплавку чугуна для своего передѣла.

Затрудненія съ чугуномъ сказались на Уралѣ въ 1900 г. только отчасти, уменьшивъ общій отпускъ его до 9,5 милл. пудовъ противъ 11,5 милл. пуд. въ 1899 году и, конечно, заводы, торгующіе чугуномъ, должны почувствовать это. Однако представляется еще вопросомъ—повліяетъ-ли паденіе цѣнъ на чугунъ настолько, чтобы въ значительной степени сократить вывозъ чугуна съ Урала.

#### IV.

Изъ изслѣдованій, произведенныхъ для изученія потребленія чугуна во всѣхъ районахъ Россіи, результаты которыхъ приведены ниже, выяснилось, что Уралъ является единственнымъ райономъ, вывозящимъ свой чугунъ и не потребляющимъ чугуна другихъ горнозаводскихъ районовъ.

Несмотря на это, мы не можемъ признать, что торговля чугуномъ для Урала есть настоящее его назначеніе, и можемъ разсматривать ее только, какъ временное явленіе, имѣющее свои причины и, вполнѣ возможно, свой близкій конецъ. Съ одной стороны, вывозъ чугуна — наиболѣе дешеваго продукта желѣзной промышленности — на далекія разстоянія противорѣчитъ основному положенію рациональнаго хозяйства страны, а съ другой—уральскіе заводы, имѣя дешевое топливо въ избыткѣ, а также и дешевую силу (вода и газы доменныхъ печей), могутъ свободно развивать

наиболѣе сложныя передѣльныя производства, пользуясь горнозаводскимъ населеніемъ и имѣя въ распоряженіи продукты высокаго качества. Поэтому—не въ силу уменьшенія спроса, а скорѣе въ силу этого соображенія, сбытъ уральскаго чугуна могъ бы уменьшиться.

Однако, до сихъ поръ спросъ на чугунъ былъ настолько великъ, что Уралъ поставлялъ весь свой избытокъ его и въ 1899 году достигъ отправки на рынокъ 11,5 милл. пуд. Кромѣ того, тутъ необходимо принять во вниманіе слѣдующее соображеніе, служащее объясненіемъ тому, что Уралъ снабжаетъ до сихъ поръ остальные желѣзодѣлательные районы чугуномъ. Причина эта лежитъ въ томъ, что уральскій чугунъ проявлялъ наибольшую способность къ конкуренціи, на что даетъ ему право сравнительно низкая цифра стоимости производства. Среднія цѣны себѣ-стоимости чугуна для уральскихъ заводовъ выведены нами въ Ежегодникѣ 1897 г. и при сравнительно еще не полномъ техническомъ и хозяйственномъ оборудованіи заводовъ выражаются въ 35—40 коп.

Если теперь уже ясно виденъ прогрессъ въ концентраціи доменнаго производства, если средняя производительность одной доменной печи Урала поднялась съ 268.000 пуд. (въ 1890 г.) до 410.000 пуд. (въ 1900), то надо ожидать, что уральскіе заводы въ недалекомъ будущемъ пойдутъ еще дальше въ направленіи удешевленія своего производства и абсолютнымъ увеличеніемъ количествъ производства будутъ уменьшать столь давящія ихъ накладные расходы, разнося ихъ на большее количество отпуска издѣлій.

Такимъ образомъ, стоимость уральскаго чугуна для экспортирующихъ его заводовъ не должна быть выше 35—40, даже 45 коп., что въ Петербургѣ дастъ цѣну до 55—65 коп., тогда какъ цѣна чугуна южныхъ заводовъ вычислена XXV съѣздомъ горнопромышленниковъ Юга Россіи не менѣе 55 коп. фр. заводъ, или около 75 коп. фр. Петербургъ (см. стр. 19). Если даже предположить,

что исчисленіе это не совсѣмъ точно и что оно представляетъ довольно фиктивную среднюю величину главнѣйше для новыхъ заводовъ, то все же нѣтъ основанія думать, что вычисленія комиссіи столь преувеличены, и что нормальная цѣна на чугуны была бы менѣе 45 коп. для заводовъ, находящихся въ благопріятныхъ условіяхъ, и 50 коп. для заводовъ, условія которыхъ нѣсколько хуже.

Что касается до конкуренціи Юга и Урала другими продуктами желѣзной промышленности, то, какъ видно изъ дальнѣйшаго, свѣдѣнія наши о порайонномъ распредѣленіи всѣхъ вообще продуктовъ желѣзной промышленности очень шатки, и районы монопольнаго и конкуррентнаго сбыта далеки еще отъ точной фиксировки.

Только существующее положеніе вещей дастъ много матеріала и побудитъ заводы опредѣлить, гдѣ границы разумной и прибыльной конкуренціи для всѣхъ желѣзодѣлательныхъ центровъ. То же, что поддается въ настоящее время хотя приблизительному подсчету, показываетъ, что сбытъ разныхъ продуктовъ желѣзодѣлательной промышленности не подчиняется у насъ какимъ либо законамъ и условіямъ.

Изъ таблицъ цѣнъ видно, что почти на каждомъ рынкѣ у насъ фигурируютъ продукты всѣхъ желѣзодѣлательныхъ районовъ, и пока мы посылаемъ уральскіе пудлинговые куски и мартеновскіе слитки въ Ригу, изъ Петербурга балки въ Екатеринославъ, а изъ Польши котельное желѣзо на Уралъ, до тѣхъ поръ не можетъ быть рѣчи о какихъ либо строгихъ подсчетахъ потребления по районамъ.

Кромѣ того предстоящая постройка желѣзныхъ дорогъ на Уралъ въ значительной степени перемѣститъ центръ тяжести экспортной дѣятельности уральскихъ заводовъ и приобщитъ къ Уралу такіе рынки сбыта, какъ весь Сѣверный и Петербургскій районы.

Съ другой стороны и Югъ пріобрѣтаетъ новый дешевый путь въ Петербургъ и Сѣверный районъ—это морской

путь въ обходъ Европы. Практическое осуществленіе онъ нашель уже у Керченскаго завода.

## У.

Если теперь опредѣлить ту степень, въ какой два наиболѣе значительныхъ желѣзодѣлательныхъ района (Югъ и Уралъ) реагировали на кризисъ, то надо сказать, что всѣ условія уральской косности послужили Уралу на пользу.

Мы уже неоднократно выясняли разницу въ чисто народномъ спросѣ и спросѣ промышленномъ и причины, отъ которыхъ зависитъ это раздѣленіе. Въ зависимости отъ такого раздѣленія относились къ кризису и производители желѣза. Зависившіе отъ народнаго спроса, чувствовали себя лучше, другіе же хуже. Уралъ все время оперируетъ преимущественно съ народнымъ потребленіемъ своего района и зависитъ отъ состоянія урожаяевъ. Урожай же въ Приуральѣ былъ хорошъ за послѣдніе годы. Затѣмъ, кровельное желѣзо—основной продуктъ промышленности Урала—сбывается прекрасно. Наконецъ, помогаетъ Уралу и то, что заводы, задавшіеся цѣлью конкурировать съ нимъ, вслѣдствіе многихъ причинъ не успѣли въ этомъ.

Заводы же Юга, Польши и частью Сѣвернаго края, будучи не только приспособленными, но даже и предназначенными къ удовлетворенію, главнымъ образомъ, промышленныхъ нуждъ, оказались въ худшемъ положеніи.

Здѣсь мы уже не говоримъ о грюндерскихъ увлеченіяхъ, къ которымъ уральская желѣзная промышленность была почти непричастна.

Результаты кризиса—и то не столь значительно, Уралъ почувствовалъ только въ 1901 году на ярмаркѣ, когда сокращеніе потребленія вслѣдствіе міровыхъ причинъ достигло большихъ размѣровъ. Если въ дальнѣйшемъ кризисъ и дастъ себя чувствовать Уралу еще сильнѣе, то это ограничится чугуномъ и крупными сортами торговаго металла.

Листовое и мелкіе сорта желѣза для нужд населенія Уралъ размѣститъ всегда.

Сама исторія предначертала Югу и Уралу совершенно разныя задачи и поставила ихъ въ разныя условія.

Уралу данъ въ удѣлъ меньшій масштабъ производства, и тѣмъ самымъ онъ поставленъ на путь развитія у себя продукта высокаго качества, специальныхъ сортовъ металла, тонкихъ издѣлій и переработки металла въ товаръ высокоцѣнный,—способный выдержать перевозку на большія расстоянія.

Эти производства вообще находятся у насъ не на высотѣ своего положенія, и теперь, когда каждый изъ желѣзо-заводчиковъ принужденъ разбираться въ томъ, что ему болѣе всего присуще и выгоды дѣлать, Уралъ конечно обратитъ вниманіе на производство высокоцѣнныхъ продуктовъ \*) и, перейдя на болѣе сложное производство, начнетъ сокращать снабженіе рынковъ сырымъ продуктомъ.

Югъ же несомнѣнно поставитъ себѣ задачею установленіе такихъ промышленныхъ условій (развитіе рабочихъ, рациональное механическое оборудованіе, размѣры массоваго производства), которые и обезпечатъ ему выдѣлъ болѣе дешеваго сырого желѣза.

Удешевленіе желѣза должно быть первою задачею заводовъ Юга, и въ этомъ удешевленіи лежитъ ихъ спасеніе. Для полученія дешеваго желѣза при данныхъ условіяхъ и цѣнахъ на сырые матеріалы нужны большіе масштабы производства, а слѣдовательно и обширный сбытъ. Последняго же можно достигнуть только съ дешевымъ продуктомъ. Вотъ связь между производствомъ, цѣною и сбытомъ, которая является для Юга лозунгомъ его дальнѣйшаго развитія.

\*) Въ будущихъ нашихъ ежегодникахъ мы постараемся болѣе детально разобрать условія развитія этихъ производствъ (специальныхъ литейныхъ чугуновъ, специальной стали, машинъ и орудій, оружія, скобяного товара всякаго сорта, приборовъ домашняго обихода и т. д.) и даже поставимъ себѣ цѣлью изученіе нѣкоторыхъ изъ этихъ производствъ.

Выводить же различныя сравненія для выясненія жизне- способности того или другого района безъ выясненія ма- штабовъ сравненія и условій работы этихъ районовъ не имѣеть цѣли.

«Пѣшій конному не товарищъ», и Уралъ, будучи до нашихъ дней «пѣшимъ», не можетъ сравниться съ Югомъ который со дня своего рожденія былъ «на конѣ». Уралъ, оставшись на собственныхъ ногахъ, не могъ угнаться за Югомъ въ абсолютной цифрѣ своего производства, но за то Югъ и обогналъ Уралъ скороспѣлостью, а слѣдова- тельно и непрочностью своего развитія. Въ концѣ же кон- цовъ, какъ показало прожитое нами время и несомнѣнно покажетъ и будущее, Уралъ имѣеть одно неопѣнимое пре- имущество — онъ болѣе подготовленъ переносить тѣ удары, которыми даритъ судьба всякаго идущаго на пути про- мышленного прогресса.

### Ввозъ и вывозъ продуктовъ желѣзной промышленности.

На таблицѣ XI детально показаны цифры ввоза въ Россію продуктовъ желѣзодѣлательной промышленности, издѣлій и машинъ съ 1895 г.

Если взять конечныя цифры, то за 5 послѣднихъ лѣтъ можно получить слѣдующую сравнительную картину:

1896 г. 1897 г. 1898 г. 1899 г. 1900 г.  
Милліоны пудовъ.

Привезли изъ заграницы:

чугуна . . . . .	4,6	6,0	6,8	8,3	3,2
желѣза и стали . . . . .	121,2	24,3	23,6	19,1	7,1
издѣлій . . . . .	3,2	3,6	4,1	4,4	3,2
машинъ . . . . .	7,9	7,1	9,9	12,4	9,6

Отсюда видно, что потребность нашего отечества въ желѣзѣ еще такъ велика и спросъ его на строительныя, промышленныя и народныя нужды настолько превышалъ предложеніе, что несмотря на ростъ нашей желѣзодѣлательной промышленности, ввозъ изъ заграницы чугуна, желѣза, стали, машинъ и издѣлій возрасталъ съ каждымъ годомъ. Только въ 1900 году цифра ввоза упала на значительную величину.

Это сокращеніе по сравненію съ 2 послѣдними годами детально изображено на нижеслѣдующей таблицѣ:

	Количество привоза.			Цѣнность привоза.		
	1898.	1899.	1900.	1898.	1899.	1900.
	Тысячи пудовъ.			Тысячи рублей.		
Чугунъ . . . . .	6.773	8.347	3.158	3.278	4.295	1.927
Желѣзо сортовое и рельсы . . . . .	19.216	16.157	5.785	22.072	18.070	9.106
Сталь и стальные рельсы . . . . .	4.482	2.884	1.298	7.125	3.001	1.499
Чугунныя издѣлія . . . . .	924	957	504	2.897	3.673	2.402
Желѣзныя, стальные и жестяныя издѣ- лія . . . . .	1.934	2.007	1.553	12.420	13.769	10.668
Проволока и прово- лочныя издѣлія, желѣзныя и сталь- ныя . . . . .	392	484	401	3.851	4.421	3.405
Разныя металличе- скія издѣлія: ин- струменты для ре- меслъ, оружіе, сер- пы, косы, иголки и пр. . . . .	797	834	794	8.708	9.108	8.817
Машины изъ чугуна, желѣза и стали . . . . .	5.877	7.600	5.322	52.591	67.787	48.531
Части машинъ чу- гунныхъ, желѣза- ныхъ, стальныхъ, отдѣльно привезен- ныхъ . . . . .	2.188	2.344	1.704	14.429	16.006	11.948
Сельскохозяйствен- ныя машины . . . . .	1.270	1.740	2.018	7.787	9.701	11.316
Итого . . . . .				135.248	149.831	109.616

Такимъ образомъ, хотя общій итогъ иностраннаго привоза, подъ вліяніемъ повышенія цѣнъ за границей и сокращенія нашего внутренняго спроса и уменьшился на 40 милл. рублей слишкомъ, или почти на 27% привоза 1899 года, главнымъ образомъ за счетъ чугуна, торговыхъ сортовъ желѣза и стали и частью машинъ для оборудованія фабрикъ и заводовъ, тѣмъ не менѣе онъ все еще остается значительнымъ, увеличивая даже и въ 1900 г. на 23 милл. общій итогъ поступившаго на нашъ потребительный рынокъ продукта. Несомнѣнно, что это свидѣтельствуетъ о крупной работѣ, предстоящей нашей желѣзодѣлательной

промышленности, и о необходимости дальнѣйшаго развитія ея для полного завоеванія внутренняго рынка.

Если привезенное количество готоваго металла и издѣлій перевести на чугуны, то получится, что мы могли бы размѣстить еще на 29 милл. чугуна болѣе, каковая цифра значительно превышаетъ всѣ накопившіеся остатки на нашихъ заводахъ, опредѣленные нами выше на 1-е января 1901 года. Въ этомъ несомнѣнно кроется указаніе, что въ пониженіи цѣнъ — какъ лучшимъ приемъ борьбы съ заграничнымъ привозомъ — наша желѣзодѣлательная промышленность имѣетъ вѣрное средство къ болѣе широкому размѣщенію своихъ запасовъ на внутреннемъ рынкѣ.

Конечно, наша не во всѣхъ деталяхъ еще развившаяся промышленность не можетъ удовлетворить всѣхъ — иногда даже и мелочныхъ — предъявляемыхъ къ ней требованій, и ввозъ нѣкоторыхъ издѣлій (спросъ на которыя у насъ не великъ или требуетъ особой специализации и т. д.) будетъ еще существовать, но всетаки мы *должны поставить себѣ первою цѣлью добиться того, чтобы ввозъ тѣхъ матеріаловъ, производство которыхъ у насъ установилось, былъ бы прекращенъ.*

Разъ удовлетвореніе потребностей внутренняго рынка настолько поглощаетъ заботы нашей желѣзной промышленности, то естественно, что для нея и не возникаетъ еще общаго всѣмъ странамъ крупнаго производства вопроса о внѣшнихъ рынкахъ сбыта. Несмотря на то, что наше желѣзное дѣло занимаетъ по количеству производимаго чугуна четвертое мѣсто въ ряду міровыхъ желѣзодѣлательныхъ странъ, вывозъ нашъ ничтоженъ и ограничивается двумя сотнями тысячъ пудовъ.

Подъ давленіемъ всѣхъ вышеописанныхъ обстоятельствъ были сдѣланы попытки вывезти небольшія партіи (керченскаго) чугуна, но это не имѣло никакого значенія какъ по своей величинѣ, такъ и по единичности факта.

## Результаты кризиса желѣзной промышленности и русскія цѣны на желѣзо въ будущемъ.



Въ предыдущихъ главахъ мы постарались дать общую картину существующаго положенія нашего желѣзнаго дѣла.

Изъ нея ясно, что 1900 годъ надо считать знаменательнымъ въ смыслѣ возможности постепеннаго перехода къ нормальному положенію вещей, т. е. къ обезпеченію постоянного полученія дешеваго русскаго желѣза.

Наша желѣзодѣлательная промышленность, много лѣтъ работавшая подѣ покровительствомъ таможенной политики въ исключительно благоприятныхъ условіяхъ, способствовавшихъ естественному ея развитію, встрѣтилась съ затрудненіями, причины которыхъ выяснены уже съ достаточною подробностью. Эти затрудненія пробудили самосознаніе промышленности и дали толчокъ къ той самодѣятельности, которая теперь только одна и можетъ обезпечить здоровое существованіе нашего желѣзнаго дѣла.

Желѣзопромышленникамъ пришлось убѣдиться, что народное потребленіе не сдано — точно на откупъ — по разѣ навсегда установившимся высокимъ цѣнамъ — данной группѣ предпріятій.

Естественно, что барыши этихъ предпріятій должны были привлечь къ дѣлу новые капиталы, создать новыя предпріятія и неизбежно подготовить болѣе широкое предложеніе по болѣе низкимъ цѣнамъ. Если было время, и время очень продолжительное, когда можно было безъ всякихъ усилій дѣлать прекрасныя дѣла (настолько спросъ превышалъ предложеніе), то и тогда для сколько нибудь дальновидныхъ промышленниковъ не могло быть сомнѣнія, что такое время не можетъ быть вѣчно. Нормальное положеніе промышленности — постоянная и напряженная забота о лучшей техникѣ для улучшенія продукта и удешевленія производства, объ организаціи сбыта, о созданіи его изученіемъ потребностей населенія и изготовленіемъ доступнаго ему по цѣнѣ продукта.

Не разъ уже приходилось намъ на страницахъ этой книги указывать, что надлежащей торговой организаціи мы не имѣемъ, особыхъ заботъ къ изученію потребностей населенія не проявляемъ, готовимъ нерѣдко продуктъ, даже не зная—куда его сбудемъ, и т. п. До сихъ поръ въ этомъ, конечно, особой надобности не было, и, если цѣны на нѣкоторые желѣзные товары довольно чувствительно понизились, то — повторяемъ — это только приближеніе къ естественному положенію вещей, когда промышленнику надо заботиться о лучшей постановкѣ своего дѣла, вырабатывать болѣе дешевый продуктъ, примѣняться къ потребностямъ населенія и заботиться о развитіи сбыта умѣлымъ, систематическимъ предложеніемъ болѣе дешеваго товара.

Безъ такой школы промышленность никогда не станетъ твердо на собственныя ноги и никогда не достигнетъ того развитія, при которомъ возможна дешевая выработка товара; безъ нея мы никогда и не дождемся удовлетворенія громадныхъ потребностей страны, въ сравненіи съ которыми теперешняя выработка нашей желѣзодѣлательной промышленности очень мала.

Идя по этому пути, наша желѣзная промышленность можетъ твердо и увѣренно смотрѣть въ будущее. Первые и

наиболѣе тяжелые шаги теперь уже сдѣланы, и результаты покровительственной политики и другихъ правительственныхъ мѣръ на лицо.

Въ 1899 году, когда за границей былъ періодъ высокаго подъема цѣнъ на чугунъ и желѣзо, приблизившихся и частью превысившихъ даже наши, у насъ не было отмѣчено соотвѣтственнаго роста цѣнъ, а наоборотъ чувствовалась тенденція къ пониженію. Это одно должно считать большимъ успѣхомъ. Однако естественное теченіе жизни нашего желѣзнаго дѣла не остановилось на этомъ началѣ. Внутренняя конкуренція, обезпеченная быстрымъ ростомъ, главнымъ образомъ, южной желѣзной промышленности, а затѣмъ развитіемъ ея и во всѣхъ другихъ желѣзодѣлательныхъ раіонахъ, сдѣлала свое дѣло—цѣны пошли на убыль.

Къ естественной конкуренціи прибавился еще міровой промышленный кризисъ ускорившій естественный ходъ событій. Онъ принесъ заминку во многія отрасли промышленности, сокращеніе строительной дѣятельности и кредита, а неурожаи во многихъ мѣстахъ ослабили потребление. Это уже сразу вызвало сильное уменьшеніе спроса, накопленіе запасовъ чугуна и значительное пониженіе цѣнъ почти до себѣ-стоимости, а для нѣкоторыхъ заводовъ и ниже ея.

Не будучи подготовленными къ такому удару, желѣзопромышленники подняли тревогу, и сейчасъ же появился рядъ ходатайствъ къ правительству о помощи.

Правительство оказало помощь и поддержку, но существеннаго вліянія на теченіе кризиса оказать не могло. Оно предоставило самимъ заводчикамъ не только считаться съ тяжелымъ положеніемъ промышленности, но и бороться собственными силами, собственной инициативой и солидарными дѣйствіями.

И дѣйствительно, развившись до такихъ крупныхъ размѣровъ, наша промышленность должна перестать возлагать всѣ свои упованія на помощь извнѣ. Весь механизмъ нашего желѣзнаго дѣла сталъ настолько сложнымъ, что онъ

требуетъ непрестанной и стройной внутренней работы, самостоятельной и энергичной.

Время «кризиса» ясно опредѣлило разницу между чисто народнымъ и промышленнымъ спросомъ. Всѣ рынки, гдѣ народное потребленіе является преобладающимъ, подвергались вліянію лишь одного фактора — урожая хлѣбовъ. Тамъ, гдѣ этотъ факторъ былъ благопріятенъ, торговля желѣзомъ шла безусловно хорошо. \*)

А выше мы видѣли, что наша промышленность далеко еще не удовлетворяетъ потребностямъ обширнаго внутренняго-народнаго, въ значительной мѣрѣ закрытаго для иностранной конкуренціи, рынка. Поэтому сколько нибудь рѣзкое сокращеніе внутренняго спроса можетъ разсматриваться лишь какъ явленіе временное, главная борьба съ которымъ должна вестись на почвѣ пониженія цѣнъ.

Если въ періодъ очень высокихъ цѣнъ могли возникнуть нѣкоторыя предпріятія безъ оборотныхъ капиталовъ, въ расчетѣ работать въ кредитъ, или работа коихъ была возможна только при сохраненіи такихъ цѣнъ, то, конечно, этимъ предпріятіямъ приходится теперь тяжело. Но вѣдь существующими—естественными—условіями только и измѣняется разумность коммерческихъ предпріятій, имѣющихъ солидное, а не спекулятивное основаніе.

Несомнѣнно, что для группы старыхъ заводовъ (днѣпровскіе, юзовскіе, брянскіе и т. п.) не трудно бороться съ нынѣшними обстоятельствами, ибо эта борьба только лишь приближаетъ ихъ барыши къ нормальному уровню. Съ другой стороны и для большинства новыхъ заводовъ пережи-

\*) Урожай хлѣбовъ въ 1899 году, какъ извѣстно, былъ средній, т. е. такой, который для торговли наиболѣе благопріятенъ; благодаря этому, народное потребленіе желѣза не только не сократило спроса, но скорѣе увеличило его. Между тѣмъ, рынки промышленнаго потребленія подверглись вліянію промышленныхъ затрудненій, вытекающихъ изъ сжатія кредита и вздорожанія топлива, и потому торговали слабо, а такъ какъ промышленное потребленіе поглощаетъ желѣза несравненно больше, чѣмъ непосредственно народное, то, разумѣется, и общіе результаты желѣзной торговли оказались мало удовлетворительными.

ваемыя затрудненія скорѣе временнаго характера. Положимъ, нѣкоторые изъ нихъ, кромѣ потери въ продажныхъ цѣнахъ, теряютъ, удорожая стоимость производства, на покупныхъ рудахъ и горючемъ, и, не будучи оборудованы оборотными средствами, они болѣе нуждаются въ деньгахъ. Но и то, и другое можетъ и должно быть измѣнено и требуетъ только совмѣстной работы въ данномъ направленіи.

Итакъ, усилія лицъ, причастныхъ къ желѣзному дѣлу, должны быть направлены къ тому, чтобы сдѣлать болѣзненные проявленія всѣхъ частей сложнаго промышленнаго кризиса по возможности менѣе чувствительными и продолжительными.

Для сего необходимо прежде всего возможно быстро изучить и уяснить себѣ условія нашего желѣзнаго дѣла. Надо узнать, что, какъ и гдѣ сдѣлать, чтобы получить у насъ дешевое желѣзо. Нужно обзавестись удовлетворительной желѣзной статистикой, обнимающей не только условія производства, но и условія сбыта, и приняться дѣятельно за изученіе этихъ условій и на внутреннихъ, и на внѣшнихъ рынкахъ. *А главное, нашимъ желѣзопромышленникамъ пора перестать всего ждать отъ правительства*, которое и безъ того даетъ имъ много всей своей политикой и всякими облегченіями, дошедшими до снятія горной подати съ чугуна; въ цѣляхъ удешевленія производства, имъ необходимо выработать въ своей средѣ духъ единенія и самопомощи, а затѣмъ и умѣлый планъ производства съ правильной организаціей сбыта.

Такимъ образомъ, 1900 годъ въ исторіи нашей желѣзной промышленности долженъ быть годомъ серьезнаго перелома къ лучшему, болѣе устойчивому будущему, если мы съумѣемъ взглянуть на дѣло съ этой единственно правильной точки зрѣнія.

*Процессъ пониженія цѣнъ и удешевленія русскаго желѣза, начавшійся въ 1899 году и ясно обрисовавшійся въ 1900 г.— неизбежно долженъ продолжаться, и существующія теперь*

*цены надо считать нормальными.* Конечно, мы увидимъ моменты, когда желѣзо будетъ дороже, но ихъ надо разсматривать, какъ высшія точки волнообразнаго движенія промышленности, и строить на нихъ какіе-либо расчеты будетъ по меньшей мѣрѣ опасно.

## Движеніе цѣнъ на продукты желѣзной промышленности на главныхъ рынкахъ Россіи въ 1900 и 1901 годахъ.

### I.

Изученіе движенія цѣнъ на разные продукты желѣзной промышленности, существовавшихъ за рассматриваемый періодъ, представляетъ большой интересъ. Изъ таблицъ „Д“ и „Е“ и діаграммы „Г“ видно, какъ стремительно понижались цѣны для всѣхъ главнѣйшихъ видовъ желѣза.

Чугунъ, производство котораго шло особенно усиленнымъ темпомъ, и который представлялъ собой наиболѣе выгодный предметъ торговли — первый послужилъ предметомъ конкуренціи. Послѣ заминки съ нимъ въ 1899 году, сбытъ его еще имѣлъ мѣсто по довольно сноснымъ цѣнамъ въ началѣ 1900 г. (въ январѣ): 72—70 коп. франко заводъ за лучшіе сорта и 68 коп. за худшіе. Но уже въ мартѣ мѣсяцѣ и весной настроеніе стало ухудшаться, и цѣны установились въ 65 коп. Предложеніе по этой цѣнѣ все-таки настолько превышало спросъ, что заводы не всегда находили покупателей, и запасы чугуна увеличивались. Одновременно съ этимъ — высокая цѣна на коксъ дѣлала эти продажныя цѣны убыточными, и многіе заводы стали прекращать выплавку чугуна, тѣмъ болѣе, что имѣли возможность продавать свой коксъ на сторону, а не употреблять его на выплавку чугуна.

Однако не всѣ заводы могли останавливать производство, и многіе изъ нихъ должны были продолжать его, чтобы имѣть источникъ полученія оборотныхъ средствъ,

Таблица "Д".  
Цены \*) на разные виды желъза на главнѣйшихъ рынкахъ въ 1900 году.

	Январь.	Мартъ.	Май.	Июль.	Августъ.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Чугунъ.	С.-Петербург.					57	67—65 к. (55 к.)	50—51 к.
	Москва.							
	Харьковъ.	72—70	68—65 к.	65—63		50—48 к.	74—75 к.	70 к.
	Рига				53 к.			
Сортовое.	Астрахань.						обыкн. 1.75	
	С.-Петербург.	обыкн. 1.90			отв. 1.85—2.05		1.75—1.72	
	Москва.	отв. 1.95—2.05						1.55
	Н.-Новгород.	1.85—2.00		1.71	1.56	1.50—1.45	1.90—1.80—1.75	1.80—1.72
Сортаментъ.	Харьковъ.	1.72	1.60—1.55	1.60—1.59				
	Рига	1.75				1.50		
	Варшава						1.55—1.60	
	Кіевъ							
Котельное.	С.-Петербург.	Толст. 2.05—2.15	1.95—2.05	1.95—2.05	1.85		2.05—2.00	1.75—1.72
	Москва.	Тонкое 2.30	2.20	2.10			1.90—1.85	
	Харьковъ.			1.55			1.90	Рев. 1.82
	Рига	1.80—1.85	1.58—1.60	1.55		1.47		1.65
Валяны.	С.-Петербург.			1.90			1.65	
	Москва.	200					1.55—1.50	
	Харьковъ.		1.70—1.65	1.55—1.47	1.50		1.40, швел. 1.28—1.25	
	Швел.							
Кровельныя**).	С.-Петербург.	2.70—2.85					2.85	2.85
	Москва.						3.20—2.70	2.85—2.80
	Рига							2.50
	Кіевъ.			3.70—3.50			3.10—2.90	
Ср. Азія								

\*) Цены заводчиковъ, а не торговцевъ, \*\*\*) Цены оптовыхъ, за 10-ти фунтовое, 2 сорт. магное.

Таблица „Е“.

Цѣны \*) на разные виды желѣза на главнѣйшихъ рынкахъ въ 1901 г.

	Январь.	Апрѣль.	Май.	Августъ.	Сент.	
Чугунъ.	Москва . . . . .	. . . . .	{ 63—68 к. литейн.	{ 63—65 к. литейн.		
	Рига . . . . .	72—70 к.	72—75 к.	55 к. перед.		
Сортовое. (Круп. и мелк.)	С.-Петербур. { об. 1.70—1.75 отв. 1.85-2.05	Обыкн. 1—70	. . . . .	Обыкн. 1.65		
	Москва . . . . .	. . . . .	1.80—1.70	1.60—1.55		
	Н.-Новгор. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.55—1.45		
	Рига . . . . .	{ Крупное 1.60 Мелкое 1.80	{ Крупное 1.65 Мелкое 2.00	. . . . .		
Котельное. (Толст. и тонкое)	С.-Петербур. { Толстое 1.75 Тонкое 2.10	Толстое 1.70	. . . . .	. . . . .	тол. 1.65 тон. 1.95	
	Москва . . . . .	. . . . .	Тонкое 2.00	Тонкое 1.95		
	Н.-Новгор. . . . .	. . . . .	Тонк. 1.80—1.75	Толстое 1.60		
	Рига . . . . .	{ Толст. 1.75—1.65 Тонк. 1.70—1.60	{ Толст. 1.75—1.70 Тонк. 1.65—1.60	. . . . .	Толст. 1.65—1.60	
	Баку . . . . .	. . . . .	Тонк. 1.65	. . . . .		
Балки.	С.-Петербур. 1.50	1.40	. . . . .	1.35		
	Москва . . . . .	. . . . .	1.30	1.50 со складовъ		
	Н.-Новгор. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.35—1.30 съ зав.		
	Рига . . . . .	1.45—1.38	1.40—1.42	. . . . .		
Кровельное**).	С.-Петербур. 2.70—2.85	. . . . .	. . . . .	. . . . .		
	Москва . . . . .	. . . . .	. . . . .	{ 2.85 высшая 2.65 нисшая		
	Н.-Новгор. . . . .	. . . . .	. . . . .	{ 2.70 высшая 2.50 нисшая		
	Баку . . . . .	2.90	. . . . .	. . . . .		

въ которыхъ они такъ сильно нуждались. И вотъ, цѣна на чугунъ въ августѣ мѣсяцѣ падаетъ до 53 коп., съ тѣмъ, чтобы въ октябрѣ достигнуть 50 и даже 48 коп.—въ рѣдкихъ, впрочемъ, случаяхъ. Кредитныя дѣла стали настолько плохи, что имѣли мѣсто случаи экзекуціонной продажи. Но все же, потребителя на чугунъ не находилось, ибо многіе передѣльные заводы также сокращали свое производство изъ-за недостатка сбыта, а другіе заводы воздерживались отъ покупокъ, принявъ выжидательное положеніе, въ расчетъ на дальнѣйшее пониженіе. Въ ноябрѣ и

\*) Цѣны заводчиковъ, а не торговцевъ.

\*\* ) Цѣны оптовья, за 10-ти фунтовое 2 сорт. матовое.

декабрѣ среднюю цѣну на чугуны, франко-заводъ, можно было считать 50 коп.

Сортовое желѣзо, подавшееся въ цѣнѣ и въ 1899 году, въ особенности изъ вторыхъ рукъ, было въ началѣ 1900 г. предметомъ еще довольно сносныхъ сдѣлокъ. Уступки въ цѣнахъ со стороны южныхъ и польскихъ заводовъ, хотя и были, но ихъ можно было считать частными. Съ наступленіемъ же лѣта—этотъ продуктъ сталъ колебаться въ сбытѣ, ибо южные и польскіе заводы сильнѣе заинтересовались имъ, а съ другой стороны—стало наблюдаться сокращеніе строительныхъ оборотовъ, какъ желѣзнодорожныхъ, такъ и обще-гражданскихъ. Результатомъ этого было уже серьезное пониженіе цѣнъ. Южные заводы съ 1 руб. 70 коп. спустились на 1 руб. 55 коп. (а негласно и до 1 руб. 50 коп.), а къ осени и зимою дошли и до 1 руб. 45 коп. Тѣ же самыя цѣны были и для польскихъ заводовъ. Уралъ, благодаря своему вышеописанному лучшему положенію, хотя и сохранилъ прежнія основныя цѣны—1 руб. 70 коп.—1 руб. 71 коп., франко Нижній-Новгородъ, ограничившись уступками лишь на нѣкоторыхъ сортахъ, (что однако въ среднемъ дало 2—3 коп. на пудъ), но не могъ удержаться на этомъ уровнѣ долгое время. Общее давленіе отразилось и на немъ, и уже въ 1901 г. цѣны уральскому желѣзу въ значительной степени подались.

Съ котельнымъ желѣзомъ продолжалась все та же понижительная тенденція изъ-за перепроизводства этого продукта. Съ 1 руб. 90 коп.—1 руб. 80 коп. за пудъ—цѣны, существовавшей въ концѣ 1899 года, уже въ началѣ 1900 г. былъ скинутъ пятачекъ-гривенникъ. Но конкуренція, вслѣдствіе значительно увеличивающагося производства, становилась все сильнѣе и сильнѣе, и въ мартѣ—цѣна уже опустилась до 1 руб. 58 коп., а въ серединѣ и концѣ 1900 года до 1 руб. 47 коп.—1 руб. 45 коп. При этомъ еще, многіе заводы, не говоря уже о скидкахъ за налич-

ный расчетъ, во многихъ случаяхъ старались дѣлать всякія поблажки, какъ, на примѣръ, считали приплаты лишь послѣ опредѣленнаго вѣса листа.

Настроеніе съ резервуарнымъ желѣзомъ также сильно колебалось, ибо многіе заводы занялись спеціальною прокаткою этого желѣза, въ виду существовавшихъ высшихъ цѣнъ на него въ концѣ прошлаго года. Уже въ мартѣ 1900 г. цѣны на него установились 1 руб. 70 коп., франко-заводъ, и къ концу года понизились до 1 руб. 60 коп.

Съ балками было то же самое, и цѣны на нихъ продолжали падать. Съ 1 руб. 80 коп.—въ 1899 году—онѣ въ мартѣ 1900 года уже котировались по 1 руб. 70 коп.—1 руб. 65 коп., въ маѣ—по 1 руб. 55 коп. и далѣе по 1 руб. 47 коп. при большихъ партіяхъ.

Что касается до швеллернаго желѣза, то для вторыхъ рукъ цѣна была въ 1 руб. 65 коп. Здѣсь необходимо имѣть въ виду, что еще въ 1899 году Днѣпровскій заводъ вошелъ почти со всѣми вагоно-строительными заводами въ соглашеніе на исключительную поставку имъ швеллеровъ по цѣнѣ 1 руб. 50 коп., франко Тритузная. При этомъ онъ давалъ 4-хъ мѣсячный кредитъ и, конечно, гарантировалъ сроки поставки.

За это время всѣ южные заводы настолько приспособились къ значительному производству балокъ, что образовали большіе запасы ихъ у себя и въ концѣ 1900 года спустили цѣну для балокъ до 1 руб. 40 коп., а для швеллеровъ до 1 руб. 28 коп. и даже до 1 руб. 25 к. При этомъ не брали даже приплатъ за спеціальную длину.

Проволока потерпѣла значительное пониженіе въ цѣнѣ и котировалась въ августѣ 1900 года по 1 руб. 53 коп. за наличный расчетъ безъ скидки; и все же заводы, производящіе проволоку, сильно нуждались въ сбытѣ ея.

Дѣла съ кровельнымъ желѣзомъ продолжали быть

вполнѣ хорошими, такъ какъ потребность въ немъ увеличивается — сознание наибольшей выгоды потребления его растетъ, а привозъ его изъ заграницы, благодаря повышеннымъ за границей цѣнамъ, сошелъ въ этомъ году почти на нѣтъ. Внутреннее усиленіе производства кровельныхъ листовъ, очевидно, едва-едва успѣваетъ идти вслѣдъ за ростомъ потребления, результатомъ чего и является мѣстами превышеніе спроса надъ предложеніемъ и устойчивыя цѣны. Особая специальность производства кровельнаго желѣза, покоящаяся во многихъ своихъ деталяхъ на навыкѣ рабочихъ и во многомъ, очевидно, еще не поддающаяся регистраціи научной техники, до сихъ поръ не прельщала новыхъ заводчиковъ. Имъ болѣе интереснымъ представлялась массовая прокатка крупныхъ сортовъ, въ коихъ Россія, дѣйствительно, нуждалась, и цѣны на которые были страшно высоки. Такимъ образомъ, кровельные листы продолжаютъ составлять специальность, главнымъ образомъ, Урала.

Хорошимъ спросомъ въ 1900 году пользовались развѣсы 12 и 13 фунт., которые прошли съ самымъ незначительнымъ остаткомъ, развѣса же 10-фунтоваго нѣкоторое время даже не хватало; въ легкихъ развѣсахъ 8, 7, 6 фунт., какъ и всегда, былъ недостатокъ; слабѣе спрашивалось 9-фунтовое, но и оно въ концѣ концовъ прошло.

Оптовые цѣны для торговцевъ на кровельное, франко Нижній-Новгородъ:

	I сортъ.	II сортъ.	III сортъ.
Демидовское и яковлевское..	2 р. 80 к.	2 р. 70 к.	2 р. 60 к.
Строгановское, бѣлорѣцкое,			
холуницкое.....	2 р. 70 к.	2 р. 60 к.	2 р. 50 к.
Лазаревское .....	2 р. 65 к.	2 р. 55 к.	2 р. 45 к.
Голицынское и шувалов-			
ское.....	2 р. 60 к.	2 р. 50 к.	2 р. 40 к.

Въ области производства кровельнаго желѣза на Уралѣ замѣчаются два теченія: 1) переходъ на изготовленіе

листовъ изъ мартеновскаго металла, благодаря чему листы получаютъ болѣе мягкіе, и постепенно понижается престижъ высокыхъ марокъ, и 2) стремленіе выдѣлывать дешевые листы за счетъ меньшей заботы объ изяществѣ. Оба эти теченія вполнѣ своевременны и обезпечиваютъ расширеніе сбыта кровельнаго желѣза. При дальнѣйшей работѣ можно достигъ громаднаго расширенія сбыта, и Уралу, какъ мы уже выше говорили, теперь какъ нельзя болѣе необходимо озаботиться удешевленіемъ кровельныхъ листовъ.

На Югѣ кровельное желѣзо вырабатывается въ очень незначительномъ количествѣ, и на южныхъ рынкахъ въ этомъ сортѣ желѣза ощущается постоянный недостатокъ.

Цѣны южныхъ заводовъ слѣдующія:

9 фунт.—	2 руб. 80 коп.	за пудъ,	франко заводъ.
10—16	» 2 » 60	» » »	» » »
16—20	» 2 » 60	» » »	» » »

Положеніе сбыта кровельнаго желѣза въ 1901 году можно характеризовать такимъ образомъ. Общее годовое потребление его не превышаетъ 10—11 милл. пуд., изъ коихъ Уралъ удовлетворяетъ около 7 милл., другіе русскіе заводы до 1 милл. пуд., и на долю заграничной поставки падаетъ 2—3 мил. пуд. (точныхъ цифръ нѣтъ). Потребность прогрессивно растетъ, чему не мало способствуетъ (правда, очень туго идущее) перекрытіе деревни при участіи земствъ. Въ этомъ году несомнѣнно спросъ со стороны фабрично-заводскихъ и желѣзнодорожныхъ сферъ и на кровельные листы уменьшился, но увеличеніе спроса со стороны народа заполнило эту брешь. Ощущается нужда въ дешевыхъ листахъ для народа, поэтому марки «шуваловское» и «голицынское» берутся, что называется, на расхватъ. Въ легкихъ листахъ есть постоянная нужда, такъ какъ крестьянскую хату цѣлесообразно крыть именно дешевыми и не толстыми листами съ такимъ расчетомъ, чтобы кровли хватило настолько, насколько хватаетъ стѣнъ хаты.

Трудное пока положеніе желѣзнаго рынка со всѣми сортами, кромѣ кровельныхъ листовъ, вѣроятно, заставитъ заводчиковъ Юга и Польши выступить на рынкахъ и съ кровельными листами. Такъ какъ нормальный ростъ потребления, даже при постепенномъ пониженіи цѣнъ, едва-ли превыситъ 10—15% въ годъ, то съ ростомъ производства возможно, что черезъ какіе нибудь 3—4 года, а можетъ быть и раньше, Уралу придется встрѣтиться съ паденіемъ цѣнъ и на кровельные листы, о чемъ, съ точки зрѣнія населенія, и жалѣть, конечно, не приходится.

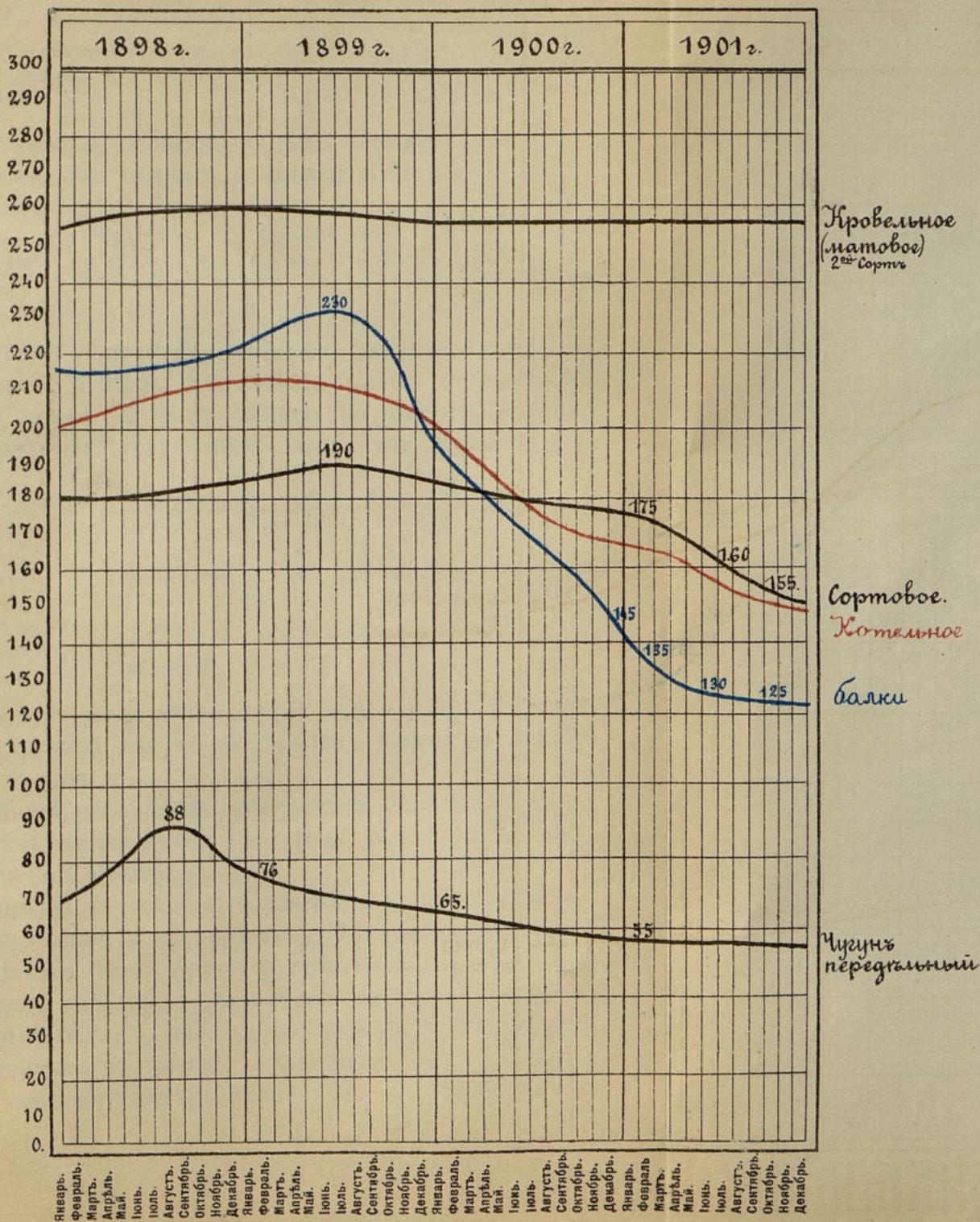
## II.

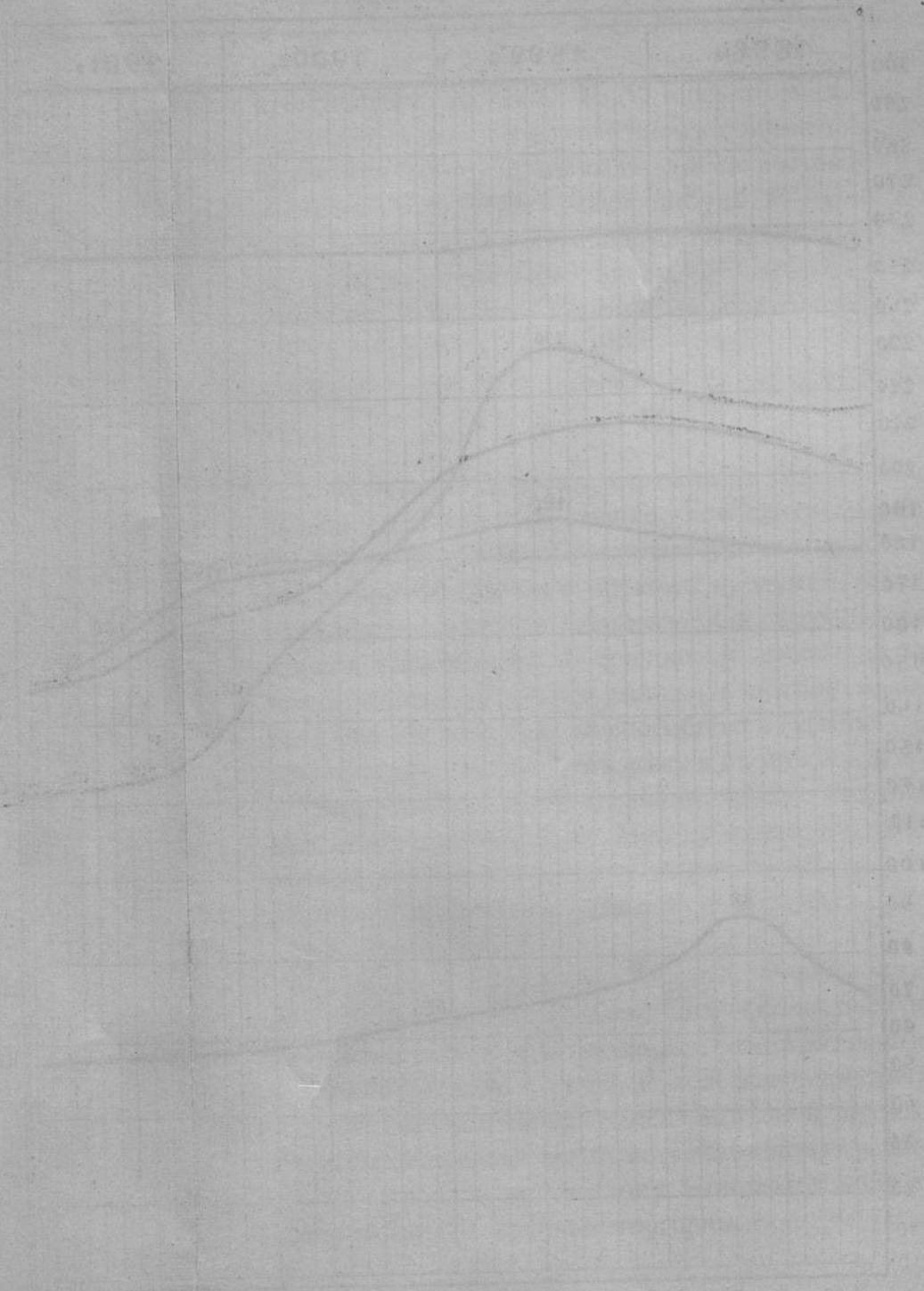
Московскій рынокъ переживалъ въ 1900 и въ 1901 годахъ угнетенное состояніе. Его центральное положеніе съ одной стороны обусловливаетъ собою то, что здѣсь сталкиваются другъ съ другомъ продукты всѣхъ русскихъ желѣзодѣлательныхъ районовъ. Съ другой же стороны сильно разившаяся фабричная и заводская промышленность всего московскаго района, а потому и значительная величина потребительной способности (свыше 5 милл. пуд.) создаетъ ему то, что, всѣ вѣянія въ желѣзномъ дѣлѣ отражаются на этомъ рынкѣ раньше, чѣмъ гдѣ бы то ни было. Предложенія желѣза на Москву сыплются со всѣхъ сторонъ и сбиваютъ съ толку рыночниковъ, запугивая ихъ и заставляя осторожнѣе, чѣмъ даже требуется, относиться къ выдачѣ заказовъ.

Цѣны на желѣзо въ Москвѣ, бывшія до сихъ поръ приноровленными къ уральскимъ (нижегородскимъ - ярмарочнымъ), теперь уже являются самостоятельными, исходя изъ конкуренціи южнаго и польскаго продукта.

Общее положеніе вещей желѣзной промышленности отразилось прежде всего на московскомъ рынкѣ, и цѣны соотвѣтствовали не твердому выжидательному положенію, которое заняли крупные торговцы.

Диаграмма Ф.  
Цены на главные виды железа в Москве.





Еще въ началѣ 1900 года вторыя руки продавали здѣсь:

Сортовое желѣзо . . . . .	1 р. 85 к. до 2 р. — к.
Котельное " . . . . .	1 " 95 " " 2 " 05 "
Балки . . . . .	1 " 90 " " 1 " 80 "

но уже лѣтомъ и, особенно, осенью торговля пошла еще болѣе медленнымъ темпомъ, и сдѣлки происходили по такимъ цѣнамъ:

	Уральское.	Средняго района.	Южнаго района.
Сортовое желѣзо . . . . .	1 р. 85 к.—1 р. 90 к.	1 р. 80 к.—1 р. 85 к.	1 р. 80 к.—1 р. 85 к.
Котельное " . . . . .	—	—	2 " — —2 " 05 "
Резервуарн. " . . . . .	—	—	1 " 85 —1 " 90 "

На этомъ угнетенное настроеніе желѣзнаго рынка не остановилось, и цѣны продолжали падать. О крупныхъ сдѣлкахъ ничего не было слышно, но предложенія были значительны—по слѣдующимъ цѣнамъ изъ первыхъ рукъ:

	З		А		В		О		Д		Б:	
	Уральскіе.		Ср.-русскіе.		Польскіе.		Южные.					
	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.
Сортовое желѣзо . . . . .	1 77	— 1 72	1 75	—	1 75	— 1 72	1 75	— 1 72	1 75	— 1 72	1 75	— 1 72
Фасонное " . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1 85	— 2 —	—	—
Балки . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1 50	— 1 55	—	—
Котельное желѣзо . . . . .	—	—	—	—	1 70	—	—	—	1 70	—	—	—
Кровельное " . . . . .	2 80	— 2 85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

На чугуна цѣна упала до 65 коп.—и былъ случай продажи крупной партіи передѣльнаго чугуна въ Москву по цѣнѣ 55 коп.

Въ концѣ года были предложенія уральскаго сортового желѣза, на навигацію 1901 года, по 1 руб. 60 коп., франко Нижній-Новгородъ.

Оживленія въ оптовой желѣзной торговлѣ не наблюдалось въ Москвѣ и въ 1901 году. Торговцы все по прежнему избѣгали дѣлать запасы и передавали заводамъ лишь свои текущія требованія. За мелкую розничную продажу стали приниматься, въ обходъ торговцевъ, и сами заводы. Это обстоятельство низвело розничную цѣну для мартевскаго сортового желѣза, московскаго и уральскаго про-

изводства, до 1 руб. 70 коп. Но даже и по этой цѣнѣ не наблюдалось усиленія потребительскаго спроса. Продолжавшаяся, такимъ образомъ, пониженіе цѣнъ ясно показывало, что въ ярмарку 1901 года цѣна сортового желѣза уральскихъ заводовъ не можетъ быть выше 1 руб. 55 коп., франко Нижній-Новгородъ. Къ тому же, сдѣлки по такимъ цѣнамъ имѣли уже мѣсто со стороны южно-уральскихъ заводовъ.

Такимъ образомъ, весною 1901 года цѣны на желѣзо въ Москвѣ были слѣдующія:

	Уральскіе.		Ср.-русскіе.		Польскіе.		Южныя.	
	Р. К.	Р. К.	Р. К.	Р. К.	Р. К.	Р. К.	Р. К.	Р. К.
Сортовое желѣзо . . . . .	1 70	— 1 80	1 70	— 1 80	1 75	— 1 80	1 75	— 1 80
Балки . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	1.30
Котельное желѣзо . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Резервуарное „ . . . . .	—	—	—	—	1 75	— 1 80	1 75	— 1 80

Цѣны на балки показывали даже наклонность къ пониженію—противъ выше поставленной отмѣтки.

Съ чугуномъ было безъ перемѣнъ,—и литейный коксовый чугунъ средне-русскихъ заводовъ продавался по 63 коп., а южныхъ по 68 коп.

Торговля кровельнымъ желѣзомъ шла для Москвы, какъ и для всѣхъ рынковъ, хорошо — безъ измѣненія цѣнъ.

Движеніе цѣнъ \*) на желѣзо на московскомъ рынкѣ за 1901 годъ можно иллюстрировать слѣдующей таблицей:

	Январь.		Май.		Сентябрь.	
	Р	у	б	л	п	и
Сортовое . . . . .	1,75	— 60	1,60	1,58	— 55	
Листы . . . . .	1,70	— 65	1,60	1,58	— 55	
Балки . . . . .		1,35	1,30		1,30	

Прогрессивное паденіе цѣнъ сначала на балки, затѣмъ на листы, а потомъ и на сортовое желѣзо, неминуемо заставило торговцевъ стремиться къ наибольшей реализаціи прежнихъ запасовъ и относиться ко всякимъ новымъ пред-

\*) Франко Москва.

ложеніямъ съ крайней осторожностью, что побудило многихъ заводчиковъ искать заказовъ непосредственно въ потребительныхъ сферахъ, и въ этомъ смыслѣ нѣкоторые изъ нихъ зашли слишкомъ далеко, неблагопріятно дѣйствуя на психику рынка.

Не у многихъ заводчиковъ хватило мужества реализовать торговыми сферами запасы, хотя частно, перевести на себя путемъ организациі собственныхъ складовъ, даже только при заводахъ, что, несомнѣнно, до нѣкоторой степени поддержало бы цѣны и настроеніе. Конечно, съ другой стороны, при отсутствіи у большинства заводовъ оборотныхъ средствъ, свободныхъ къ задолжанію въ запасы готоваго товара, и при отсутствіи знанія рынковъ и рыночнаго ассортимента, трудно организовать склады. Само собою разумѣется, что въ то время, когда цѣны падаютъ, торговцу ничего не остается дѣлать, какъ покупать только самое необходимое, и притомъ такое, что можно получить быстро, т. е. со склада, а не по заказу. Заводчики же, не находя заказчиковъ, старались путемъ пониженія цѣнъ добиться сдѣлокъ, но добивались рѣдко. Иногда цѣна падала на 5 коп., не принося заводчикамъ ни одной продажи.

Продажи въ настоящее время распредѣляются далеко неравномѣрно. Старые заводчики, которые не скупаются на пониженіе, имѣютъ, если и не заказы, такъ требованія, тогда какъ новымъ приходится иногда играть только роль понижателя. Къ сожалѣнію, еще не многіе сознаютъ, что успѣхъ зависитъ не отъ одной цѣны, а отъ хорошей торговой организациі и знанія рынковъ.

### III.

Нижегородская ярмарка 1900 года съ сортовымъ желѣзомъ прошла при вяломъ настроеніи, заставившемъ заводчиковъ пойти на отмѣченныя выше уступки. Желѣза

въ привозѣ было значительно меньше, чѣмъ раньше, причѣмъ одна заводская фирма—общество Бѣлорѣцкихъ заводовъ—и совсѣмъ не могла доставить  $\frac{2}{3}$  (по меньшей мѣрѣ) своей партіи, вслѣдствіи обмелѣнія каравана на рѣкѣ Бѣлой во время сплава. Съѣздъ покупателей на ярмарку былъ небольшой; покупатели съ юга и запада если и пріѣзжали, такъ исключительно для того, чтобы подсортировать въ кровельномъ желѣзѣ. Плохое положеніе дѣлъ съ сортовымъ желѣзомъ на нижегородской ярмаркѣ объясняется тѣмъ, что вывозить съ ярмарки этотъ товаръ на разстояніи по желѣзной дороги болѣе 500 верстъ — невыгодно. Одни покупатели получаютъ его прямо съ Урала, другіе имѣютъ съ Юга, Польши и т. д. Слѣдовательно, все болѣе и болѣе ясно, что даже въ Москву сортовое желѣзо изъ Нижняго не можетъ хорошо идти, такъ какъ Югъ и Польша даютъ на Москву теперь цѣну 1 руб. 80 коп.—1 руб. 85 коп. съ доставкой на мѣсто, а мѣстный заводъ (Гужонъ) торгуетъ, будто бы, въ Москвѣ 1 руб. 75 коп.

Низовья Волги, начиная отъ Саратова, закупали меньше, имѣя многіе сорта отъ мѣстныхъ заводовъ. Астраханцы—и тѣ значительно сократили закупки, находя болѣе выгоднымъ, какъ и другіе покупатели съ крупныхъ рынковъ Поволжья, получать товаръ съ Урала — непосредственно черезъ водный путь.

Такимъ образомъ, уже 1900 годъ показалъ, что нижегородская ярмарка становится все болѣе и болѣе мѣстнымъ рынкомъ, а мѣстныя условія не были благоприятны для желѣзной торговли 1900 г. Пароходное дѣло, потребляющее массу разнаго желѣза, въ 1900 году переживало тяжелое положеніе. Фрахты повышались слабо, тогда какъ топливо (нефтяные остатки) вздорожало значительно. Къ этому присоединилось отсутствіе денежныхъ средствъ у мѣстныхъ промышленниковъ.

Спросъ со стороны уѣзднаго покупателя былъ удовлетворительный, и онъ то собственно и поддержалъ (въ осо-

бенности весной) настроеніе рынка. Цѣны заводчиковъ пріокскихъ (Выксунскихъ, Гусевскихъ и др.) тоже поколебались, хотя съ весны заводы эти, видимо, не имѣли нужды въ заказахъ.

На навигаціонное время выксунскіе заводы заявили цѣну 1 руб. 68 коп. при расчетѣ въ срокъ. Комиссіонеры казенныхъ горныхъ заводовъ, имѣя на своихъ рукахъ громадный, накопившійся отъ предыдущихъ лѣтъ, остатокъ сортового, назначили цѣну 1 руб. 65 коп. (уступка 5 коп.), что однако, очевидно, мало помогло дѣлу, такъ какъ, если вѣрить торговцамъ, склады комиссіонеровъ далеко не имѣютъ полнаго ассортимента ходовыхъ сортовъ. Были остатки сортового желѣза въ концѣ ярмарки и у всѣхъ остальныхъ заводчиковъ, несмотря на ихъ систему росписыванія; на этихъ остаткахъ не гласно, надо думать, были и уступки. Даже графъ Строгановъ, кажется, не избѣжалъ кое-какихъ остатковъ.

Въ общемъ, однако, желѣза сортового въ Нижнемъ, хотя было и много, но ходовыхъ сортовъ, на примѣръ тонкаго круглаго, узкополоснаго и шиннаго, запасъ ограниченный, и это отчасти уже сказывалось еще до закрытія навигаціи.

Здѣсь не лишнее, между прочимъ, замѣтить, что заводчики Урала и Вятскаго края, не имѣющіе непосредственной желѣзно-дорожной отправки съ сортовымъ желѣзомъ становятся въ положеніе не завидное, такъ какъ нижегородская ярмарка, куда они до сихъ поръ везли значительную часть своихъ партій, едва ли будетъ въ состояніи безъ крупныхъ уступокъ въ цѣнахъ вмѣстить доставляемое ежегодно количество. Этимъ заводчикамъ придется искать ближняго сбыта.

Кровельнымъ желѣзомъ ярмарка торговала, какъ и всюду, хорошо. Цѣны, хотя и оставлены прошлогоднія, но онѣ безъ ущерба для сбыта могли быть повышены на 5 к. въ пудѣ.

Котельнаго и резервуарнаго желѣза привозится, вообще, на ярмарку немного, а потому товаръ этотъ въ положеніи

ярмарочныхъ желѣзныхъ дѣлъ видной роли не играетъ. Шло котельное туго, почему и на остаткѣ оно имѣется.

Чугуна сырцеваго на ярмаркѣ въ предложеніи было сравнительно немного, но и тѣ партіи передѣльныхъ сортовъ, которыя были, не находили покупателя по цѣнѣ 70 к.

Хорошо торговали чугуннымъ литьемъ, на которомъ состоялось повышеніе цѣнъ отъ 10 до 15 к. на пудъ. Торговали имъ 1 р. 60 к. до 1 р. 75 к., смотря по качеству. Въ этомъ товарѣ, въ теченіе послѣднихъ лѣтъ, вообще, чувствуется недостатокъ, чѣмъ собственно и объясняется его хорошей сбытъ и высокія цѣны.

Торговля желѣзомъ на ярмаркѣ 1901 г. прошла при угнетенномъ настроеніи со всѣми видами желѣза кромѣ кровельныхъ листовъ.

Кромѣ главной причины — промышленныхъ затрудненій, что мы уже въ достаточной степени выяснили, на такое положеніе вещей въ значительной степени вліяетъ и то, что нижегородская ярмарка все болѣе и болѣе переходитъ въ фазисъ мѣстнаго рынка, о чемъ уже выше мы говорили.

Третьей причиной плохихъ дѣлъ въ этомъ году явился и недородъ, естественно уменьшившій покупательную способность населенія.

Прежнее доминирующее значеніе ярмарки падаетъ даже и по отношенію къ Уралу. Несмотря на значительное, какъ надо полагать, уменьшеніе привоза желѣза съ Урала, сортовое и листы не находятъ себѣ на ярмаркѣ достаточнаго числа покупателей, такъ какъ мѣстное потребленіе означенныхъ продуктовъ не велико, а для вывоза хотя бы даже, на примѣръ, въ Москву цѣны оказываются не подходящими. Къ тому же реализацію своего товара уральцы задерживали крайней нерѣшительностью въ пониженіи цѣнъ. Обычная уральская медлительность въ данномъ случаѣ сослужила плохую службу заводчикамъ. Рынокъ до августа не зналъ, какая цѣна бу-

деть объявлена и, само собою разумѣется, воздерживался отъ болѣе или менѣе значительныхъ сдѣлокъ, тогда какъ покупатели такихъ рынковъ, какъ Москва, обходились предлагаемымъ въ изобиліи, по низкимъ цѣнамъ. Въмѣсто того, чтобы хотя понемногу находить сбытъ и освобождаютъ рынокъ, уральское желѣзо не двигалось въ ожиданіи цѣны и вытѣснялось продуктомъ Юга, Польши и др. Объявленные уральцами въ августѣ официальные цѣны пониженные противъ прошлаго года на 15 коп. въ пудѣ на сортовое желѣзо (т. е. 1 р. 55 коп., fr. Нижній) и на 20 коп. на котельное и кубовое (т. е. 1 р. 60 к.—1 р. 65 к.), оказались не только запоздалыми, но и не подходящими для того, чтобы удалить съ нижегородскаго рынка тѣ излишки, которые будутъ давить въ теченіе предстоящаго года на цѣны мѣстнаго потребленія. Продать уральское сортовое желѣзо по цѣнѣ (1 р. 55 к. + провозъ 10 к.) = 1 р. 65 к. хотя бы въ Москвѣ, когда южное здѣсь стоитъ 1 р. 58 к.—1 р. 60 коп., конечно, нельзя; вслѣдствіе этого имѣвшіяся въ началѣ ярмарки на рукахъ заводчиковъ партіи сортового, свободныя отъ запродажъ, въ количествѣ, какъ полагали, около 1½ милл. пудовъ, не нашли и не найдутъ полнаго помѣщенія и по пониженнымъ противъ официально объявленныхъ цѣнамъ. Что официальная цѣна 1 р. 55 коп. остается дѣйствительной только въ преисъ-курантахъ, въ этомъ нельзя нисколько сомнѣваться. Представители казенныхъ заводовъ еще до объявленія цѣнъ торговали, какъ передаютъ, по 1 р. 50 к.

Другіе заводчики, объявивъ цѣны, шли на уступки какъ бы частнымъ образомъ, „по секрету“, очень охотно и, надо думать, при наличіи хорошаго покупателя, пошли бы на уступки еще до 5—10 к. съ пуда. Товарищество сергинско-уфалейскихъ заводовъ, какъ передаютъ, уже рѣшило имѣть свой складъ въ Нижнемъ-Новгородѣ. Бѣлорѣцкимъ заводамъ придется также не мало товара перевести на свои склады. Партія ревдинскихъ заводовъ не находитъ себѣ покупателей при 6 мѣсячномъ кредитѣ и по 1 р. 40 к. Передавали,

что за нее предлагают купцы 1 р. 30 к. Кыштымские заводы, имѣя въ Нижнемъ-Новгородѣ порядочный остатокъ кровельнаго (благодаря ненормально высокой цѣнѣ) и нѣкоторую партію сортового желѣза при заводахъ, предполагаютъ учредить постоянное представительство въ Москвѣ и даже со складами.

Цѣны кровельнаго желѣза объявлены въ ярмарку прошлогоднія:

	М а т о в о е .			
	I с .	II с .	III с .	IV с .
Демидовское и яковлевское . . . . .	2.80	2.70	2.60	—
Строгановское, пашковское, уфалейское и др. . . . .	2.70	2.60	2.50	2.35
Расторгуевское . . . . .	2.70	2.60	2.50	2.35
Лазаревское . . . . .	2.60-65	2.50-55	2.40-45	2.25-30
Шуваловское и голицынское . . . . .	2.60	2.50	2.40	2.25

Чугуна въ сырцѣ въ привозѣ на ярмаркѣ было очень мало, но и тѣ небольшія партіи, которыя были привезены, не находили себѣ покупателей. Литейные сорта продавались по 65 коп., тогда какъ за передѣльные трудно было выручить и 60 к.

Чугуннаго литья привезено было больше прошлогодняго, и съ нимъ явились на ярмарку 9 фирмъ—нижегородскихъ, муромскихъ, касимовскихъ, калужскихъ и тамбовскихъ. Продавали для Вятскаго края, Прикамья и въ Закаспійскій край. Горшечный товаръ (чугуны) продавался отъ 1 р. 70 к. до 1 р. 75 к., татарскій 1 р. 50—1 р. 55 к., плиты 1 р. 40—1 р. 45 к.; цѣны эти были дешевле прошлогоднихъ на 5 к. въ пудѣ.

На чугунное литье требованіе было нѣсколько меньше. Нѣкоторые дальніе покупатели изъ Прикамья не рисковали купить литье на ярмаркѣ изъ опасенія, что товаръ не дойдетъ во время навигаціи до мѣста назначенія, а если и дойдетъ, то дорого обойдется вслѣдствіе высокаго фрахта.

Бѣлое желѣзо касимовское и другое 5-фунтовое продавали по 3 руб. 75 коп., издѣлія изъ него: ведра по 4 р. 10—4 р. 15 к. пудъ, тазы и проч. 4 р. 25—4 р. 30 к.

#### IV.

С.-Петербургскій рынокъ, годичное потребление котораго и для строительныхъ цѣлей и фабрично-заводской промышленности равняется 10 милл. пудовъ, торговаль въ 1900 году довольно удовлетворительно, не сбивая цѣнь и относясь болѣе толково—какъ къ конкуренціи между вторыми руками, такъ и къ предложеніямъ. Хорошимъ сбытомъ пользовались здѣсь высокіе сорта желѣза и при томъ пудлинговое и даже кричное. Раньше здѣсь много проходило шведскаго сортового желѣза, но теперь его съ успѣхомъ замѣняютъ демидовскимъ, обходящимся оптовикамъ по 2 р. 05 — 2 р. 10 к., что на 50 коп. дешевле шведскаго.

Желѣзо мѣстныхъ заводовъ въ 1900 году продавалось здѣсь по 1 р. 80 к. — 1 р. 85 к. Въ концѣ года общее ухудшеніе дѣлъ, конечно, отразилось и на Петербургскомъ рынкѣ, и цѣны подались. Петербургскіе передѣльные заводы стали выжидать съ покупкою чугуна и только нѣкоторыя изъ нихъ еще сдѣлали закупки по цѣнѣ 72 к., франко-Петербургъ. Вслѣдъ за этимъ предложенія на чугунъ появились уже по 67 коп., франко-Петербургъ; желѣзо же опустилось до цѣны 1 р. 70 к.

Положеніе Рижскаго рынка почти тождественно съ С.-Петербургскимъ. За послѣднее время здѣсь возникло не мало мѣстныхъ передѣлочныхъ заводовъ, перерабатывающихъ—или чугунъ, или готовые болванки. Въ 1900 году Рига немало взяла уральскаго пудлинговаго желѣза, чего давно уже не бывало, такъ какъ этотъ рынокъ снабжался пудлинговымъ желѣзомъ изъ заграницы. Цѣна на чугунъ также падала, какъ и вездѣ, и это было очень на руку

мѣстнымъ передѣльнымъ заводамъ, которые хотя и начали чувствовать сокращеніе потребленія ихъ фабриката, но все же еще не въ сильной степени, и потому желѣзный рынокъ былъ неособенно вялымъ.

Въ декабрѣ 1900 года предложеніе желѣза стало усиливаться. За чугуны просили 51 коп., франко-южный заводъ. Желѣза сортового, франко-Рига, продавалось—уральское 1 р. 90 к. — 2 руб., мѣстное 1 р. 80 к., польское же и германское по 1 руб. 72 коп.; желѣзо листовое резервуарное польское и южное — по 1 р. 82 к., кровельное же бельгійское 10 фунтовое — по 2 р. 50 к.

Но уже въ 1901 году рынокъ сталъ нѣсколько слабнуть, и цѣна на чугуны установилась въ 70 коп.

Мартеновскіе слитки, которые, какъ мы уже сказали, являются на здѣшнемъ рынкѣ предметомъ бѣльшихъ сделокъ, чѣмъ въ какомъ-либо другомъ районѣ, продавались по 1 р. 08 к.

Сортовое и фасонное желѣзо — отъ 1 р. 60 к. до 1 р. 80 к., а балки — по 1 р. 38 к. — 1 р. 45 к. Листовое котельное — 1 р. 65 — 1 р. 75 коп. Листовое резервуарное 1 р. 60 — 1 р. 70 к.

Въ серединѣ года положеніе рынка нѣсколько улучшилось, и понижающее движеніе цѣнъ на балки — остановилось. Было замѣтно даже легкое повышеніе цѣнъ (надо полагать, подъ влияніемъ спекуляціи) до 3 коп. на пудъ. Чугуны тоже нѣсколько повысились — въ размѣрѣ 2-хъ коп. на пудъ.

Котельные листы находились все еще въ значительномъ предложеніи, превышающемъ видимый спросъ, такъ что цѣны ихъ проявляли склонность къ пониженію.

Такимъ образомъ, цѣны, франко Рига, были слѣдующія:

Чугуны .....	72 к.
Мартеновскіе листы .....	95 — 1 р. 05 к.
Сортовое желѣзо (мѣстное) ..	1 р. 60 к.
Котельное листовое .....	1 р. 75 к.

Бельгійское листовое кровельное желѣзо 16-ти фунтовое по .....	2 р. 38 к.
10-ти фунтовое.....	2 р. 50 — 2 р. 45 к.

### V.

Юго-западные рынки, помимо тѣхъ невзгодъ, о которыхъ говорилось выше, должны были считаться и съ результатами сбора хлѣбовъ. Но все же 1900 годъ начался въ этомъ районѣ при довольно твердомъ настроеніи торговымъ желѣзомъ и чугуномъ. Сортовое желѣзо продавалось въ Кіевѣ по 1 р. 70 к. — 1 р. 75 к., при условіи полученія водою (Днѣпровскаго завода) и нѣсколько дороже — при условіи полученія по желѣзной дорогѣ. Заказы на главнѣйшихъ изъ южныхъ заводовъ выполнялись по очереди. Точно такія же цѣны держали и польскіе желѣзо-дѣлательные заводы.

Въ началѣ лѣта настроеніе нѣсколько ослабѣло, и прежде всего понизились цѣны на чугунъ.

На сортовое желѣзо заводы все еще удерживали прежнія цѣны, и, если и дѣлали уступки, то таковыя держались въ секретѣ. Но съ наступленіемъ осени цѣны и на сортовое желѣзо пошли на пониженіе, и заводы Царства Польскаго стали предлагать сортовое желѣзо по 1 р. 60 к., а южные заводы 1 р. 55 к. на мѣстѣ, — были случаи, что продавали и по 1 р. 53 к.

Не смотря на это пониженіе цѣнъ, мѣстные оптовые торговцы воздерживались отъ покупокъ желѣза на сроки и ожидали дальнѣйшаго паденія отмѣтокъ.

Сдѣлки совершались лишь на наличную потребность (въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ) и притомъ съ немедленною доставкою.

Заграничное сортовое желѣзо совсѣмъ уже не могло идти на эти рынки, ибо оно обходилось въ Кіевѣ по 1 р. 78 — 1 р. 80 к.

Большая часть кровельнаго желѣза для югозападнаго

края по прежнему получается изъ заграницы. Германское кровельное желѣзо завода «Бисмаркъ» обходится теперь нашимъ складчикамъ, франко Сосновицы: 10-фунт.—2 р. 60 коп., 9-фунт.—2 р. 85 к. и 8-фунт. 2 р. 90 к. за пудъ. Въ Кіевѣ этимъ желѣзомъ торгуютъ: 10-ф.—2 р. 90 к., 9-фунт.—3 р. 10 к. и 8-ф.—3 р. 25 к. пудъ. Русскимъ—уральскихъ заводовъ—кровельнымъ желѣзомъ торговали на кіевскомъ рынкѣ въ концѣ 1900 г. по слѣдующимъ цѣнамъ:

яковлевское 1 сор.	10-фунт.	—3 р.	10 к.
»	»	9	» 20 » и
»	»	8	» 30 »

Основная цѣна на проволочные гвозди существовала 2 р. 10 коп.

Въ 1901 году для юго-западнаго района настроеніе рынка стало очень вялымъ. И хотя въ началѣ года цѣны и не подались особенно сильно, но о солидныхъ сдѣлкахъ по прежнему ничего не слышно.

Предложенія со стороны русскихъ заводовъ въ значительной степени превышаютъ предъявляемый здѣсь спросъ. Со стороны германскихъ, англійскихъ и бельгійскихъ заводовъ, въ виду сильнаго пониженія цѣнъ на русскихъ заводахъ, предложенія почти отсутствуютъ.

Роль Юга въ жизни желѣзной торговли послѣдняго времени уже въ достаточной степени выяснена нами выше, да и раньше это было предметомъ многихъ нашихъ статей, здѣсь же намъ остается охарактеризовать фізіономію южнаго желѣзнаго рынка, начиная съ 1900 года, т. е.—съ момента, когда уже вполне опредѣлился характеръ участія южныхъ заводовъ въ снабженіи желѣзомъ рынковъ.

Только съ тѣхъ поръ, какъ заказы на предметы желѣзно-дорожнаго строительства перестали соответствовать размѣрамъ производительности южныхъ заводовъ, что случилось въ 1899 году, начала сказываться конкуренція между русскими заводами.

Съ достаточною очевидностью и на всѣхъ почти видахъ желѣза конкуренція эта сказалась въ 1900 г., начавшись раньше всего и сильнѣе всего на балкахъ и котельномъ желѣзѣ. Пониженіе цѣны на эти два продукта уже было отмѣчено нами въ обзорѣ за 1899 годъ.

Въ 1900 году—пониженіе продолжалось, принимая то болѣе, то менѣе острую форму, чтобы уже въ 1901 году дойти до 1 р.—1 р. 10 к. за пудъ, послѣ довольно долго стоявшей цѣны въ 1 р. 40—1 р. 30 к.

Основная цѣна котельнаго желѣза изъ первыхъ рукъ не превышала въ началѣ 1900 г. 1 р. 80 к. для ближнихъ рынковъ и 1 р. 70—1 р. 75 к. для рынковъ удаленныхъ, а уже въ началѣ 1901 г. цѣна была 1 р. 50 к.

Сортового желѣза коснулась конкуренція въ 1900 г. На рынокъ этого продукта выступили такіе заводы, которые никогда сбытомъ торговыхъ сортовъ желѣза не интересовались, напримѣръ Юзовскіе. Уменьшеніе цѣны сортового желѣза до 1 р. 60 к., франко заводъ, считалось въ началѣ года уже совершившимся фактомъ.

Вновь возникшіе металлургическіе заводы, сильно нуждаясь въ заказахъ и стараясь дать своимъ заводамъ работу, пошли на дальнѣйшія уступки, такъ что въ мартѣ сортовое желѣзо предлагалось уже по 1 р. 55 к. При этомъ, конечно, со стороны заводовъ предлагались покупателямъ всевозможныя льготы. Срокъ кредита увеличивался до 6 мѣсяцевъ, безъ начисленія процентовъ; заказы стремились исполнять возможно скорѣе; качество желѣза улучшали,—и, наконецъ, дѣлали значительныя скидки съ приплатъ.

Вообще же, что касается до сроковъ исполненія заказовъ на сортовое желѣзо, то южные заводы не вполне исправны; исключеніе изъ этого представляетъ только заводъ Пастухова, который имѣетъ у себя запасный складъ сортового желѣза. Всѣ же другіе южные заводы, не имѣя складовъ, готовили торговое сортовое желѣзо какъ-бы попутно, приспособляясь къ нему настолько, насколько этого допускало ихъ специальное назначеніе.

Надо думать, что время и, главное, обстоятельства заставят заводчиков озаботиться о заводских складах и стремиться къ возможно быстрому исполненію заказовъ.

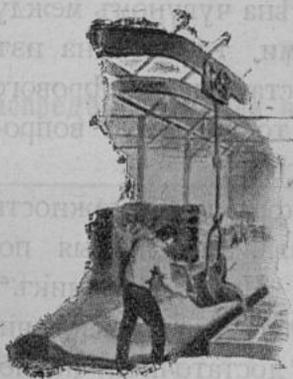
Нѣкоторые заводы, еще раньше общаго пониженія, своевременно сдѣлали скидки и, получивши заказы, работали, не имѣя надобности идти на рынокъ съ предложениемъ своего продукта.

Торговля вторыхъ рукъ все болѣе и болѣе измѣняется къ худшему, польза торговцевъ, благодаря ихъ конкуренціи между собою, сходитъ на минимумъ и часто ограничивается даже 2 или 3 копѣйками на пудъ. Чтобы не задолжать капиталовъ, рыночники стараются избѣгать запасовъ и такимъ образомъ невольнo заставляютъ заводчиковъ больше, чѣмъ прежде, считаться съ капризами рынка; между тѣмъ, какъ мы видѣли выше, заводы далеко не готовы къ этому.

Цѣны на сырцевый чугунъ падали стремительно. Въ продажѣ обращались почти только литейные сорта, такъ какъ для передѣла у каждаго завода имѣется чугунъ свой. Лучшіе сорта чугуна, франко заводъ, покупались 70—72 коп., худшіе—65—68 коп.

Съ кровельнымъ желѣзомъ настроеніе твердое; цѣны устойчивѣе, но вторья руки и въ данномъ случаѣ сбиваютъ другъ другу выручку. Ввозъ заграничныхъ продуктовъ почти прекратился по недоступности ихъ цѣнъ. Мѣстные производители кровельнаго желѣза участвуютъ на рынкахъ съ этимъ товаромъ довольно слабо. Это указываетъ, что ихъ производительность въ данной области желѣзопромышленнаго дѣла невелика; благодаря этому, на южныхъ рынкахъ продолжаетъ преобладать уральскій продуктъ.

## Распределение потребления чугуна, желѣза и стали по главнымъ районамъ за 1896, 1897, 1898 и 1899 годы.



Когда цѣна на рельсы, а затѣмъ и на балки стала падать, заводы, не произведя строгаго подсчета и безъ всякаго изученія рынка, почти всѣ безъ исключенія бросились на сортовое желѣзо, крупное, мелкое, проволоку и резервуарное (тонко-котельное) желѣзо, цѣна на которое стояла еще на довольно высокомъ уровнѣ. Моментально эти виды желѣза были предложены въ такомъ размѣрѣ, что рынокъ не принялъ бы ихъ и при нормальномъ положеніи вещей; при описанномъ же выжидательномъ положеніи рынокъ очень быстро учелъ это предложеніе и такъ рѣзко оборвалъ свой спросъ, что и на эти виды желѣза цѣна сильно упала, и такимъ образомъ установилась полная заминка на желѣзномъ рынокѣ. Тогда только желѣзопромышленники пришли къ сознанию, что основаніемъ коммерческаго благополучія является знаніе рынка и изученіе потребностей его. Всѣ поняли, что къ изученію рынка прежде всего и нужно было приступить, на него должны были быть направлены всѣ усилія промышленниковъ, и только съ серьезнымъ и детальнымъ знаніемъ рынка можно такъ или иначе регулировать свое производство, сокращая выдѣлъ одного и усиливая выдѣлъ другого вида желѣза.

Такимъ образомъ и въ дѣлѣ нашего промышленнаго самосознанія 1900 и 1901 года можно считать годами не-

релома, послѣ чего началось болѣе интенсивное изученіе нашей желѣзной промышленности и торговли—не командировками и случайными наѣздами чиновниковъ и комиссій, а самими живо заинтересованными промышленниками.

Но изученіе рынка и всей нашей промышленности оказалось дѣломъ не легкимъ. Когда нѣкоторая группа промышленниковъ задалась цѣлью познакомиться съ существующими условіями торговаго обмѣна чугуномъ между всѣми желѣзо-производящими районами, то ни одна изъ нашихъ статистикъ не могла дать достаточно цифрового матеріала для разрѣшенія какихъ-бы то ни было вопросовъ, касающихся всѣхъ районовъ Россіи.

Болѣе или менѣе подробныя цифры и возможность ориентировки имѣлись только для Урала. Эти данныя получались изъ нашего „Ежегодника“. Но „Ежегодникъ“, прежніе выпуски котораго посвящались почти исключительно интересамъ Урала, не могъ съ достаточной полнотою разрабатывать статистическія данныя для всей Россіи.

Такимъ образомъ оказалось, что свѣдѣнія о рынкахъ сбыта продуктовъ желѣзнаго дѣла крайне шатки, что вывести какіе либо основные законы причинъ товарообмѣна между разными районами нѣтъ возможности, и надъ полученіемъ хотя приблизительныхъ данныхъ пришлось поработать, пользуясь почти исключительно статистикой перевозокъ по желѣзнодорожнымъ и водянымъ путямъ.

Точность полученныхъ такимъ путемъ результатовъ не могла, конечно, быть большой, ибо въ данныя о перевозкахъ нельзя было внести цѣлой серіи деталей и поправокъ, чтобы связать цифры возможно лучше, но все же картина распредѣленія продуктовъ желѣзо-дѣлательной промышленности въ Россіи получилась настолько интересная, что мы считаемъ не лишнимъ привести здѣсь результаты этого изученія—сгруппированные въ таблицы.

Обмѣнъ чугуномъ между районами возможно было изучить только за 1897, 1898 и 1899 года. Если резуль-

таты для 1897 и 1898 годовъ могутъ имѣть интересъ только историческій, то результаты 1899 года, какъ года наивысшаго потребленія продуктовъ желѣзной промышленности, могутъ считаться во многихъ отношеніяхъ типичными.

Въ таблицахъ „G“ „H“ и „I“ показано въ круглыхъ цифрахъ распредѣленіе чугуна въ районахъ производства и потребленія въ теченіе 1897, 1898 и 1899 годовъ.

Таблица „G“.

Распредѣленіе чугуна въ районахъ производства и потребленія его въ 1897 г.

Названіе района.	Общая выплавка чугуна въ районѣ.	Общая потребность района въ чугунаѣ.	Мѣстная потребность заводъ въ чугунаѣ, покрываемая чугуномъ собственнаго производства.	Мѣстная потребность заводъ въ чугунаѣ, покрываемая чугуномъ другихъ заводовъ района.	Излишекъ выплавки надъ потребностью въ районѣ.	Недостатокъ чугуна для потребности района.	Вывозъ въ другіе районы.	Привозъ изъ другихъ районовъ.	Привозъ изъ-за границы.
	ВЪ МИЛЛІОНАХЪ ПУДОВЪ.								
Сѣверный . . .	0,3	14,5	—	0,3	—	14,2	—	9,7	4,5
Уральскій . . .	40,7	33,4	18,3	15,0	7,3	—	7,4	—	0,1
Центральный . .	10,3	15,6	4,0	6,0	—	5,3	0,3	5,3	0,3
Южный . . . . .	46,2	35,9	27,7	7,5	10,3	—	11,0	0,1	0,6
Польскій . . . .	14,0	17,1	10,8	3,2	—	3,1	—	2,4	0,7
Западный . . . .	0,1	0,8	0,1	—	—	0,7	—	0,6	0,1
Кавказскій . . .	—	0,6	—	—	—	0,6	—	0,6	—
Итого . . . . .	111,6	117,9	60,9	32,0	17,6	23,9	18,7	18,7	6,3

Вся территория Россіи раздѣлена на семь районовъ. Кромѣ этихъ семи районовъ чугуна отправляется еще въ Сибирь, но размѣръ потребленія ея настолько незначи-

теленъ, что на конечные выводы пропускъ этого района вліянія не оказываетъ.

На таблицахъ „К“, „L“ и „М“ показано распредѣленіе чугуна по районамъ отправления и назначенія въ 1897, 1898 и 1899 годахъ, а на таблицѣ „N“ привозъ чугуна и распредѣленіе его по районамъ за 1898, 1899 гг. и за 6 мѣсяцевъ 1900 г.

Въ первомъ столбцѣ таблицъ „G“ „H“ и „I“ показана выплавка чугуна въ каждомъ районѣ. Цифры эти имѣются уже выше, и выводы изъ нихъ сдѣланы своевременно.

Т а б л и ц а „ H “.

Распредѣленіе чугуна въ районахъ производства и потребленія его въ 1898 г.

Названіе района.	Общая выплавка чугуна въ районѣ.	Общая потребность района въ чугунѣ.	Мѣстная потребность заводовъ въ чугунѣ, покрываемая чугуномъ собственнаго производства.	Мѣстная потребность заводовъ въ чугунѣ, покрываемая чугуномъ другихъ заводовъ района.	Излишекъ выплавки надъ потребностью въ районѣ.	Недостатокъ чугуна для потребности района.	Вывозъ въ другіе районы.	Привозъ изъ другихъ районовъ.	Привозъ изъ-за границы.
	ВЪ МИЛЛІОНАХЪ ПУДОВЪ.								
Сѣверный . . .	1,6	14,9	0,3	1,4	—	13,3	—	9,3	4,0
Уральскій . . .	43,5	35,1	18,5	16,5	8,4	—	8,5	—	0,1
Центральнй . . .	11,0	15,3	4,0	5,3	—	4,3	1,7	5,4	0,6
Южный . . . . .	61,2	52,0	41,0	9,7	9,2	—	10,5	0,8	0,5
Польскій . . . . .	16,0	20,5	12,0	4,0	—	4,5	—	3,4	1,1
Западнй . . . . .	0,1	1,2	—	0,1	—	1,1	—	1,1	0,1
Кавказскій . . . . .	—	0,6	—	—	—	0,6	—	0,6	—
Итого . . . . .	133,4	139,6	75,8	36,9	17,6	24,1	20,7	20,7	6,5

Таблица „I“.

Распределение чугуна въ районахъ производства и потребления его въ 1899 г.

Названіе района.	Общая выплавка чугуна въ районѣ.	Общая потребность района въ чугунѣ.	Местная потребность заводовъ въ чугунѣ, покрываемая чугуномъ собственнаго производства.	Местная потребность заводовъ въ чугунѣ, покрываемая чугуномъ другихъ заводовъ района.	Излишекъ выплавки надъ потребностью въ районѣ.	Недостатокъ чугуна для потребности района.	Вывозъ въ другіе районы.	Привозъ изъ другихъ районовъ.	Привозъ изъ-за границы.
	ВЪ МИЛЛІОНАХЪ ПУДОВЪ.								
Сѣверный . . . .	2,0	16,0	1,7	0,3	—	14,6	—	9,3	5,3
Уральскій . . . .	44,8	34,1	18,0	16,0	10,7	—	10,8	—	0,1
Центральный . . . .	14,9	19,0	4,0	8,5	—	4,1	2,4	6,0	0,5
Южный . . . . .	82,0	75,0	62,6	9,0	7,0	—	10,4	2,9	0,5
Польскій . . . . .	18,8	23,7	14,0	4,8	—	4,9	—	3,9	1,0
Западный . . . . .	0,1	1,3	0,1	—	—	1,2	—	1,1	0,1
Кавказскій . . . . .	—	0,7	—	—	—	0,7	—	0,6	0,1
Итого . . . . .	162,6	170,4	100,4	38,6	17,7	25,5	23,6	23,8	7,6

Далѣе—во второмъ столбцѣ приведены данныя объ общей потребности въ Россіи чугуна какъ обыкновеннаго, такъ и марганцеваго. Въ итогѣ эти данныя, представляющія сумму выплавки и иностраннаго привоза, довольно точны, но въ своихъ слагаемыхъ по районамъ, конечно, только приблизительны. Для опредѣленія потребности района въ чугунѣ необходимо было исходить изъ количества готовыхъ издѣлій стальныхъ, желѣзныхъ и чугунныхъ, приготовляемыхъ въ границахъ даннаго района; статистика же детальнаго производства заводовъ, какъ уже мы говорили, не отличается точностью. Опредѣливъ даже точно количество издѣлій, мы все-таки не опредѣлимъ этимъ путемъ

потребности чугуна, такъ какъ таковая зависитъ еще отъ способовъ производства. Въ зависимости отъ принятаго способа передѣла, т. е. отъ того, примѣняется ли процессъ puddлинговый, бессемеровскій или мартеновскій, въ зависимости отъ состава шихты и, наконецъ, въ зависимости отъ степени технического совершенства заводскаго производства, количество чугуна на пудъ издѣлія измѣняется въ довольно значительныхъ предѣлахъ. Тѣмъ не менѣе, примѣняясь къ условіямъ каждаго района и пользуясь, какъ коррективомъ, болѣе или менѣе точными данными о привозѣ и вывозѣ чугуна, была опредѣлена потребность каждаго района путемъ приблизительныхъ подсчетовъ, которые, хотя и не вполне точно, но съ нѣкоторымъ приближеніемъ рисуютъ картину потребления чугуна въ Россіи.

Т а б л и ц а „ К “.

Распредѣленіе чугуна по районамъ отправленія и назначенія въ 1897 г.

Районъ назначенія:	Районъ отправленія:									
	Польскій.	Западный.	Сѣверный.	Центральный.	Южный.	Уральскій.		Кавказскій.	Сибирь.	Иностранная дорога и порты.
						По желѣзнымъ дорогамъ.	По воднымъ путямъ.			
	Т ы с я ч и п у д о в ъ .									
Польскій . . . . .	1974,7	0,5	0,7	0,2	8,5	—	—	—	—	—
Западный . . . . .	60,2	29,9	30,7	0,8	3,2	—	—	—	—	—
Сѣверный . . . . .	0,8	2,7	78,1	—	32,2	110,0	—	—	—	—
Центральный . . . . .	116,9	4,9	80,5	1675,3	59,7	3,8	—	0,1	0,1	—
Южный . . . . .	2354,6	537,0	5167,3	3768,6	7399,0	4,2	—	556,4	—	—
Уральскій (по ж. дор. по водн. п.)	1,5	3,8	2660,0	391,9	14,6	9065,9	—	—	—	1,4
Кавказскій . . . . .	—	—	1644,0	2200,0	92,8	—	2242,1	—	—	2,0
Сибирь . . . . .	0,7	—	2,3	—	46,2	—	—	46,0	—	—
Иностранный . . . . .	695,3	28,5	176,0	341,4	633,3	33,4	—	22,9	—	—

Разсматривая потребление порайонно, мы убѣждаемся, что важнѣйшимъ потребителемъ чугуна является Южный районъ, причѣмъ потребление его растетъ еще быстрѣе въ слѣдующіе годы: послѣ 36 милл. въ 1897 г. потребление достигаетъ

въ 1899 г.—75 милл., а въ 1900 г. превысило 80 милл. На Уралѣ ростъ потребления напротивъ гораздо медленнѣе роста выплавки и за четырехлѣтіе повышается только слегка. Въ Польскомъ районѣ потребление возрастаетъ довольно постоянно, примѣрно на 3 милл. въ каждомъ году, т. е. все-таки скорѣе, чѣмъ выплавка. Въ Центральномъ районѣ особенно сильный приростъ потребления замѣчается съ 1898—99 гг., что и характеризовалось крайне обострившимся спросомъ на чугунъ въ 1899 году въ Москвѣ. Сѣверный районъ представляетъ то же самое явленіе. Западный же и Кавказскій районы характеризуются незначительностью и постоянствомъ потребления чугуна.

Т а б л и ц а „L“.

Распределение чугуна по районамъ отправленія и назначенія въ 1898 г.

Районъ назначенія: Районъ отправленія:	Тысячи пудовъ.									
	Польскій.	Западный.	Сѣверный.	Центральный.	Южный.	По желѣзнымъ дорогамъ.	По воднымъ путямъ.	Кавказскій.	Сибирь.	Иностранная дорога и порты.
Польскій . . . . .	2244,6	1,0	—	—	0,1	—	—	1,4	—	—
Западный . . . . .	136,0	6,1	36,4	1,5	2,8	—	—	—	—	—
Сѣверный . . . . .	—	—	81,3	—	26,9	12,2	—	—	—	—
Центральный . . . . .	949,8	10,0	708,8	2990,2	47,2	8,4	—	7,8	0,2	0,8
Южный . . . . .	2241,8	932,7	3635,1	2774,3	9713,4	7,5	—	521,0	—	—
Уральскій (по ж. дор.)	9,0	0,7	2344,9	549,6	66,7	9252,2	—	—	0,1	—
Уральскій (по вод. п.)	—	—	2597,7	2200,0	754,4	—	2887,5	—	17,4	—
Кавказскій . . . . .	10,6	—	4,0	—	93,2	—	—	43,5	—	—
Сибирь . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	—
Иностраннй . . . . .	1015,5	61,1	239,7	567,6	346,6	60,0	—	37,7	—	—

Далѣе въ вѣдомости показано количество чугуна, потребляемаго тѣми же предпріятіями, которыя его выплавили. Такимъ образомъ это есть чугунъ, не идущій на рынокъ, хотя въ многихъ случаяхъ (на Уралѣ, въ Центральномъ районѣ, въ Польшѣ) попадающій въ статистику перевозокъ, вслѣдствіе территориальнаго раздѣленія доменнаго и желѣзнаго дѣла. Какъ общее правило, можно подмѣтить, что

потребленіе чугуна собственного производства растеть относительно быстрѣе, чѣмъ общее потребленіе чугуна. Дѣйствительно, съ 60 милл. въ 1897 г. оно возрасло до 100 милл. въ 1899 г., т. е. на 40 милл. или 66%, между тѣмъ какъ общее потребленіе возросло, на 51 милл., т. е. около 44%. Это указываетъ на большую выгодность основного, чѣмъ передѣльнаго производства, что впрочемъ въ виду существовавшихъ на чугуны цѣны не подлежало сомнѣнію. Особенно рѣзко выражается этотъ процессъ на Югѣ, между тѣмъ какъ на Уралѣ потребленіе чугуна собственного производства остается почти постояннымъ. Измѣненіе, происшедшее въ этой графѣ для Сѣвернаго района въ 1899 г., объясняется сліяніемъ одного доменнаго завода съ желѣзодѣлательнымъ въ одно предприятие.

Т а б л и ц а „М“.

Распредѣленіе чугуна по районамъ отправленія и назначенія въ 1899 г.

Районъ назначенія:									
Районъ отправленія:	Польскій.	Западный.	Сѣверный.	Центральный.	Южный.	Уральскій.	Кавказъ.	Сибирь.	Иностраннй.
Т ы с я ч и п у д о в ѣ.									
Польскій . . . . .	3258,0	2,4	9,0	8,5	11,5	—	—	—	—
Западный . . . . .	90,0	187,0	24,8	38,3	16,5	—	—	—	0,7
Сѣверный . . . . .	3,1	2,3	3,6	—	—	—	—	—	—
Центральный . . . . .	1279,1	105,9	1123,2	3473,1	99,7	1,7	8,2	0,2	—
Южный . . . . .	2713,6	959,7	3518,9	2700,7	8905,1	9,3	630,1	—	—
Уральскій по желѣзнымъ дорогамъ.	17,9	66,2	2566,7	1106,7	121,4	9988,3	—	22,9	—
Уральскій по воднымъ путямъ . . . . .	—	—	1708,4	2200,0	2347,7	1984,9	—	26,1	—
Кавказъ . . . . .	1,5	3,1	—	16,7	57,4	—	58,6	—	—
Сибирь . . . . .	—	0,8	—	0,8	—	0,1	—	1,9	—
Иностраннй . . . . .	690,5	65,7	431,2	539,3	1600,2	53,2	54,4	1,3	—

Затѣмъ показано также количество чугуна, покупаемаго и продаваемаго въ предѣлахъ одного района, приче-  
мъ

нужно имѣть въ виду, что цифры эти отнюдь не могутъ соотвѣтствовать статистикѣ желѣзнодорожныхъ и водяныхъ перевозокъ въ предѣлахъ каждаго района, какъ вслѣдствіе неточности водяной статистики и гужевыхъ перевозокъ, такъ и потому, что иногда въ предѣлахъ того же района перевозится чугунъ по желѣзной дорогѣ или по водѣ съ одного завода на другой, принадлежащій тому-же предприятию. Въ виду всего вышесказаннаго точность этихъ цифръ весьма приблизительная.

Наконецъ опредѣленъ также и междурайонный обмѣнъ чугуномъ.

Таблица „N“.

Привозъ чугуна и распределеніе его по районамъ въ 1898 и 1899 годахъ и за 6-ть мѣсяцевъ 1900 года.

ГОДЫ.	Тысячи пудовъ.										
	Въ общемъ.	Сѣверъ.	%	Царство Польское.	%	Югъ.	%	Кавказъ.	%	Проч. районы.	%
<b>Чугунъ (передѣльный и литейный).</b>											
1898. . . . .	5274	5488	67	1038	20	244	4	—	—	504	9
1899. . . . .	6920	4730	69	701	10	253	3	—	—	1236	18
Перв. пол. 99 . .	2795	1887	68	397	14	145	5	—	—	366	13
„ „ 1900 . . . .	1129	777	69	180	16	5	0	—	—	167	15
<b>Чугунъ (марганцевый).</b>											
1898 . . . . .	1318	605	46	243	19	267	20	65	5	138	10
1899 . . . . .	1266	613	49	292	23	205	16	15	1	141	11
Перв. пол. 99 . .	627	272	43	136	22	114	18	15	2	90	15
„ „ 1900 . . . .	424	165	39	152	36	3	1	46	11	58	13

Общая цифра перевозокъ чугуна между районами увеличивается изъ года въ годъ довольно постоянно, на 3 милл.

пудовъ, но при этомъ замѣчается какъ будто ослабленіе роли Юга и усиленіе роли Урала. Явленіе это вполне соотвѣтствуетъ ранѣе намѣченнымъ тенденціямъ къ увеличенію передѣла чугуна на мѣстѣ на Югѣ, между тѣмъ какъ на Уралѣ такой тенденціи до сихъ поръ не замѣчалось. Въ виду же возрастанія выплавки на Уралѣ ясно, что этотъ районъ, несмотря на гораздо меньшую производительность, долженъ усиливать свое значеніе въ торговлѣ чугуномъ за счетъ Юга.

Отдѣльно по районамъ распредѣленіе чугуна, на основаніи данныхъ за три года, можно характеризовать нижеслѣдующимъ образомъ:

Сѣверный районъ при потребности приблизительно въ 15 милл. пудовъ въ годъ получалъ до сихъ поръ около 4—5 милл. пуд. изъ заграницы, около 3,5 милл. пуд. съ Юга Россіи, свыше 4 милл. пудовъ съ Урала, около 1 милл. изъ Центрального района и недостающее количество покрывалъ собственнымъ производствомъ. Въ 1900 г. уменьшеніе заграничнаго привоза вознаградилось усиленіемъ привоза съ Урала и изъ Центрального района, слѣдовательно и на будущее время можно предвидѣть, что въ Сѣверномъ районѣ Уралъ будетъ помѣщать отъ 5 до 6 милл. пуд., Югъ—около 3 милл. пуд. (преимущественно литейнаго чугуна); остальное количество будетъ покрыто центральнымъ и мѣстнымъ чугуномъ, отчасти, быть можетъ, и заграничнымъ, въ особенности идущимъ изъ Финляндіи. Слѣдуетъ замѣтить, что въ текущемъ году на сѣверныхъ рынкахъ появился впервые керченскій чугунъ.

Исключительно привозящимъ чугунъ райономъ является также районъ Польскій, которому недостаетъ до покрытія собственной потребности (около 20 милл. пудовъ) немного больше 4 милл. пудовъ въ годъ. Половина этого количества получается съ Юга, немного болѣе  $\frac{1}{4}$  (т. е. болѣе 1 милл.) изъ Центрального района, а остальное изъ-заграницы.

Западный районъ покрываетъ почти всю свою незначи-

тельную потребность, немного свыше 1 милл. пуд., южнымъ чугуномъ, равно какъ и Кавказскій.

Характеромъ смѣшаннымъ отличается Центральнй районъ, потребляющій около 19 милл. пудовъ, который свой недостатокъ въ чугунѣ, въ среднемъ около 4 милл. пуд. въ годъ, покрываетъ привозомъ съ Урала и съ Юга, но зато вывозитъ около 2,5 милл. на Сѣверъ и въ Польшу. Уральскій привозъ въ центральнй районъ изъ года въ годъ возрастаетъ и въ будущемъ (принимая во вниманіе удобства водяного пути и расположеніе крупнаго передѣльнаго завода, Сормовскаго) является обезпеченнымъ.

Южный районъ до 1899 года былъ почти исключительно райономъ, вывозящимъ чугунъ. Въ этомъ же году, съ пускомъ въ ходъ приволжскихъ заводовъ, территориально

Т а б л и ц а „0“.

Распределение желѣза и стали по районамъ отправленія и назначенія въ 1896 г.

Районъ назначенія. Районъ отправленія.	Польскій.	Западнй.	Сѣвернй.	Центральнй.	Южный.	Уральскій.		Кавказскій.	Сибирь.	Иностр. дор. и порты.	Всего
						По желѣз. дорогамъ.	По водн. путямъ.				
Т ы с я ч и п у д о в ъ .											
Польскій . . .	6380,7	1809,7	1227,5	1813,1	684,8	19,8	—	648,1	—	0,3	12584,0
Западнй . . .	95,6	636,1	189,2	17,2	23,1	—	—	—	—	—	961,2
Сѣвернй . . .	0,7	277,7	985,9	943,5	96,1	—	—	—	—	—	2303,9
Центральнй . . .	75,0	11,6	484,4	5317,7	172,3	34,2	—	50,2	—	—	6145,4
Южный . . .	251,9	374,2	996,6	243,8	2649,7	0,3	—	1019,0	—	—	5535,5
Уралъ: { по ж. д.	158,6	331,5	845,3	2941,2	611,6	5954,0	—	1417,2	457,5	—	12716,9
{ по в. п.	—	—	310,9	250,0	200,0	—	3998,0	218,7	—	—	4977,6
							вкл. Сиб.	см. Уралъ			
Кавказскій . . .	119,1	1,9	36,9	29,0	227,6	—	—	1161,0	—	—	1575,5
Сибирь . . .	—	—	—	—	—	4,5	—	—	50,8	—	55,3
Иностраннй . . .	825,4	1189,4	393,5	2014,2	1006,0	7,6	—	1518,8	—	—	6954,9
Всего . . .	7907,0	4632,1	5470,2	13569,7	5671,2	6020,4	3998,0	6033,0	508,3	0,3	53810,2
Металла собственнаго производства употреблено: . . .	80,70%	13,73%	18,02%	39,19%	46,72%	99,34%		19,24%	10,00%	—	—

Т а б л и ц а „Р“.

Распределение желѣза и стали по районамъ отправленія и назначенія въ 1897 г.

Районъ назначенія.	Уральскій										Иностр. дор. и порты.	Всего
	Польскій.	Западн.й.	Сѣверн.й.	Центральн.й.	Южн.й.	По желѣз. дорогамъ.		По водн. путямъ.		Кавказскій.		
Т ы с я ч и п у д о в ъ .												
Польскій . . .	7521,3	2283,5	1313,5	1948,6	732,0	26,3	—	544,2	—	—	0,8	14370,2
Западн.й . . .	272,8	656,9	187,2	82,5	18,7	0,1	—	—	—	—	—	1218,2
Сѣверн.й . . .	55,7	167,1	889,1	1204,7	428,8	22,7	—	—	—	—	—	2768,1
Центральн.й . . .	138,4	37,6	316,9	5210,2	460,6	54,4	—	72,6	10,7	—	—	6301,4
Южн.й . . .	166,1	492,4	620,9	1476,2	3413,3	—	—	1265,9	—	—	—	7434,8
Урал. { по ж. д.	80,1	304,1	1046,9	3289,7	977,8	7520,4	—	1115,9	164,5	—	0,2	14449,9
{ по в. п.	—	—	397,6	250,0	200,0	—	3038,7	49,7	757,7	—	—	4693,7
Кавказскій . . .	—	1,7	—	2,6	631,9	—	—	1071,6	—	—	—	1707,8
Сибирь . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Иностранн.й . . .	461,2	1438,5	756,9	1469,6	1110,0	7,8	—	1830,0	—	—	—	7074,0
Всего . . .	8695,6	5381,8	5529,0	14884,1	7973,1	7631,7	3038,7	5949,9	932,9	—	1,0	60017,8
Металла собственнаго производства употреблено: . . . . .	86,50%	12,21%	16,08%	35,00%	42,81%	98,96%		18,01%	—	—	—	—

относящихся къ Югу, поступило на нихъ около 2,5 милл. пудовъ уральскаго чугуна. Въ виду затруднительности положенія сихъ заводовъ, трудно предсказать, сколько именно будетъ помѣщаться такимъ путемъ уральскаго чугуна на Югѣ. Съ другой стороны, несомнѣнно, что конкуренція Центральнаго и Керченскаго районовъ сведетъ въ будущемъ Югъ (въ особенности въ виду ясно проявляющейся тенденціи къ передѣлу своего чугуна на мѣстѣ) къ роли поставщика преимущественно литейнаго чугуна въ количествѣ отъ 7 до 8 милл. ежегодно, въ томъ числѣ около 3 милл. будетъ помѣщаться на Сѣверѣ, около 2—въ центральномъ районѣ, около 2—въ Польскомъ и около 1 мил. въ Западномъ.

Т а б л и ц а „Q“.

Распределение желѣза и стали по районамъ отправленія и назначенія въ 1898 г.

Районъ отправленія	Районъ назначенія.										Всего.
	Польскій.	Западный.	Сѣверный.	Центральный.	Южный.	Уральскій.		Кавказскій.	Сибирь.	Иностр. дор. и порты.	
						По желѣз-дорогамъ.	По водн. путямъ.				
Т ы с я ч и п у д о в ъ.											
Польскій . . .	8834,5	3141,4	922,3	1482,2	534,7	23,0	—	968,2	3,7	—	15910,0
Западный . . .	375,6	715,1	70,1	38,5	17,8	—	—	—	—	—	1217,1
Сѣверный . . .	63,4	375,4	983,3	1254,6	303,7	—	—	37,6	—	—	3018,0
Центральный . . .	242,9	114,0	194,4	6190,1	355,4	41,8	—	56,6	14,7	—	7209,9
Южный . . .	232,9	933,2	1035,6	2381,3	8222,3	10,6	—	2489,1	—	—	15305,0
Урал. { по ж. д.	115,1	266,2	1029,6	4036,0	975,5	7609,1	—	942,7	322,8	—	15297,0
{ по в. п.	—	—	450,6	250,0	200,0	—	3267,6	—	747,9	—	4916,1
Кавказскій . . .	0,8	1,5	—	21,5	637,0	—	—	953,3	—	—	1614,1
Сибирь . . .	1,9	—	—	11,6	8,2	1,5	—	—	220,4	—	243,6
Иностраннй . . .	1242,5	2012,6	776,1	1663,7	1437,5	14,7	—	1399,1	0,5	—	8546,7
Всего . . .	11109,6	7559,4	5462,0	17329,5	12692,1	7700,7	3267,6	6846,6	1310,0	—	73277,5
Металла соб- ственного про- изводства упо- реблено: . . .	79,52%	9,46%	18,00%	35,72%	64,78%	99,17%		13,93%	16,82%	—	—

Наконецъ, Уральскій районъ является исключительно вывознымъ райономъ, причемъ вывозъ его, какъ было уже замѣчено выше, съ каждымъ годомъ количественно усиливается. Въ ближайшемъ будущемъ можно предположить, что Уралъ будетъ давать на рынокъ около 11 милл. пудовъ чугуна, изъ которыхъ около 5 пойдетъ на Сѣверъ, около 3,5 помѣстится въ центральномъ районѣ и около 2,5 на южныхъ волжскихъ заводахъ.

Конечно, всѣ вышесдѣланныя указанія только предположительны и могутъ разсчитывать на осуществленіе лишь тогда, если распределение чугуна будетъ производиться рационально, т. е. съ наибольшимъ соответствіемъ потребностямъ и съ наименьшей затратой на провозъ, что далеко между районами въ настоящее время не соблюдается.

Если въ изученіи распредѣленія чугуна обнаружены во многихъ случаяхъ интересныя несообразности и наличность неразумной конкуренціи и убыточной междурайонной перевозки, то при распредѣленіи всѣхъ разновидностей желѣза, всѣ эти явленія выступаютъ съ еще большею рѣзкостью.

На таб. О, Р и Q показано въ общихъ цифрахъ распредѣленіе желѣза и стали по районамъ отправления и назначенія за 1896, 1897 и 1898 годы.

Эти цифры — опять таки въ грубомъ приближеніи — рисуютъ намъ условія обмѣна 8 районовъ и заграничнаго привоза и даютъ общую идею о самодѣятельности каждаго изъ нихъ.

Таблица „R“.

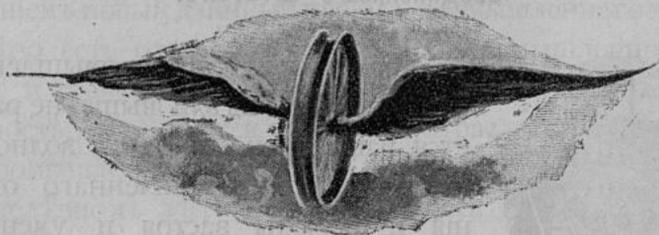
	Годъ.	Р а й о н ы.							
		Пол- скай.	Запад- ный.	Сѣвер- ный.	Цент- ральнѣй	Южный.	Ураль- скій.	Кавказ- скій.	Сибирь.
		%	%	%	%	%	%	%	%
Металла собственнаго производства для удовле- творенія потребности каждаго района употреб- лено:	1896	80,70	13,73	18,02	39,19	46,72	99,34	19,24	10,00
	1897	86,50	12,21	16,08	35,00	42,81	98,96	18,01	—
	1898	79,52	9,46	18,00	35,72	64,78	99,17	13,93	16,82

Вышеприведенныя таблицы показываютъ, что только Уральскій районъ удовлетворяется продуктами своего производства, и ввозъ въ него составляетъ очень небольшою (почти постоянный) процентъ къ общему потребленію.

Самодѣятельность Юга естественно должна была возрастать и, какъ видно, за три года она показала увеличеніе въ этомъ отношеніи на 22%. Надо полагать, что удовлетвореніе общаго потребленія южнаго района металломъ собственнаго производства въ 1900 году возрасло еще болѣе. Но полученная цифра ясно говоритъ, что до сихъ поръ рынки южнаго района питаются товаромъ почти всѣхъ

остальныхъ районовъ, среди которыхъ иностранный привозъ и Уралъ занимаютъ первыя мѣста.

Всѣ отношенія потребления металловъ собственного производства къ общему потреблению 8 районовъ приведены на табл. R. Отношенія эти для всѣхъ районовъ, кромѣ Юга и Урала, представляютъ болѣе или менѣе постоянныя цифры.



## Системы торговли чугуномъ въ Германіи, Великобританіи и С.-А. Соединенныхъ Штатахъ.



Міровая желѣзная промышленность, какъ мы уже видѣли выше, не развивается равномерно, а идетъ волнообразно, имѣя періоды усиленнаго оживленія и періоды застоя и уменьшенія производства. Каждый изъ такихъ періодовъ застоя различной продолжительности характеризуется слабостью потребленія чугуна, которое, дойдя до опредѣленной малой величины, почти остается на уровнѣ этого минимума. Спросъ настолько сокращается, что цѣны падаютъ до предѣла ниже себѣстоимости. Заводы закрываются, выдуваютъ печи, и происходятъ массовыя банкротства и ликвидаціи дѣлъ заводскихъ компаній.

За періодами застоя слѣдуютъ короткіе сравнительно промежутки (иногда 2—3 года, иногда даже нѣсколько мѣсяцевъ), въ которые потребленіе увеличивается на пятьдесятъ, сто процентовъ. Въ эти моменты необычайнаго развитія спроса и промышленнаго оживленія невозможно увеличить выплавку чугуна настолько, чтобы удовлетворить рынокъ. Тогда во всѣхъ отрасляхъ желѣзнаго дѣла появляется «голодь», задерживающій развитіе строительныхъ работъ и другихъ отраслей міровой промышленности. Про-

исходятъ заминки, грозящія убытками, а потому и стремленіе со всѣхъ сторонъ обезпечить себя необходимыми матеріалами. Это поднимаетъ цѣны на сырые продукты до ненормальныхъ цифръ. Въ такихъ случаяхъ заводамъ, не обезпеченнымъ большими запасами сырья, но взявшимъ большія поставки готоваго матеріала (желѣза, строеній, мостовъ и т. п.) приходится платить больше за сырье, чѣмъ получать за изготовленныя изъ него издѣлія.

Едва заводчики успѣютъ устроить свои дѣла съ сырыми матеріалами, какъ на встрѣчу имъ идутъ уже новыя условія. Цѣны падаютъ, причиняя повсюду потери и разрушеніе, открывая своимъ паденіемъ новый длинный періодъ промышленнаго застоя.

Желѣзо есть одно изъ основаній промышленной жизни міра, и факторы, вліяющіе на желѣзопромышленную дѣятельность, отражаются и на всѣхъ отрасляхъ обрабатывающей промышленности. Можно сказать даже, что колебанія въ желѣзномъ дѣлѣ потрясаютъ весь міръ!

Посему, естественнымъ является вопросъ: какая система торговли обезпечитъ наибольшую правильность въ снабженіи рынка чугуномъ — основнымъ матеріаломъ желѣзной промышленности, отъ цѣны котораго зависитъ главнымъ образомъ устойчивость цѣнъ на всѣ остальные продукты желѣзной промышленности?

Идеаломъ, который удовлетворилъ бы условіямъ такой устойчивости, было бы существованіе нѣсколькихъ отдѣльныхъ — съ значительными средствами — фирмъ, которыя пошли бы навстрѣчу производителямъ чугуна и покупали бы у нихъ за наличный расчетъ (по справедливо установленнымъ цѣнамъ) весь избытокъ чугуна, накапливающійся въ теченіе тѣхъ лѣтъ, когда потребленіе мало. Въ моментъ же появленія большого спроса и промышленнаго оживленія эти фирмы должны продавать имѣющійся избытокъ чугуна потребителямъ. Но этотъ идеаль далекъ отъ осуществленія, ибо едва ли найдутся люди, готовые посвятить себя, а главное свой капиталъ служенію благу и спокойному существованію другихъ промышленниковъ.

Какая же изъ существующихъ системъ продажи чугуна ближе всего подходитъ къ этому идеалу?

### Германская синдикатная система.

Продажа чугуна въ Германіи производится синдикатомъ или ассоціаціей производителей. Главнымъ стремленіемъ этой организаціи было устранить бесполезную и разорительную конкуренцію между заводчиками, и при образованіи организаціи было совершенно ясно опредѣлено, что члены ея не имѣютъ въ виду повышать искусственнымъ образомъ цѣну чугуна. Каждый членъ синдиката указалъ годовую производительность своего завода на цѣлый рядъ годовъ, что и послужило основаніемъ для опредѣленія на извѣстный срѣкъ процентнаго отношенія его участія въ производствѣ чугуна.

Когда спросъ на чугунъ уменьшается, — синдикатъ предлагаетъ заводчикамъ соотвѣтственно уменьшить выплавку чугуна. Когда же спросъ увеличивается, увеличивается и выплавка, насколько, конечно, позволяетъ производительность находящихся въ дѣйствиіи и отремонтированныхъ печей.

Такъ какъ не всегда возможно заводу сократить на практикѣ свое производство соотвѣтственно проценту участія, указываемому синдикатомъ, то получаютъ затрудненія; они разрѣшаются тѣмъ, что нѣкоторые заводы добровольно уменьшаютъ свою производительность больше, чѣмъ это отъ нихъ требуется, и за это получаютъ отъ синдиката соотвѣтственное вознагражденіе. Для обезпеченія же повиновенія требованіямъ синдиката и исполненія условій соглашенія, участники синдиката (отдѣльныя лица или компаніи), по допущеніи ихъ въ число членовъ союза, вносятъ въ банкъ извѣстный залогъ. Если какое либо изъ условій установленнаго соглашенія будетъ нарушено какимъ либо участникомъ, то внесенный имъ залогъ переходитъ въ собственность союза.

Синдикатъ имѣетъ одну контору, и всѣ запросы на

чугунъ отъ потребителей и торговцевъ адресуются въ эту контору, и ни одинъ изъ членовъ не можетъ продавать своего чугуна, минуя синдикатъ. Послѣдній пріобрѣтаетъ всѣ заказы для своихъ членовъ и, время отъ времени, назначаетъ цѣны на разные сорта чугуна. Онъ продаетъ чугунъ на 6, на 12 мѣсяцевъ и даже на болѣе долгіе сроки впередъ, а также ведетъ торговлю и на другихъ спеціальныхъ условіяхъ.

Эта система торговли чугуномъ обусловила собой большое сокращеніе расходовъ по продажѣ чугуна, а также дала значительную экономію при пріобрѣтеніи необходимыхъ заводамъ матеріаловъ. Она совершенно уничтожила безцѣльную и разорительную конкуренцію и болѣе или менѣе поддерживаетъ рыночныя цѣны, которыя временами были прямо убыточными для заводчиковъ.

Однако, синдикатная система страдаетъ и недостатками. Она передаетъ производителямъ чугуна громадную силу, которой въ извѣстный моментъ они могутъ злоупотреблять, тогда какъ потребитель не огражденъ ничѣмъ. Кромѣ того система эта искусственна, не будучи результатомъ свободнаго и безпрепятственнаго пользованія естественными условіями. Она является вынужденной и держится на соглашеніи, которое обусловлено боязнью штрафовъ, наказаній и тому подобныхъ экзекуцій. Исторія не даетъ намъ ни одного примѣра, чтобы какая нибудь промышленная система была долговѣчна, разъ она основана и поддерживается такимъ способомъ.

Принципіальнымъ недостаткомъ германской синдикатной системы является то обстоятельство, что она не имѣетъ въ своей идеѣ метода аккумуляціи и храненія запасныхъ количествъ чугуна въ періоды застоя. Наоборотъ, главной заботой ея является предупрежденіе такой аккумуляціи, и она сокращаетъ производство предметовъ первѣйшей необходимости, на которыхъ основывается развитіе страны, ея усиленіе и обогащеніе. Кромѣ того она имѣетъ полную воз-

возможность вредить общественному благу, — установлениемъ высокихъ цѣнъ на чугунъ.

Такая система не будетъ долговѣчна, если даже законы всѣхъ странъ разрѣшатъ ее.

### **Британская система варрантовъ.**

Родиною варрантной системы была Шотландія, гдѣ эта система торговли чугуномъ установилась съ 1840 года. Въ короткихъ словахъ, варрантная система торговли чугуномъ представляетъ собою то же самое, что элеваторная система въ торговлѣ зерномъ, или общественные магазины въ торговлѣ хлопкомъ.

Функции варрантныхъ компаній немногочисленны и просты. Компаніи получаютъ на свои дворы чугунъ, который предварительно осматривается, классифицируется и взвѣшивается. Послѣ этого владѣлецъ получаетъ варрантъ на свой чугунъ. Этотъ варрантъ (см. стр. 91) представляетъ изъ себя простую росписку отъ компаніи складовъ, и въ немъ помѣчены: марка, качество и вѣсъ принятаго чугуна. Кромѣ того оговорено, что по возвращеніи этой росписки съ подлежащею надписью на оборотѣ, и по уплатѣ за храненіе чугуна, послѣдній будетъ доставленъ «франко пароходъ или вагоны» того пункта, гдѣ чугунъ сданъ на храненіе. Результатомъ описанныхъ дѣйствій является то, что образуется документъ. Этотъ документъ можетъ быть проданъ владѣльцемъ (положимъ, самимъ заводчикомъ) за наличный расчетъ.

Варрантъ можетъ быть проданъ нѣсколько разъ. При этомъ каждый новый держатель варранта дѣлается владѣльцемъ означенной въ варрантѣ партіи чугуна. Въ свою очередь онъ можетъ перепродать этотъ варрантъ, или же погасить его и получить чугунъ для экспорта, передѣла и т. д.

Первоначально шотландскій варрантъ состоялъ изъ кви-

# Коннэль и Ко,

съ ограниченною отвѣтственностью, владѣльцы общественныхъ  
магазиновъ

## Глазго и Миддлebro.

Варрантъ № $\frac{K}{I}$ на	}	..... тоннъ, № .....	} =. Тоннъ чугуна
		..... " № .....	
		..... " № .....	
		..... " № .....	
		..... " № .....	
		..... " № .....	
		..... тоннъ.	

Глазго, ,, " ..... 19..... г.

Мы получили на наши склады и записали въ книги нашихъ  
магазиновъ на имя .....  
..... и обязуемся хранить по .....  
приказу ..... тоннъ чугуна ..... номера и доста-  
вить этотъ чугунъ изъ нашихъ складовъ „франко пароходъ, здѣсь“  
по приказу ..... обозначаемому на оборотѣ сего,  
послѣ того какъ намъ будутъ возмѣщены все расходы согласно  
ниженаписанной таксѣ, и возвращенъ этотъ варрантъ.

### Такса за храненіе:

1 шил. за тонну чугуна въ мѣсяцъ.

1 шил. съ варранта.

Выдалъ ..... (подпись).

танции или росписки, которая выдавалась доменнымъ заводомъ торговцамъ, покупавшимъ чугуны, и удостовѣряла, что данный торговецъ имѣетъ купленный чугуны на заводѣ. Но эти росписки давали такую массу хлопотъ и были причиной столькихъ неудобствъ, что заводчики нашли болѣе удобнымъ хранить чугуны на дворахъ независимыхъ фирмъ, имѣющихъ совершенно определенное и прочное положеніе.

Фирма «Connal & Co Limited» положила основаніе существующей системѣ варрантовъ.

Вотъ уже въ теченіи 50 лѣтъ эти варранты разсматриваются, какъ абсолютно вѣрный документъ, обезпеченный солидностью фирмы. Каждый банкъ Соединеннаго королевства выдаетъ подъ варранты ссуду за проценты на  $\frac{1}{2}$  % или 1% выше % % Англійскаго банка. Такимъ размѣромъ учетнаго процента пользуются въ Соединенномъ Королевствѣ только особо прочныя цѣнности.

Торговля этими варрантами въ полдень представляетъ собою особенность Королевской биржи Глазго. Варранты являются предметомъ сдѣлокъ не только между производителями, потребителями и продавцами, но и между публикою. Они являются наиболѣе излюбленной цѣнностью средивсѣхъ классовъ, которые покупаютъ и продаютъ для спекуляцій, и посему обороты съ варрантами колоссальны. Болѣе 70 членовъ биржи въ Глазго имѣютъ своей специальностью покупку и продажу варрантовъ для публики. Съ популярностью англійскаго варранта на чугуны можетъ поспорить развѣ только сертификатъ на пшеницу, обращающійся на биржахъ С.-А. Соединенныхъ Штатовъ.

Статистика шотландской варрантной системы показываетъ, что средняя величина запасовъ чугуна, покрытая варрантами, равнялась въ теченіе послѣднихъ 50-ти лѣтъ болѣе, чѣмъ 6-ти мѣсячному производству печей Шотландіи. За одинъ періодъ въ 5 лѣтъ величина запасовъ въ варрантахъ равнялась болѣе, чѣмъ 12-ти мѣсячной производительности печей.

За это пятидесятилѣтіе было 6 періодовъ накопленія и 6 періодовъ уменьшенія запасовъ чугуна, а 3 раза эти большіе запасы уменьшались менѣе, чѣмъ до 100.000 тоннъ. Это ясно показываетъ, что эпохи накопленія не были эпохами перепроизводства, ибо каждый разъ накопленные запасы всецѣло расходовались регулярнымъ спросомъ страны.

Нельзя назвать перепроизводствомъ—образованіе запасовъ чугуна за 7-ми лѣтній періодъ слабой промышленной дѣятельности для удовлетворенія спроса во время одного—двухъ лѣтъ промышленной горячки, какъ нельзя назвать перепроизводствомъ сборъ въ теченіе нѣсколькихъ недѣль урожая зерна для снабженія имъ страны въ теченіе 12 мѣсяцевъ. Необходимо только найти способы регулировки такого положенія вещей.

Когда англійскій строитель—подрядчикъ беретъ какой либо подрядъ на очень долгій срокъ (напримѣръ внѣ предѣловъ своей страны), и этотъ подрядъ требуетъ 50.000 тоннъ желѣза и стали, то онъ можетъ спокойно—не боясь потерь отъ разницы цѣнъ на матеріалы,—выполнять его въ теченіе хотя бы 5 лѣтъ. Онъ свободно можетъ оградить себя отъ колебаній цѣнъ на металлы при помощи системы варрантовъ. Получивъ подрядъ или поставку, строитель—подрядчикъ немедленно заключаетъ черезъ биржевого маклера сдѣлку на 50.000 тоннъ чугуна по рыночной цѣнѣ. Денегъ за этотъ чугунъ онъ не вноситъ, и чугунъ хранится у продавца съ уплатою за храненіе около 1 шилл. съ тонны въ мѣсяць и низкаго учетнаго процента на сумму стоимости продукта; этотъ процентъ не превышаетъ  $1\frac{1}{2}$  въ годъ. Можетъ быть пройдетъ цѣлый годъ, какъ заводчику потребуются первыя 10.000 тоннъ металла для работы. Тогда онъ даетъ приказъ на продажу соотвѣтственнаго тоннажа своихъ варрантовъ. Если цѣна на чугунъ (а слѣдовательно и другіе желѣзные продукты) поднялась, то поднялись въ цѣнѣ и варранты, и этимъ компенсируется въ данномъ случаѣ переплата на желѣзѣ. Если цѣна на металлы упала, то подрядчикъ покупаетъ его соотвѣтственно дешевле.

Такимъ образомъ онъ застрахованъ отъ рѣзкихъ колебаній цѣнъ на металлъ въ теченіе пяти лѣтъ и производитъ свою работу по нормальнымъ, впередъ разсчитаннымъ, прибылямъ.

Система варрантовъ не имѣетъ никакихъ серьезныхъ недостатковъ, и ничто не говоритъ противъ ея существованія. Однако, нѣтъ ни одной хорошей вещи, которой нельзя было бы злоупотреблять. Противники этой системы выставляютъ аргументомъ противъ нея, что она образуетъ окольный путь, помощью котораго заводчики занимаютъ деньги у банковъ, и что усиленное пользованіе этой мѣрой приводитъ дѣла заводовъ въ сильное разстройство. Этотъ доводъ, конечно, не имѣетъ за собою достаточнаго основанія. Дѣйствительно, чтобы противодействовать такому систематическому залогу продуктовъ какого бы то ни было производства, пришлось бы уничтожить не только варранты, но и банки.

Ни одинъ разумный заводчикъ, имѣя въ виду только одинъ залогъ, не будетъ готовить матеріалъ на складъ въ теченіе болѣе или менѣе продолжительнаго времени. Мнѣніе же выдающихся людей желѣзной торговли Англии относительно варрантовъ сводится къ слѣдующему:

Система варрантовъ служитъ на пользу во всѣхъ отношеніяхъ — какъ производителю, такъ и потребителю. Помощью ея заводчикъ даже и въ тихое время находитъ готовый рынокъ для той части своего производства, которая не можетъ быть непосредственно помѣщена потребителю или перепродавцу, а потребитель сводится со всякимъ продавцомъ, буде онъ заводчикъ, профессиональный перепродавецъ, или просто рантье, купившій варранты. Такимъ образомъ потребитель, имѣя большой выборъ, получаетъ возможность покупать чугуны съ возможно большею въ данное время выгодною. Заводчикъ, предусматривающій паденіе цѣнъ, можетъ продать свой товаръ на мѣсяцы и годы впередъ, взять на него варранты и получить за эти

варранты деньги. Потребитель, предусматривая подъемъ цѣнъ, можетъ обезпечить свою потребность также на мѣсяцы и годы впередъ съ полной увѣренностью, что металлъ будетъ доставленъ ему немедленно по предъявленіи принадлежащихъ ему варрантовъ.

Система варрантовъ имѣетъ всѣ преимущества синдикатной системы, не имѣя недостатковъ послѣдней, и представляетъ при всемъ томъ свободный просторъ для индивидуальности и инициативы. Ее свободно можно назвать регуляторомъ желѣзной торговли.

Эта система дѣйствуетъ совершенно непринужденно и не вызвана къ жизни какими либо искусственными мѣрами. Она выросла естественно, основавшись на свободной и безпрепятственной работѣ всѣхъ элементовъ желѣзной торговли и съ помощью опыта цѣлыхъ столѣтій. Никакая партія людей не контролируетъ этой системы, а она въ свою очередь не связываетъ руки никому изъ причастныхъ къ желѣзному дѣлу и не поддерживается никакими соглашениями, которыя основаны на всевозможныхъ штрафахъ и неустойкахъ.

Варранты воспитали цѣлую сильную самодѣятельную организацию производителей и потребителей. Образованіе и развитіе варрантной системы зависели исключительно отъ обоюдной пользы потребителей, и производителей; она существуетъ въ теченіе болѣе безъ всякихъ перемѣнъ, тогда какъ въ системахъ продажи чугуна другихъ странъ происходятъ постоянныя перемѣны. Это одно уже показываетъ, что варранты отвѣчаютъ многимъ требованіямъ, которыя необходимы для желѣзной торговли. Помимо всего, они даютъ рациональный и, можно сказать, исключительный способъ, помощью котораго могутъ накапливаться большіе запасы чугуна безъ сравнительно большого давленія на цѣны.

Посему, изъ всѣхъ имѣющихся системъ торговли чугуномъ, варрантную систему нельзя не считать ближе

всего подходящею къ тому идеалу, отысканіе котораго мы поставили задачей этой статьи.

### Американская торговля чугуномъ.

Желѣзная промышленность въ С. А. Соединенныхъ Штатахъ росла такъ быстро, что торговля продуктами ея не имѣла времени выкристаллизоваться въ какую либо систему. Посему существующіе методы торговли представляютъ собой результаты быстрой смѣны условій и требованій, которыя возникали при колоссальномъ развитіи желѣзнаго дѣла Соединенныхъ Штатовъ.

Первоначально, какъ и вездѣ, въ Штатахъ были продавцы отъ каждаго завода, а послѣднихъ еще въ 40-хъ годахъ прошлаго столѣтія было до 600. Постепенно, продажа продуктовъ производства нѣсколькихъ заводовъ стала сосредоточиваться въ однѣхъ рукахъ, что въ значительной степени уменьшало конкуренцію. Такой способъ торговли, или вѣрнѣе представительства, въ своемъ дальнѣйшемъ развитіи довелъ число продавцевъ до десятка и менѣе въ каждомъ районѣ.

Но промышленность росла очень быстро, и представители заводовъ развили свои дѣла такъ, что въ отдѣльныхъ районахъ имъ стало тѣсно и пришлось искать помѣщенія для товара внѣ предѣловъ своихъ районовъ. Конкуренція опять возрасла настолько, что условіями торговли были недовольны ни производители ни потребители. Заводчики не знали, куда сбывать свой чугунъ, и строили для помѣщенія его передѣльные фабрики, а потребители чугуна не могли найти его по дешевой цѣнѣ. Спекуляція, пользуясь волнообразнымъ движеніемъ въ развитіи промышленности, дѣлала то, что цѣна на чугунъ въ Цинцинати въ 1854 году поднималась на 163 %; въ 1864 году на 344 % и въ 1880 г. на 125 %.

Когда, наконецъ, желѣзное дѣло Соединенныхъ Штатовъ развилося настолько, что потребовались биржевые

устройства, появились биржи металловъ и варрантныя компании. Однако послѣднія не установились въ томъ видѣ, какъ онѣ существовали въ Великобританіи, а стали функционировать только тѣмъ, что принимали чугуны на складъ и выдавали варранты, не производя операций по залoгу чугуна. Варранты не котировались на биржѣ, и значительнаго распространенія эта система до сихъ поръ въ Соединенныхъ Штатахъ не получила.

Развитіе потребленія чугуна въ Америкѣ, происшедшее за послѣднія 10 лѣтъ, не вызывало насущной надобности въ такихъ складахъ, ибо за все десятилѣтіе средній остатокъ чугуна не превышалъ 23-хъ - дневнаго производства его всѣми печами.

Въ теченіи всѣхъ этихъ перемѣнъ и исканій методовъ продажи чугуна были попытки завести синдикаты на подобіе германскихъ. Однако то, что было практически выполнимо въ странѣ — площадью въ 212.000 кв. миль, оказалось совершенно невозможнымъ въ странѣ, имѣющей 3.600.000 кв. миль, и гдѣ интересы производства столь разнообразны и противорѣчивы.

Всѣ соглашения, успѣшно составившіяся въ Штатахъ, всегда имѣли въ виду комбинаціи производителей не только даннаго продукта, но и всѣхъ сырыхъ матеріаловъ, необходимыхъ для выработки этого продукта: доменные заводчики старались заручиться рудою, а передѣльные — чугуномъ или заготовкою и т.д. Такимъ образомъ торговля желѣзомъ шла черезъ цѣлый рядъ специальныхъ синдикатныхъ формъ, непохожихъ на германскія, дойдя въ настоящее время до высшей стадіи развитія синдикатовъ — консолидацій.

Консолидаціи, переживъ за послѣдніе 2 года двѣ радикальныхъ перемѣны или, вѣрнѣе, пройдя 2 ступени «соединеній», сосредоточили теперь въ однѣхъ рукахъ болѣе 60% производства продуктовъ желѣзной промышленности С.-А. Соединенныхъ Штатовъ.

Компании, входящія въ составъ консолидаціи «United States Steel Corporation», имѣютъ все необходимое для

производства—начиная съ руды и кокса. Условія, въ которыхъ работаютъ заводы этихъ обществъ, нарисованы въ общихъ чертахъ въ статьѣ «Конкуренція С.-А Соединенныхъ Штатовъ и Великобританіи въ желѣзномъ дѣлѣ».

Консолидированная компанія, соединивъ серію такихъ заводовъ, которые еще недавно (2—3 года тому назадъ) работали совершенно самостоятельно, ввела у себя организацію производства на основныхъ началахъ хозяйства, что является уже высшей формой промышленныхъ комбинацій.

Эта эволюція желѣзной промышленности совершенно видоизмѣнила основанія торговли чугуномъ. Какъ рыночный товаръ, чугунъ уже является менѣе важнымъ. Онъ можетъ колебаться въ цѣнѣ, но это будетъ вліять на стоимость готоваго желѣза только въ половинномъ противъ прежняго значеніи.

Такимъ образомъ, Соединенные Штаты не дали непосредственно прямого разрѣшенія вопроса о системѣ торговли чугуномъ. Они основали только такія условія производства, что близко подошли къ раціональному регулированію распредѣленія той части продуктовъ желѣзной промышленности, каковой владѣеть «стальная корпорація»

Но послѣдняя владѣеть только 60% всего производства Соединенныхъ Штатовъ и такое разрѣшеніе вопроса не является общимъ. Посему Америкѣ остается еще выработать методы торговли чугуномъ на свободномъ рынкѣ—внѣ потребленія большого треста.

Установленіе же прочной системы въ торговлѣ чугуномъ въ Соединенныхъ Штатахъ дѣлается теперь насущно необходимымъ, ибо первенство въ міровомъ желѣзномъ дѣлѣ перешло къ Штатамъ, и на нихъ приходится смотрѣть, какъ на регуляторъ всей международной торговли продуктами желѣзной промышленности.

## Статистика производства продуктовъ желѣзной промышленности главныхъ странъ міра въ 1900 году.

Міровое производство чугуна въ 1900 году достигло 40.968.980 метр. тон. \*) и дало превышеніе на 113.362 м. т. или 0,28% противъ прошлаго года. Литого металла было произведено 27.182.347 м. тон.—на 62.991 тонну или на 0,23% больше прошлаго года.

Сравненіе относительнаго производства чугуна и литого металла за послѣдніе годы показываетъ, что все большій и большій процентъ чугуна перерабатывается на желѣзо и сталь. Это находитъ себѣ объясненіе въ преимуществахъ желѣза и стали передъ чугуномъ въ строительномъ отношеніи и прогрессирующемъ удешевленіи стоимости передѣла. Кромѣ того, литой металлъ вытѣсняетъ въ значительной степени чугунъ и въ машиностроеніи.

Статистическія таблицы (табл. I и діаграмма № I) представляютъ довольно ясную картину относительнаго положенія, которое заняли главнѣйшіе міровые производители чугуна; въ процентномъ же отношеніи производство чугуна распределяется такъ:

\*) Тонны вездѣ, гдѣ особо не оговорено,—метрическія.

С.-А. Соединенные Штаты . . . . .	34%
Великобританія . . . . .	22%
Германія. . . . .	22%
Россія. . . . .	8%

Такимъ образомъ 86% всего мірового производства чугуна принадлежать 4-мъ государствамъ.

Производство литого металла распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

С.-А. Соединенные Штаты . . . . .	38%
Германія . . . . .	24%
Великобританія. . . . .	17%
Россія . . . . .	8%

всего мірового производства.

Здѣсь уже Великобританія занимаетъ 3-е мѣсто, уступая 2-е Германіи, а Россія сохраняетъ 4-е мѣсто.

За послѣднее десятилѣтіе С.-А. Соединенные Штаты и Германія сильно увеличили (абсолютно) производство литого металла, а Россія увеличила относительно съ 750.000 тон. до 2.000.000 тон. или почти въ 3 раза. Во всѣхъ другихъ государствахъ производство желѣза и стали растетъ не такъ быстро.

Если предположить, что въ среднемъ выходъ чугуна изъ руды равняется 50%, то слѣдовательно въ 1900 году проплавлено руды около 80.000.000 тоннъ или полмилліарда пудовъ.

#### С.-А. Соединенные Штаты.

Въ 1900 году производство главнѣйшихъ продуктовъ желѣзодѣлательной промышленности выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1900 г.
Чугуна. . . . .	14.009.870 тоннъ
Бesseмеровскаго металла . . .	6.791.726 »
Бesseмеровскихъ рельсъ . . .	2.400.712 »
Мартеновскаго металла.. . . .	3.456.993 »

въ томъ числѣ мартеновскаго металла на основномъ поду 2.587.775 тон. и на кислomъ поду 869.218 тоннъ.

Производство чугуна распредѣлялось по сортамъ слѣдующимъ образомъ:

	1899 г. Тонны	%	1900 г. Тонны	%
Литейный чугунъ и передѣльный....	4.280.534	или 30,9	4.589.716	или 32,8
Бессемеровскій.....	8.334.023	» 60,2	8.070.547	» 57,6
Томасовскій.....	1.000.794	» 7,3	1.089.534	» 7,8
Шпигель и ферро- марганецъ.....	223.284	» 1,6	260.073	» 1,8
	13.838.635	» 100,0	14.009.870	» 100,0

Число доменныхъ печей, дѣйствовавшихъ на 1-е января 1901 года, равнялось 232, съ недѣльною производительностью 261.926 тон. и съ соотвѣтственною годовою производительностью въ 12.700.000 тон., а выдутыя печи — числомъ 172 — представляли производительность въ 108.089 тон. въ недѣлю.

Къ 1-му января 1900 г. было 280 печей въ работѣ, съ недѣльною производительностью въ 298.893 тон. и съ соотвѣтственною годовою производительностью въ 15.240.000 тон. Значительная энергiя проявилась въ постройкѣ новыхъ печей, число которыхъ равнялось 23.

Производство литого металла представлено слѣдующими цифрами:

	1899 г.	1900 г.
Бессемеровскій. .	7.707.736 тон.	6.791.726 тон.
Мартеновскій . .	2.994.473 »	3.456.993 »
Тигельный } и разный }	130.556 »	133.350 »
Всего . . .	10.832.765 »	10.382.069 »

Производство бессемеровскаго металла въ 1900 г. было 6.791.726 тон. противъ 7.707.736 тон. въ 1899 г., давъ

уменьшеніе на 916.010 тоннъ или 11,9%. Изъ всего количества бессемеровскаго металла 3.544.246 дала Пенсильванія, 1.410.334 тон. Охайо и 1.133.420 тон. —Иллинойсъ. Эти три штата дали 86,3% всего производства. Почти весь бессемеровскій металлъ произведенъ на кислому поду.

Производство рельсъ изъ бессемеровскаго металла самими сталелитейными заводами равнялось 2.399.712 тоннъ. Если допустить, что небольшая часть рельсъ производилась изъ покупной заготовки или перекачивалась изъ старыхъ рельсъ, то изъ всего количества бессемеровскаго металла на рельсы пошло 38,8%. Вывозъ рельсъ въ 1900 году достигъ 361.945 тон. или 15,1% всей производительности рельсъ.

Тяжелые профили рельсъ все продолжаютъ распространяться, а увеличеніе производства легкихъ профилей объясняется развитіемъ рудничнаго дѣла, подъѣздныхъ путей и общимъ оживленіемъ промышленной дѣятельности. Раздѣленіе рельсъ по ихъ вѣсу (въ погонномъ ярдѣ) представляется такъ:

	1898 г.	1899 г.	1900 г.
Тяжелые—свыше 85 ф. . .	23,2%	25,9%	25,5%
Средніе—между 45 и 85 ф. . .	70,7%	68,3%	68,0%
Легкіе—меньше 45 ф. . .	6,1%	5,8%	6,5%
	100,0	100,0	100,0

Пенсильванія дала 1.214.349 тон. рельсъ или немного больше, чѣмъ половину всего производства.

Если прибавить къ рельсамъ изъ литого металла небольшое количество желѣзныхъ рельсъ, а также прокатанныхъ изъ мартеновскаго металла, то общее производство рельсъ въ 1900 году приблизится къ 2.438.400 тон.

Производство мартеновскаго металла въ 1900 г. равнялось 3.456.993 тон. противъ 2.994.473 т. въ 1899 году, т. е. превысило на 462.520 тон. или на 15%, причемъ на

основномъ поду получено 2.587.775, а на кисломъ 869.218 тоннъ.

Мартеновскимъ процессомъ работали на 92 заводахъ въ 17 штатахъ—противъ 76 заводовъ въ 14 штатахъ, какъ это было въ 1899 году. Производство стальныхъ (фасонныхъ) отливокъ, включенныхъ въ общее производство мартеновскихъ печей, равнялось 182.195 тон., изъ которыхъ 41.751 тон. были изъ основныхъ печей и 140.444 изъ кислыхъ.

Вычислениями получено, что около 102.000 до 112.000 тон. произведено тигельной стали.

Для сравненія размѣровъ потребления чугуна въ штатахъ въ 1899 и 1900 гг. составлена слѣдующая таблица:

	1899 г.	1900 г.
<b>Чугунъ.</b>	Т О Н Н Ы.	
Производство . . . . .	13.838.635	14.009.870
Ввозъ . . . . .	41.039	53.406
Непроданный запасъ на 1-е января	421.978	69.402
Полная наличность . . . . .	14.301.652	14.132.678
<i>Исключая:</i>		
Запасы на 31-е декабря. . . . .	69.402	453.156
Экспортъ . . . . .	232.337	291.404
	13.999.913	13.388.118
Сокращеніе потребленія въ 1900 году по сравненію съ 1899 годомъ . . . . .		611.795

Отправка руды съ рудниковъ Верхняго озера достигла 19.540.032 тон. противъ 18.543.833 тон. въ 1899 году, причемъ главнѣйшая часть руды отправлялась водой, и полный путь по желѣзной дорогѣ былъ сдѣланъ только 609.600 тоннами руды въ 1900 г. и 356.053 т. въ 1899 г. Такимъ образомъ увеличеніе отправки руды произошло

только на 1.000.000 тон., тогда какъ расчеты сводились на большее количество. Причиной этому послужили ранніе морозы.

Экспортъ желѣза и стали С.-А. Соединенныхъ Штатовъ за фискальный 1899/1900 годъ достигъ 1.154.108 бол. тон. противъ 942.792—въ предыдущемъ году.

Главнѣйшее превышеніе дали рельсы—болѣе, чѣмъ на 80.000 тон. Затѣмъ чугуны—на 58.000 тон. и строительные сорта желѣза—на 13.470 тон. Уменьшился экспортъ тонкаго и толстаго листового желѣза на 2.000 тон., а также и проволочныхъ гвоздей и костылей—на 6.000 тон.

Детальныя цифры экспорта представляются въ слѣдующей таблицѣ:

	1898 г.	1899 г.	1900 г.
	Б о л ь ш и я т о н н ы е .		
Ферро-марганецъ . . . . .	3.700	13	32
Чугунъ . . . . .	249.357	228.665	286.783
Заготовка балванка . . . . .	28.600	25.487	107.476
Рельсы (сварочный металл) .	8.311	6.442	5.374
Рельсы (литой металл) . . .	293.592	271.272	356.245
Строительное желѣзо . . . . .	34.038	54.244	67.714
Полосовое (сварочное) . . . .	7.074	10.898	13.285
Заготовка полосовая и др., кромѣ проволочной . . . . .	24.805	30.429	81.366
Проволочная заготовка. . . .	18.509	16.992	10.651
Проволока . . . . .	74.666	116.317	78.014
Проволочные гвозди и костыли	13.714	33.517	27.404
Рѣзные гвозди. . . . .	15.735	9.974	11.163
Гвозди со шляпками . . . . .	2.636	2.076	1.140
Обручное и шинное . . . . .	1.593	2.869	3.021
Листовое (толстое и тонкое) сварочное . . . . .	4.466	6.196	9.331
Листовое (толстое и тонкое ли- тое . . . . .	27.074	50.635	45.553
Жестъ . . . . .	46	133	273
Скрапъ . . . . .	73.845	76.633	49.283
Итого . . . . .	881.761	942.792	1.154.108

Экспортъ машинъ и другихъ высокоцѣнныхъ продуктовъ желѣзной промышленности опредѣленъ по цѣнности и состоитъ изъ слѣдующихъ главныхъ частей:

	1898 г.	1899 г.	1900 г.
	Д о л л а р ы.		
Вагонныя колеса . . . . .	124.069	163.323	172.153
Отливки . . . . .	780.830	1.348.746	1.498.985
Трубы и приспособленія . . . . .	1.595.451	6.763.396	5.994.521
Печи и очаги . . . . .	449.007	534.324	566.978
Кассовые регистраторы . . . . .	—	— <sup>1)</sup>	860.622
Электрическія машины . . . . .	2.523.644	3.145.838	5.286.224
Прачешныя машины . . . . .	—	182.832	475.952
Металло-обработыв. станы . . . . .	5.741.750	6.840.924	6.210.594
Типографскіе станы . . . . .	843.688	1.037.644	1.295.379
Насосы . . . . .	2.300.811	3.016.645	2.750.312
Сапожныя машины . . . . .	939.671	961.736	1.028.257
Пожарныя машины . . . . .	6.588	21.848	24.625
Паровозы . . . . .	5.190.782	4.767.850	4.468.527
Паровыя машины (постоянныя)	352.668	494.939	873.509
Котлы и части машинъ . . . . .	1.145.508	1.439.363	1.855.398
Несгораемые шкафы . . . . .	106.085	164.710	121.657
Вѣсы . . . . .	328.940	487.113	543.553
Замки, петли и домовый приборъ . . . . .	4.308.799	5.464.913	6.067.865
Пилы . . . . .	232.095	231.837	311.317
Инструменты . . . . .	2.404.327	3.246.712	3.403.427
Ножевыя . . . . .	31.251	68.156	54.862
Другой ножевыя . . . . .	641.005	892.620	1.424.630
Швейныя машины . . . . .	3.062.471	4.103.828 <sup>1)</sup>	4.510.220
Пишущія . . . . .	2.077.250	2.776.363	2.736.435
Другія машины . . . . .	16.413.893	19.721.191	23.852.046
Разныя издѣлія изъ желѣза и стали . . . . .	9.933.992	12.058.880	16.509.375

Какъ возрасталь въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ экспортъ чугуна, желѣза и стали и другихъ продуктовъ и издѣлій желѣзной промышленности (исключая земледѣльческія орудія), видно изъ слѣдующаго:

	Долларовъ.
Въ 1871 было вывезено на сумму . . . . .	14.185.859
” 1875 ” ” ” ” . . . . .	17.676.333
” 1880 ” ” ” ” . . . . .	15.156.703
” 1885 ” ” ” ” . . . . .	16.622.511
” 1890 ” ” ” ” . . . . .	27.000.134
” 1895 ” ” ” ” . . . . .	35.062.838
” 1896 ” ” ” ” . . . . .	48.670.218
” 1897 ” ” ” ” . . . . .	62.737.250
” 1898 ” ” ” ” . . . . .	82.771.550
” 1899 ” ” ” ” . . . . .	105.690.047
” 1900 ” ” ” ” . . . . .	129.633.480

<sup>1)</sup> До 1-го іюля 1900 г. отдѣльно не показывались, а включались въ общее число швейныхъ машинъ.

Развитіе экспорта началось съ 1895 г., ибо до этого экспортъ колебался въ своихъ значеніяхъ, а съ этого времени онъ неукоснительно сталъ расти, принимая все болѣе и болѣе значительные размѣры.

Характеръ экспорта также измѣнился. Въ прежніе годы экспортъ состоялъ главнымъ образомъ изъ швейныхъ машинъ, скобяного товара, пилъ и инструмента, а разные виды сырого желѣза занимали далеко не первое мѣсто. Въ 1894 г. Соединенные Штаты вывозили болѣе, чѣмъ въ 2 раза проволоки, чѣмъ рельсъ (26.512 тоннъ проволоки и 12.229 тоннъ рельсъ), тогда какъ въ 1900 г. рельсовъ было вывезено 356.245 тоннъ, а проволоки 78.014 тоннъ, что даетъ уже превышеніе рельсъ въ 4 раза.

Ввозъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ выразился слѣдующими цифрами, касающимися главнѣйшихъ видовъ желѣзной торговли.

	1899 г.	1900 г.
	Б о л ь ш ı я т о н н ы .	
Чугунъ, шпигель, ферро-марганецъ . . . . .	40.393	52.565
Желѣзный и стальной скрапъ . . . . .	10.925	34.431
Полосовое желѣзо (сварочное) . . . . .	19.345	18.792
Рельсы (сварочнаго и литога металла) . . . . .	2.134	1.448
Обручное и вязочное желѣзо . . . . .	663	165
Литая болванка, заготовка и т. п. . . . .	12.601	12.713
Листы—толстые, тонкіе . . . . .	7.043	5.143
Жестъ . . . . .	58.915	60.386
Проволочная заготовка (литога и сварочнаго металла) . . . . .	17.964	21.092
Проволока и проволочн. канатъ . . . . .	2.363	1.848
Наковальни . . . . .	240	223
Цѣпи . . . . .	188	260
Итого . . . . .	172.774	209.066
Желѣзная руда . . . . .	674.082	897.792
Марганцевая руда . . . . .	188.349	256.252

Всѣ ввезенные въ Штаты продукты желѣзной промышленности (включая сюда машины, ножевый товаръ, огнестрѣльное оружіе и т. п., что не опредѣлено точно вѣсомъ) составляли цѣнность, согласно указаніямъ отправителей:

15.800.579 и 20.443.908

долларовъ  
въ 1899 г.

долларовъ  
въ 1900 г.

**Великобританія.**

Производство чугуна въ 1900 году выразилось цифрой въ 9.051.107 тоннъ противъ 9.454.204 тонны въ 1899 г., давъ уменьшеніе 4,3%. Весь выплавленный чугунъ раздѣлялся на:

Передѣльный и литейный . . . . .	4.174.084	тон.	или	46,1%
Гематитъ (бессемеровскій) . . . . .	3.695.028	»	»	40,8%
Томасовскій . . . . .	939.787	»	»	10,4%
Шпигель и ферромарганецъ . . . . .	242.208	»	»	2,7%
	<hr/>			
	9.051.107	тон.	»	100%

Уменьшеніе противъ 1899 года показало, главнымъ образомъ, бессемеровскій чугунъ, выплавка же передѣльнаго чугуна уменьшилась на 3,5%.

Производство чугуна распредѣлялось между районами такъ:

Кливлэндъ . . . . .	2.128.405	тон.	или	23,53%
Шотландія . . . . .	1.172.358	»	»	12,95%
Дургамъ . . . . .	991.237	»	»	10,95%
В. Комберлэндъ . . . . .	905.449	»	»	10,01%
Южный Уэльсъ . . . . .	872.185	»	»	9,60%
Остальные районы . . . . .	2.981.473	»	»	32,96%
	<hr/>			
	9.051.107	тон.	»	100%

Число печей въ дѣйствиіи было къ концу 1900 г. 356, что даетъ уменьшеніе на 52 печи противъ начала этого же года. Печи выдувались въ такомъ порядкѣ, что въ іюнѣ было 405, а въ сентябрѣ 395.

О величинѣ производительности отдѣльныхъ печей нѣтъ точныхъ данныхъ, но можно сказать, что она была значительно болѣе, чѣмъ въ 1899 году, ибо печи работали съ высокимъ напряженіемъ, да и послѣдніе ремонты ихъ дали возможность повысить абсолютную производительность печей.

Если взять среднюю годовую производительность одной печи равной 26.000 тон., какъ это выходитъ изъ данныхъ за 1900 годъ, то выдутыя печи дали бы въ 1900 году 1.372.000 тон. Это показываетъ, что Великобританія уменьшила свою производительность на 14<sup>0</sup>/<sub>100</sub>. Причина этому лежитъ, конечно, прежде всего въ высокихъ цѣнахъ на сырые матеріалы.

Хотя къ концу года цѣны на коксъ понизились на 9—10 шилл. съ тонны, а на руду на 3—4 шилл., но все же стоимость сырыхъ матеріаловъ была высока для выгоднаго производства чугуна въ такое время, когда цѣна на продукты желѣзнаго дѣла стремительно падаетъ. Поэтому заводчики поступили куда правильнѣе, выдувъ лишнія печи, въ особенности тѣ, которыя пришлось задуть во время недавняго подъема промышленности. Одновременно же съ этимъ отреставрировались къ концу 1900 года болѣе 63 печей, такъ что онѣ стоятъ вполне на готовѣ, въ случаѣ если бы появился спросъ на чугунъ.

Остатки чугуна на складахъ были:

	Общественные.	Заводскіе.	Всего.
Въ 1899 г. . . . .	568.750 тон.	176.983 тон.	745.733 тон.
» 1900 г. . . . .	158.692 »	305.030 »	463.722 »

Запасы общественныхъ складовъ въ 3 главныхъ районахъ были:

	1899 г.	1900 г.	Уменьшеніе въ концѣ 1900 г.
Шотландія . . . . .	381.472	72.427	209.046
Кливлэндъ . . . . .	81.916	58.727	23.189
Западный берегъ. . . . .	205.361	27.538	177.823
Метр. тон.	568.750	158.692	410.058

Не говоря уже объ остаткахъ на рукахъ у производителей въ Кливлэндѣ—каковыя были очень незначительны—надо указать на то, что вообще остатки чугуна на 1 января 1901 года въ Великобританіи поражали своей незначи-

тельностью и только нѣсколько превосходили величину 2-хъ-недѣльнаго производства за этотъ годъ.

Размѣръ же потребленія можетъ быть вычисленъ по слѣдующимъ даннымъ:

	Метр. тон.
Производство чугуна . . . . .	9.051.107
Уменьшеніе запасовъ на складахъ . . . . .	410.058
Ввозъ чугуна . . . . .	660.400
Итого . .	10.121.565

Вычисленная такимъ же способомъ величина потребленія для 1899 года равнялась 10.176.255 м. тон. или на 54.690 м. тоннъ болѣе, чѣмъ въ 1900 году.

Въ 1899 году изъ всего количества выплавленного чугуна было передѣлано на литой металлъ 54,2%, тогда какъ въ 1900 г. эта пропорція равнялась 53,9%. Эти цифры для передѣла чугуна въ литой металлъ значительно меньше, чѣмъ въ С.-А. Соединенныхъ Штатахъ и въ Германіи, гдѣ въ 1900 году онѣ равнялись 65,4% и 63,2% соответственно.

Меньшее количество передѣлываемаго въ литой металлъ чугуна въ Великобританіи находится въ зависимости отъ существованія пудлинговаго производства въ значительномъ размѣрѣ.

Производство литого металла выражалось такими цифрами:

	1898.		1899.		1900.		Измѣненія противъ 1899 г.  Тонны.
	Метр. тон.	%	Метр. тон.	%	Метр. тон.	%	
<b>Мартенов. металлъ:</b>							
Кислый . . . . .	2.631.960	92,3	2.779.332	90,3	2.908.367	90,7	Увелич. 129.035
Основной . . . . .	219.545	7,7	299.403	9,7	298.180	9,3	Уменьш. 1.223
<b>Всего март. мет. . .</b>	<b>2.851.505</b>	<b>100,0</b>	<b>3.078.735</b>	<b>100,0</b>	<b>3.206.547</b>	<b>100,0</b>	<b>Увелич. 127.812</b>

	1898.		1899.		1900.		Измѣненія противъ 1899 г.
	Метр. тон.	%	Метр. тон.	%	Метр. тон.	%	Тонны.
<b>Бессемер. металлъ:</b>							
Кислый . . . . .	1.275.336	71,3	1.328.619	71,6	1.273.965	71,9	Уменьш. 54.654
Основной . . . . .	512.200	28,7	525.656	28,4	498.959	28,1	Уменьш. 726.69.
<b>Всего бессем. мет. .</b>	<b>1.787.536</b>	<b>100,0</b>	<b>1.854.275</b>	<b>100,0</b>	<b>1.772.924</b>	<b>100,0</b>	Уменьш. 81.351
<b>Всего металла . . .</b>	<b>4.639.041</b>	<b>—</b>	<b>4.933.010</b>	<b>—</b>	<b>4.979.471</b>	<b>—</b>	Увелич. 46.461

Отсюда видно, какое значеніе въ изготовленіи литого металла имѣютъ въ Великобританіи кислые процессы.

Производство бессемеровской болванки по округамъ распредѣляется такимъ образомъ:

	Тоннъ.	Число конверторовъ	
		въ дѣйстви.	въ бездѣйствіи.
Южный Уэльсъ . . . . .	446.828	16	4
Кливлэндъ . . . . .	337.819	11	3
Шеффилдъ и Лидсъ . . . . .	334.197	12	4
Западн. Кумберлэндъ . . . . .	332.689	13	3
Ланкашайръ и Чешайръ. . . . .	177.475		
Шотландія и др. . . . .	143.961	10	0
	<b>1.772.924</b>	<b>62</b>	<b>14</b>

Изъ этого количества болванки было произведено:

	1899 г.		1900 г.	
	тон.	тон.	тон.	тон.
Рельсовъ . . . . .	851.558	771.971	771.971	771.971
Листового и углового . . . . .	161.420	97.646	97.646	97.646
Шпаль . . . . .	36.315	27.728	27.728	27.728
Заготовки (грубой) . . . . .	361.020	284.703	284.703	284.703
Полосовой заготовки . . . . .	218.390	225.344	225.344	225.344
	<b>1.628.703</b>	<b>1.407.392</b>	<b>1.407.392</b>	<b>1.407.392</b>

Мартеновскій металлъ по способу работы и по округамъ распредѣлялся такъ:

	Кислый.	Основной.	Итого.	Число печей			
				Кислыхъ.		Основныхъ.	
				Тоннъ.	Тоннъ.	Тоннъ.	Тоннъ.
	Въ дѣйствіи.	Въ бездѣйствіи.	Въ дѣйствіи.	Въ бездѣйствіи.			
Шотландія . . . . .	975.950	2.808	978.758	89	25	1	0
С.-В. берегъ . . . . .	993.894	25.409	1.019.303	90	18	6	1
С. и Ю. Уэльсъ . . . . .	527.591	31.787	559.378	85	12	2	1
Шеффильдъ и Лидсъ.	213.516	47.833	261.349	44	10	5	0
Ланкашайръ . . . . .	119.435	39.923	159.358	19	8	5	0
Стаффордшайръ . . . . .	77.981	150.420	228.401	8	2	16	3
	2.908.367	298.180	3.206.547	335	75	35	5

Въ постройкѣ 15.

О томъ, какъ развивалось мартенованіе, оставляя за собой бессемерованіе, можно судить по слѣдующимъ даннымъ:

Г о д ы.	Мартеновское производство.	Бессемеровское производство.
1896	2.354.636 тон.	1.844.895 тон.
1897	2.643.435 "	1.914.301 "
1898	2.851.506 "	1.787.536 "
1899	3.078.735 "	1.854.275 "
1900	3.206.546 "	1.772.924 "

Заготовка для рыночнаго продукта производилась изъ:

Г О Д Ы.	Мартеновскаго металла.		Бессемеровскаго металла.	
	Листовое и полосовое.	Грубая заготовка.	Листовое и полосовое.	Грубая заготовка.
	тон.	тон.	тон.	тон.
1899 . . . . .	686.327	404.958	228.550	361.020
1900 . . . . .	632.373	498.756	225.547	284.703

Общее производство puddинговаго металла въ 1900 г. равнялось 1.181.369 тон. противъ 1.220.832 тон. въ 1899 году и 1.133.550 тон. въ 1898 г.

Распределение этого производства было таково:

	Число печей.	Тоннъ.
Шотландія . . . . .	213	209.516
Кливлендъ . . . . .	201	201.301
Ю. Стаффордшайръ . . . . .	415	269.423
С. „ . . . .	116	115.682
Ланкашайръ . . . . .	216	151.407
Ю. и З. Йоркшайръ . . . . .	178	139.328
Дербишайръ . . . . .	30	36.772
Шропшайръ и Уэльсъ . . . . .	46	31.772
Комберлендъ . . . . .	26	26.168
	1.441	1.181.369

По сортамъ и видамъ puddlingовое желѣзо распредѣлялось:

Судовое желѣзо.	Заготовки для варныхъ трубъ.	Листовое.	Круглое и квадратное.	Полосовое.	Угловое.	Т-образное.	Обручное.	Проволочная заготовка.
тон.	тон.	тон.	тон.	тон.	тон.	тон.	тон.	тон.
88.996	55.152	123.753	33.617	463.707	17.305	19.293	107.147	82.705

Экспортъ Великобританіи выражался такими цифрами:

	1899 г.	1900 г.
	1 = 1000 т.	
Чугунъ . . . . .	1.403	1.450
Полосовая заготовка . . . . .	138	140
Угловое, круглое и пров. загот.	24	19
Рельсы . . . . .	480	380
Шпалы и скрѣпленія . . . . .	62	44
Остальные жел.-дор. принадл.	59	48
Проволока (не телеграфная) .	49	39
Листовое и котельное желѣзо .	57	39
Оцинкованное желѣзо . . . . .	242	251
Черное листовое желѣзо . . . .	7	5
Обручное . . . . .	55	47
Жестъ и листовое . . . . .	260	277
Якоря, цѣпи и кабели . . . . .	22	23
Трубы . . . . .	64	59
Гвозди, шурупы и заклепки . .	21	21
Чугунное литье . . . . .	136	124
Сварочное желѣзо . . . . .	110	102

	1899 г.	1900 г.
	1 = 1000 т.	
Болванка и заготовка литого металла . . . . .	23	12
Полосовая заготовка всяк. рода " " . . . . .	148	145
Листовое " " . . . . .	162	155
Черная жечь " " . . . . .	80	62
Издѣлія разныя " " . . . . .	45	43

Вывозъ машинъ и разныхъ издѣлій изъ чугуна, желѣза и стали распредѣлялся въ 1900 году слѣдующимъ образомъ, между иностранными государствами и странами, находящимися во владѣніи Британской Имперіи:

	Иностр. госуд.	Британ. влад.	Всего.
	Фунты стерлинговъ.		
Паровозы . . . . .	755.836	741.013	1.496.849
Земледѣльскія машины . . . . .	696.125	59.380	755.505
Другія " " . . . . .	1.178.294	664.693	1.842.987
Земледѣльскія орудія . . . . .	766.086	106.550	872.636
Швейныя машины . . . . .	1.385.160	66.840	1.452.000
Горныя " " . . . . .	170.663	390.894	561.557
Ткацкія " " . . . . .	5.399.673	814.572	6.214.245
Разныя машины и орудія . . . . .	4.494.425	1.929.580	6.424.005
Итого . . . . .	14.846.262	4.773.522	19.617.784

*Импортъ* составилъ изъ слѣдующихъ цифръ:

	1899 г.	1900 г.
Чугунъ . . . . .	174.115 тон.	184.049 тон.
Полосовое желѣзо . . . . .	74.326 "	81.436 "
Балки . . . . .	97.004 "	94.667 "
Сталь не въ дѣлѣ . . . . .	78.527 "	182.209 "
Не обозначенные матеріалы . . . . .	231.279 "	229.076 "
Всего . . . . .	655.251 тон.	771.439 тон.

Желѣзной руды ввезено 6.398.639 тоннъ противъ 7.168.061 тон. въ 1899 г. и 5.555.889 тон. въ 1898 г.

Съ этимъ уменьшеніемъ ввоза руды (гематитовой) находится въ прямой связи и сокращеніе выплавки бессемеровскаго чугуна.

Добыча своей руды въ 1900 году составляла 9,683.953 тонны противъ 9.887.371 тон. въ 1898 году.

**Германія.**

Германія, включая Люксембургъ, дала въ 1900 году слѣдующее количество чугуна:

	1899 г.		1900 г.	
	Тонны.	%.	Тонны.	%.
Передѣльнаго . .	1.663.571	20,1	1.587.194	19,0
Бesseмеровскаго .	516.950	6,5	495.790	5,9
Томассовскаго . . .	4.424.052	55,1	4.780.829	67,3
Литейнаго . . . .	1.424.732	17,7	1.487.929	17,8

Въ эту цифру не входитъ чугунъ, выплавленный на древесномъ углѣ, производство котораго въ 1899 году равнялось 10.321 тон.

Общее увеличеніе выплавки чугуна въ 1900 году противъ 1899 года выражается въ 4<sup>0</sup>/<sub>10</sub>.

За послѣдніе 9 лѣтъ выплавка въ Германіи регулярно возрастала, и особенное увеличеніе показываетъ выплавка томассовскаго чугуна, давшая за 1900 годъ 2,2<sup>0</sup>/<sub>10</sub> приращенія. Это является естественнымъ слѣдствіемъ того, что <sup>9</sup>/<sub>10</sub> всѣхъ мѣстныхъ рудъ въ Германіи высокофосфористы.

Ввозъ руды производится изъ 8 странъ, среди которыхъ наиболѣе важны:

	Въ 1899 г.	Въ 1900 г.
Швеція, которая ввезла . .	1.476.743 тон.	1.437.555 тон.
Испанія . . . . .	1.844.769 »	1.848.529 »
Австрія . . . . .	329.705 »	270.163 »

Въ производствѣ всего количества чугуна принимали участіе слѣдующіе округа:

Рейнско-Вестфальскій . . . . .	38,8%
Зигерландъ, Ланъ, Гессенъ-Нассау . . . . .	8,8%
Силезія и Померанія . . . . .	10,1%
Королевство Саксонское . . . . .	0,3%
Ганноверъ и Брунсвикъ . . . . .	4,1%
Баварія, Вюртембергъ и Тюрингія . . . . .	1,7%
Сааръ, Лотарингія, Люксембургъ . . . . .	36,2%

Ростъ потребления чугуна въ Германіи за послѣднія 10 лѣтъ вычисленъ на основаніи слѣдующихъ данныхъ:

	1890 г.	1900 г.
Собственное производство . . . . .	4.658.451 тон.	8.494,852 тон.
Ввозъ—полностью . . . . .	596.519 »	1.166.075 »
Всего . . . . .	5.254.970 тон.	9.660.627 тон.
Вычитая вывозъ . . . . .	1.334.019 »	2.306.277 »
Итого . . . . .	3.920.951 тон.	7.351.650 тон.

Отсюда видно, что за послѣднія 10 лѣтъ внутреннее потребление продуктовъ желѣзной промышленности въ Германіи почти удвоилось.

Производство литого металла выразилось слѣдующими цифрами:

	1898.		1899.		1900.	
	Тонны.	%	Тонны.	%	Тонны.	%
Томассовскаго . . . . .	3.606.737	62,9	3.973.225	63,2	4.141.587	62,3
Основн. мартеповскаго . . . . .	1.459.159	25,4	1.693.825	26,9	2.081.830	31,3
Всего основнаго . . . . .	5.065.896	88,3	5.667.050	90,1	6.223.417	93,6
Бессемеровскаго . . . . .	668.411	11,7	623.384	9,9	223.063	3,5
Мартеповскаго кислага . . . . .	—	—	—	—	199.389	2,9
Итого . . . . .	5.734.307	100,0	6.290.434	100,0	6.645.869	100,0

Такимъ образомъ въ производствѣ литого металла замѣтно регулярное увеличеніе, причемъ съ 1898 года производство основнаго металла возрасло на 22,8%. Кислые же процессы показываютъ значительное уменьшеніе. Такъ, по сравненію съ 1898 годомъ, кислага металла произведено въ 1900 году на 36,8% менѣе.

Ростъ основного процесса съ 1894 года изображенъ на нижеслѣдующей таблицѣ:

Г О Д Ы.	Томасовскаго. Тонны.	Мартеновскаго. Тонны.	В С Е Г О. Тонны.
1894 . . . . .	2.342.161	899.111	3.241.272
1895 . . . . .	2.520.396	1.018.807	3.539.203
1896 . . . . .	3.004.615	1.292.832	4.297.447
1897 . . . . .	3.234.214	1.304.423	4.538.637
1898 . . . . .	3.606.737	1.459.159	5.065.896
1899 . . . . .	3.973.225	1.693.825	5.667.050

Такимъ образомъ, производство основного металла съ 1894 г. увеличилось на 74,9%, причемъ томасовскій процессъ далъ 69,6% увеличенія, а мартеновскій 88,4%, или почти вдвое.

Производство пудлинговаго желѣза (полосового, листового и т. п.) равнялось 926.832 тон. противъ 1.103.665 тон. въ 1899 году, давъ уменьшеніе на 173.833 или на 15,7%.

Общій отпускъ желѣза и стали въ готовомъ видѣ—рельсѣ, листовѣ, сортового, полосового, фасоннаго и друг. желѣза—равнялся 4.799.523 тон.

*Ввозъ и вывозъ* продуктовъ желѣзной промышленности выражался такими цифрами:

	В в о з ъ.		В ы в о з ъ.	
	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.
	Метрическія тонны.			
Желѣзная руда . . . . .	4.107.790	4.165.372	3.247.888	3.199.878
Чугунъ . . . . .	726.712	612.652	129.409	182.091
Грубья отливки чугуныя . .	100.383	63.141	61.096	53.103
Другіе продукты доменныхъ печей . . . . .	2.778	1.341	33.627	23.438
Итого . . . . .	829.873	677.134	224.132	258.632
Полосовое и угловое желѣзо .	827	898	215.641	221.165
Подкладки и скрѣпленія . .	228	279	37.043	26.547
Другой ж.-дорожн. матеріаль .	233	153	2.449	3.836

Рельсы . . . . .	343	1.319	155.656	109.813
Торговые сорта желѣза и стали	37.809	37.179	172.533	193.933
Толстые листы и тонкіе . . .	3.629	3.187	167.363	150.239
” ” ” оцинк.	5.757	5.730	7.296	7.394
Жестъ . . . . .	18.157	23.834	238	113
Проволока . . . . .	7.388	7.214	94.074	92.251
” оцинкованная . . . . .	1.323	1.369	75.765	62.081
Тяжелыя отливки . . . . .	21.593	25.631	31.103	32.873
Наковальни, болты и т. д. . .	1.060	934	3.766	3.322
Якоря и цѣпи . . . . .	1.922	2.665	1.115	728
Мосты . . . . .	664	969	9.021	6.335
Проволочная заготовка . . . .	177	215	3.044	2.982
Части машинъ . . . . .	199	286	2.968	1.901
Вагонныя колеса . . . . .	2.109	2.997	46.875	40.703
Пушки . . . . .	5	4	904	477
Трубы . . . . .	20.262	22.299	39.756	31.962
Тяжелыя издѣлія . . . . .	17.243	13.422	162.577	173.062
Проволочные гвозди . . . . .	120	58	46.906	51.997
Винты . . . . .	628	590	2.508	2.290
Домовый и скобяной товаръ .	4.907	5.889		
Инструменты и разн. приборы.	975	911		
Тонкія отливки . . . . .	648	635	30.286	23.596
Части машинъ орудія—литыя.	2	1		
” ” ” кованыя	18	16		
Разныя поковки . . . . .	1.667	1.594	—	—
Военное оружіе . . . . .	12	23	622	710
Охотничье ” . . . . .	168	165	122	92
Артиллерійскіе снаряды . . . .	3	7	2.247	2.429
Иголки . . . . .	11	11	1.159	1.048
Перья . . . . .	114	123	39	36
Часовые механизмы . . . . .	31	36	484	388
Итого . . . . .	150.232	160.643	1.313.560	1.244.303

Ввозъ и вывозъ Германіи въ 1900 г. различныхъ машинъ былъ таковъ:

Машины для:	В в о з ъ.	В ы в о з ъ.
Земледѣлія . . . . .	28.825	12.955
Пивоваренія . . . . .	106	2.610
Мукомольнаго дѣла . . . . .	1.055	6.107
Электротехники . . . . .	4.350	12.917
Ткацкаго дѣла . . . . .	10.863	5.110
Шерстенабивного дѣла . . . . .	8.184	8.720
Паровыя машины . . . . .	4.365	21.556
Писчебумажнаго дѣла . . . . .	397	6.278
Машины орудія . . . . .	6.429	9.267
Турбины . . . . .	258	1.158
Трансмиссій . . . . .	273	2.113

Заготовки шерсти . . . . .	987	718
Насосы . . . . .	1.185	5.709
Вентиляторы . . . . .	139	429
Воздуходувки . . . . .	1.184	408
Прокатныя машины . . . . .	995	6.308
Паровые молота . . . . .	132	398
Замки и засовы . . . . .	553	1.626
Швейныя машины . . . . .	1.666	3.520
Разныя машины . . . . .	17.521	100.775

Общая цифра ввоза и вывоза машинъ всякаго рода выражалась въ метр. тоннахъ такъ:

Г о д ы .	В в о з ъ .	В ы в о з ъ .
1899 . . . . .	95.810	226.492
1900 . . . . .	101.225	241.892

Въ эти цифръ не входитъ жел.-дорожный подвижной составъ.

Ввозъ въ Германію изъ С.-А. С. Ш. былъ за послѣдніе 2 года таковъ:

	1899 г.	1900 г.
	Т о н н ы .	Т о н н ы .
Чугунъ . . . . .	29.661	30.901
Трубы . . . . .	9.820	7.402
Тяжелыя отливки . . . . .	1.440	3.459
Луженый и полирован. товаръ . . . . .	1.044	1.089
Швейныя машины . . . . .	1.348	1.720
Оси и колеса . . . . .	190	122
Земледѣльческія орудія . . . . .	—	20.249
Домовые и разныя приборы . . . . .	—	4.757
Насосы . . . . .	—	331
Паровыя машины . . . . .	—	200
Машины для обработки дерева и писчей бумаги . . . . .	—	49

До 1874 года ввозъ въ Германію продуктовъ желѣзной промышленности значительно превышалъ вывозъ. Въ среднемъ за 4 года, оканчивающихся 1864 годомъ — импортъ былъ въ 3 раза болѣе экспорта. За 4 года, кончающихся 1869 годомъ, ввозъ и вывозъ почти уравнились другъ друга. Періодъ 70—74 годовъ, давалъ колеблющіяся значенія изъ-за войны.

Въ 1876 году впервые вывозъ продуктовъ желѣзодѣлательной промышленности Германіи сталъ больше ввоза,

и съ этого года превышеніе вывоза стало значительно увеличиваться, пока въ 1895 году вывозъ не достигъ 2.000.000 тоннъ при ввозѣ въ 340.000 тоннъ. Съ этого времени ввозъ и вывозъ выражались такимъ образомъ:

Годы:	Ввозъ.	Вывозъ.	Превышеніе
	Тонны.	Тонны.	вывоза. Тонны.
1895 . . . . .	339.721	2.063.786	1.724.065
1896 . . . . .	527.670	2.172.015	1.644.345
1897 . . . . .	691.238	2.037.322	1.346.084
1898 . . . . .	672.030	2.325.847	1.653.817
1899 . . . . .	1.019.518	2.227.505	1.208.087
1900 . . . . .	1.166.075	2.309.277	1.243.202

Отсюда видно, что ввозъ въ 1900 году достигъ самаго высокаго значенія, когда либо существовавшего въ Германіи, а вывозъ занялъ также выдающееся мѣсто, уступая по своей величинѣ только 1898 году.

#### Франція.

Въ 1900 году было произведено 2.699.494 тон. чугуна противъ 2.578.401 тон. въ 1899 году. Выплавка чугуна по сортамъ распредѣлялась слѣдующимъ образомъ:

Чугунъ.	1899.			1900.		
	Пудлинг.	Литейный и чугуныя отливки.	Итого.	Пудлинг.	Литейный и чугуныя отливки.	Итого.
	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.
Коксовый . . . . .	2.054.731	498.178	2.552.909	2.148.685	521.790	2.670.475
Древесно-угольный. . .	11.206	3.243	14.449	10.776	4.161	14.937
Смѣшан. горюч. . . . .	—	11.043	11.043	—	14.082	14.082
Всего . . . . .	2.065.937	512.464	2.578.401	2.159.461	540.033	2.699.494

Превышеніе выплавки чугуна въ 1900 году противъ прошлаго года равнялось 121.093 тон. Это увеличеніе распредѣлялось по сортамъ:

Передѣльный чугуны . . . . . 93.524 тон.  
Литейный » . . . . . 27.569 »

Главный изъ всѣхъ чугуноплавильныхъ — районъ Мортъ и Мозель произвелъ 1.669.206 тон. противъ 1.576.242 тоннъ въ 1899 году. Слѣдующій за нимъ Сѣверный районъ произвелъ 305.000 тон. противъ 296.504 тон. въ 1899 году. Ни одинъ изъ остальныхъ районовъ не произвелъ больше 100.000 тоннъ.

Готоваго пудлинговаго желѣза въ 1900 году произведено 745.312 тон., что на 88.541 тон. менѣ предыдущаго года. Распредѣленіе этого металла по сортамъ видно изъ слѣдующаго:

Сварочные металлы.	1899.				1900.			
	Рельсы	Сортовое	Листы.	Итого.	Рельсы	Сортовое	Листы.	Итого.
	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.
Пудлинговый . . . .	609	471.519	65.189	537.317	621	423.124	53.971	477.716
Кричный . . . . .	—	4.689	894	5.583	—	5.791	1.241	7.032
Изъ стараго матеріала (перекачано) . . . .	—	260.178	30.778	290.956	—	251.820	8.744	260.564
Всего . . . . .	609	736.386	96.861	833.856	621	680.735	63.956	745.312

По районамъ, производство пудлинговаго металла распредѣлялось такъ:

Сѣверный . . . . . 322.423 тон.  
Арденскій . . . . . 82.636 »  
Верхне-Марнскій . . . . . 65.836 »

Производство литого металла и пудлинговой стали всякаго рода достигло въ 1900 году 1.624.048 тон., давъ превышеніе противъ предыдущаго года на 125.022 тонны. Распредѣленіе этого металла по сортамъ и видамъ представлено на слѣдующей таблицѣ:

Литой металл и пудлинговая и тигельная сталь.	1899.					1900.				
	Рельсы.	Сорговое.	Листы.	Итого.	Бессемеров- скія и маргенов- скія болванки.	Рельсы.	Сорговое.	Листы.	Итого.	Бессемеров- скія и маргенов- скія болванки.
	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.	Тон.
Бессемеровская сталь . . . . .	250.795	412.697	68.552	732.074	879.181	288.818	310.726	67.458	667.002	954.261
Маргеновская " . . . . .	4.871	265.201	205.708	475.780	619.845	7.097	324.113	230.455	561.665	669.787
Пудлинговая " . . . . .	—	6.698	1.240	7.933	—	—	7.880	850	8.730	—
Цементная " . . . . .	—	1.516	—	1.516	—	—	947	—	947	—
Тигельная " . . . . .	—	16.825	533	17.358	—	—	16.369	427	16.796	—
Изъ старого материала (перекатано) . . . . .	—	2.372	2.627	4.999	—	—	7.186	2.461	9.597	—
ВСЕГО . . . . .	255.666	705.304	278.690	1.239.660	1.499.026	295.915	667.171	301.651	1.264.737	1.624.048

Отсюда видно, что увеличение производства коснулось—главнѣйше—рельсъ (на 40.249 тон.), листового желѣза (на 22.961 тон.) и другого готового металла на 22.961 тон.; рыночныхъ же сортовъ произведено было меньше на 38.133 тонны.

Производство бессемеровскаго металла распредѣлялось между районами такъ:

Мёртъ и Мозель . . . . .	554.890 тон.
Сѣверный . . . . .	150.000 »
Лоара . . . . .	32.909 »

Производство мартеновскаго металла было главнѣйше въ слѣдующихъ районахъ:

Сѣверный . . . . .	124.050 тон.
Саонъ и Лоара . . . . .	73.795 »
Лоара . . . . .	89.455 »

Ввозъ продуктовъ желѣзной промышленности во Францію въ 1900 году представлялся въ нижеслѣдующихъ цифрахъ:

	1899 г.	1900 г.
Чугунъ . . . . .	101.092 тон.	149.859 тон.
Полосовая заготовка . . . . .	11.989 »	20.198 »
Листовое желѣзо (толстое и тонкое)	7.718 »	9.357 »
Жестъ . . . . .	6.898 »	15.075 »
Рельсы . . . . .	7.161 »	13.916 »
Проволока . . . . .	3.884 »	5.169 »
Машины . . . . .	87.288 »	117.754 »

Вывозъ же въ 1900 году выразился общей цифрой 197.081 тон. противъ 288.147 тон. въ 1899 г. Вывозъ машинъ равнялся 42.119 тон. въ 1900 г. противъ 42.324 тон. въ 1899 году.

Въ вышеприведенныя цифры не включены металлы, ввезенные «на срокъ»—для послѣдующаго затѣмъ вывоза. Этотъ ввозъ за послѣднiя 5 лѣтъ достигъ слѣдующихъ размѣровъ:

Чугунъ . . . . .	95.000 тон.
Готовое желѣзо . . . . .	15.000 »
Готовая сталь . . . . .	3.500 »

**Бельгія.**

Общее производство чугуна въ 1900 году выразилось 1.018.507 тоннъ, что дало уменьшеніе противъ 1899 года на 6.069 тоннъ или на 0,6%.

Весь выплавленный чугунъ распредѣлялся по сортамъ:

	1899 г. т о н н ы	1900 г. т о н н ы
Литейный . . . . .	84.165	88.460
Гематитъ и основной . . . . .	623.382	623.608
Передѣльный . . . . .	317.029	306.439
	<hr/>	<hr/>
	1.024.576	1.018.507

Производство готоваго желѣза (пудлинговаго) дало уменьшеніе, выразившись цифрой въ 362.252 тонны. Въ 1899 году оно было 475.198 тоннъ, а въ 1896—494.032 тонны. Литога металла въ 1900 году было произведено 564.056 тоннъ—противъ 633.950 тоннъ въ 1899 году.

## Торговля продуктами желѣзной промышленности въ главнѣйшихъ странахъ міра въ 1900 г.

Выше нами были намѣчены предѣльныя точки волнообразной линіи въ развитіи желѣзной промышленности главныхъ странъ міра, и здѣсь—въ обзорѣ міровой торговли желѣзомъ за 1900 г.—необходимо только сказать, что во всѣхъ странахъ міра высшая точка промышленнаго оживленія проявилась позже, чѣмъ въ Россіи, и начало нисхожденія волны — переломъ цѣны — произошло главнѣйше въ 1900 г.

Тотъ уровень, на которомъ въ настоящее время остановились цѣны, а также и величина мірового потребленія продуктовъ желѣзной промышленности даютъ право думать, что существующій кризисъ есть еще только начало сокращенія потребленія. Настоящій кризисъ долженъ наступить черезъ нѣкоторый промежутокъ времени, и тогда спросъ въ значительной мѣрѣ сократится.

Въ 1900 году міровая промышленность, переживъ рѣдкое оживленіе 1898—1899 годовъ, не дала рынку возможности принять всѣхъ выплавленныхъ 40.000.000 тон. чугуна по цѣнамъ, установившимся въ 1899 году, и естественно, что цѣны подались. Но весь изготовленный матеріалъ былъ

принять рынкомъ, и въ значительной степени израсходованы даже и нормальные остатки въ Великобританіи. Послѣдняя до сихъ поръ еще является барометромъ мірового желѣзнаго дѣла, и потому это указываетъ, что покупная сила мірового рынка ослабѣла еще не настолько, чтобы уменьшить свое максимальное потребление, котораго она достигла въ годы подъема.

Что касается до цѣнъ, то на уступки первая пошла Великобританія. Напуганная надвигающейся на нее съ двухъ сторонъ конкуренціей С. А. Соединенныхъ Штатовъ и Германіи—она поспѣшила заручиться заказами по пониженнымъ цѣнамъ.

Такимъ образомъ, импульсомъ къ міровому пониженію цѣнъ послужило давленіе на Англію Соединенныхъ Штатовъ, при чемъ послѣдніе, съ цѣлью подрыва англійской желѣзной торговли, дѣйствовали даже не настоящими, а фиктивными сдѣлками.

И вотъ цѣна на литейный чугуны съ 25 долл. (въ концѣ 99 г.) понижается въ мартѣ 1900 года на 8%, въ іюнѣ на 24%, а въ октябрѣ на 44%, дойдя до 14 долларовъ за тонну.

Цѣна на заготовку литого металла въ эти же самыя даты подверглась слѣдующимъ измѣненіямъ:

Съ 39 долл.—на 10, на 30 и на 54%, дойдя до 18 долларовъ за тонну.

Въ концѣ года произошла нѣкоторая реакція въ такомъ стремительномъ пониженіи, и общее настроеніе международнаго рынка получило болѣе твердый тонъ. Въ ноябрѣ цѣна на чугуны установилась въ 15 долл., а на заготовку въ 20 долл. Этимъ затишьемъ закончился годъ международной торговли, чтобы подготовиться въ 1901 году къ началу серьезной и сильной борьбы за рынки.

I.

Желѣзный рынокъ *С. А. Соединенныхъ Штатовъ* открылся въ 1900 году при сравнительно еще высокихъ цѣнахъ, которыя перешли отъ 1899 года. Если требованія на продукты желѣзной промышленности не предъявлялись такъ сильно, какъ въ 1899 г., то все же никто изъ промышленниковъ не думалъ о значительномъ сокращеніи спроса, а многіе изъ нихъ, не успѣвшіе еще въ достаточной степени воспользоваться подъемомъ цѣнъ, разсчитывали даже восполнить свои прибыли въ 1900 году. Однако, ни январь, ни февраль не принесли съ собой хорошихъ сдѣлокъ, виды на каковыя существовали съ октября предыдущаго года—момента, когда даются заказы на предстоящій сезонъ. Заводчики на это не посмотрѣли и на уступки въ цѣнахъ не пошли, а, сокративъ предложеніе, стали ждать сдѣлокъ по высокимъ цѣнамъ. Однако имъ скоро пришлось убѣдиться, что періодъ высокихъ цѣнъ миновалъ. Поддержка цѣнъ не привела ни къ чему, и въ апрѣлѣ мѣсяцъ началась развязка всего выжидательнаго положенія.

Во главѣ пониженія пошли проволочные заводы. Сокращеніе строительства и высокія цѣны уменьшили спросъ на проволоку и гвозди въ такой степени, что сбытъ ея почти прекратился. Посему проволочная консолидація «*American Steel & Wire Co.*», видя, что дальнѣйшее веденіе производства даетъ только накопленіе запасовъ, сразу закрыла 12 заводовъ. Это произвело даже сенсацію и показало, что консолидаціи имѣютъ въ своихъ рукахъ сильныя средства для регулированія цѣнъ и предложенія.

Закрытіе проволочныхъ заводовъ послужило сигналомъ къ уступкамъ товара по болѣе низкимъ цѣнамъ. Создалось безпокойное положеніе рынка, которое до августа быстро вело цѣны на пониженіе. Въ сентябрѣ цѣны достигли отпѣтокъ на 40% ниже январскихъ и установились болѣе или менѣе прочно; до конца года колебаніе ихъ было не значительно.

Торговля полупродуктами—столь развитая въ Соединенныхъ Штатахъ—значительно сократилась въ 1900 году вслѣдствіе того, что прежніе потребители — передѣльные заводы—вошли въ консолидированныя компаніи. 1900-й годъ начался при цѣнѣ 35 долл. за квадратную заготовку 4" X 4" и 36 долл. за листовую (франко Питтсбургъ), при срочной доставкѣ даже 43 долл. Въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ главные производители заготовки держали эту цѣну, но въ апрѣлѣ и имъ пришлось уступить. Хотя оффициально они называли цѣну въ 35 долл., но сдѣлки совершались по 32 долл., а въ маѣ уже 28 долл. Въ іюлѣ цѣна понизилась до 18 долл. и затѣмъ уже подалась до 16,5 долл.

Изъ готовыхъ продуктовъ больше всего потерпѣло въ своей цѣнѣ полосовое желѣзо, которое съ 2,25 цент. за фунтъ въ январѣ (основная расцѣнка) упало до 1 цент. въ іюлѣ, оправившись потомъ до 1,15—1,25 цент. въ сентябрѣ и декабрѣ. Такое же пониженіе потерпѣло и котельное желѣзо.

Листовое желѣзо также колебалось, но удержалось около 3 центовъ за фунтъ. Рельсы все время держались около 35 долл., и заводы имѣли достаточное количество заказовъ. Но общее паденіе цѣнъ показало, что въ дальнѣйшемъ рельсы по такой цѣнѣ котироваться не могутъ. Послѣ перваго паденія до 32 долл.—цѣна за рельсы нормальнаго профиля установилась въ 26 долл.

Цѣна на балки — отъ 3 до 15 дюймовъ — упала съ 50,4 долл. въ началѣ 1900 года до 43—42 долл. въ концѣ года.

На нижеслѣдующей таблицѣ представлены цѣны на разные продукты желѣзной промышленности для различныхъ пунктовъ Соединенныхъ Штатовъ:

	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Юнь.	Юль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
	Д о л л а р ы:											
Чугунъ литойный № 2 Чикаго . . . .	24,50	24,25	23,75	23,25	22,00	20,25	17,75	15,50	14,50	14,00	14,25	14,60
Чугунъ перел. сѣрый Цинцинати . . .	19,25	19,25	18,75	18,40	17,75	16,25	15,25	12,90	12,00	11,75	11,75	12,75
Чугунъ бессемеровск. Питтсбургъ . . .	24,90	24,90	24,90	24,90	24,90	19,75	18,00	16,05	14,00	13,25	13,65	13,55
Листы толстые Чикаго . . . .	52,50	50,00	45,25	42,00	38,75	32,75	28,00	25,00	26,00	25,00	29,25	30,75
Заготовка грубая (до 4" × 4") Питтсбургъ . . .	35,00	35,00	35,00	34,50	29,00	27,25	22,50	18,00	17,50	17,50	19,30	19,75
Балки Питтсбургъ . . .	45,00	45,00	45,00	45,00	45,00	41,50	38,00	34,80	30,00	30,00	30,00	30,00
Полосовое желѣзо Кливлендъ . . .	43,00	43,00	43,00	40,50	37,25	33,00	26,00	24,00	25,00	26,00	26,75	26,75

Не смотря на паденіе цѣнъ, потребленіе всѣхъ продук- товъ желѣзной промышленности было полное, и значи- тельныхъ остатковъ на 31-е декабря 1900 г. не оказалось за исключеніемъ чугуна. Остатокъ послѣдняго возросъ съ 68.309 тон. (на 31 декабря 1899 г.)—до 446.020 тоннъ. Однако, такое увеличеніе показываетъ, что остатки приняли только нормальные размѣры, ибо остатокъ за 1899 годъ надо признать крайне малымъ и обусловлен- нымъ громаднымъ спросомъ на чугунъ, существовавшимъ въ періодъ промышленнаго подъема. Остатокъ же за 1898 годъ равнялся 415.333 тон.

Цѣна на руду (красный желѣзнякъ, для бессемеров- скаго чугуна) въ 1900 году была высшая изъ всѣхъ когда либо существовавшихъ и достигла 5,5 долларовъ за тонну, франко рудникъ, противъ 2,95 долл. въ 1899 году.

Цѣна на коксъ, фр. коксовые печи, равнялась 3 долл. за тонну по контракту и 3,5 долл.— при требованіи не- медленной доставки. Въ августѣ она упала до 1 д. 75 ц.

Экспортъ продуктовъ желѣзной промышленности Соединенныхъ Штатовъ не переставалъ расти и въ 1900 г. Общая цѣнность экспорта еще въ 1897 году не превышала 63 милл. долл., а въ 1900 году она достигла 130 милліоновъ долларовъ.

Вліяніе Соединенныхъ Штатовъ на международномъ рынкѣ становится все замѣтнѣе. Хотя цѣнность американскаго вывоза не сравнилась еще съ таковою же Великобританіи, но все же Соединенные Штаты заняли въ международной торговлѣ второе мѣсто.

Если сравнивать экспортъ съ внутреннимъ производствомъ (считая, что въ 1900 году было произведено 10 милліоновъ тоннъ готовыхъ желѣза и стали), то получимъ, что въ 1900 г. было вывезено около 8% готоваго (прокатаннаго) желѣза, а чугуна только 2,08%. Эта цифра должна казаться сравнительно малой, если вспомнить, что округъ „Алабама“ обѣщаль сдѣлаться однимъ изъ наиболѣе сильныхъ экспортеровъ чугуна, имѣя къ тому всѣ данныя.

Экспорту строительныхъ сортовъ металла въ значительной степени помогаетъ быстрота, съ которой американскія строительныя фирмы берутъ и исполняютъ подряды на возведеніе мостовъ, вѣдуковъ и тому подобныхъ сооружений во всѣхъ пунктахъ міра.

Надо полагать, что работа по изученію иностранныхъ рынковъ, начатая американцами, не остановится, и въ будущемъ мы увидимъ болѣе значительный процентъ ихъ производства размѣщеннымъ внѣ предѣловъ ихъ собственной страны.

Прибыли американскихъ заводовъ должны быть значительны, если главная консолидированная компанія „The United States Steel Corporation“ за первое полугодіе своего существованія—когда еще она только налаживала свои дѣйствія—получила чистой прибыли почти 55 милл. долл. По уплатѣ всѣхъ процентовъ по обязательствамъ и списаніи всѣхъ погашеній, въ уплату дивиденда „Корпорация“

выдала  $3\frac{1}{2}\%$  на привилегированныя и  $2\%$  на обыкновенныя акціи и оставила еще запасный дивидендъ 12 милл. долларовъ.

Въ 1900 году вполне ясно опредѣлились главныя консолидаціи С.-А. Соединенныхъ Штатовъ въ желѣзной промышленности. Образование нѣкоторыхъ консолидированныхъ компаній принадлежитъ еще къ 1898 году, значительная же часть ихъ начала свои дѣйствія въ 1899 г. Въ концѣ 1900 и въ началѣ 1901 гг. почти всѣ выдающіяся консолидаціи слились въ одинъ громадный трестъ подъ названіемъ «The United States Steel Corporation»,

Эта корпорація состоитъ теперь изъ слѣдующихъ главныхъ компаній.

1. «A. Carnegie & C<sup>o</sup>—общества, которое еще только недавно превратилось изъ единоличнаго предпріятія въ товарищество на вѣрѣ. Оно владѣетъ 17 доменными печами и цѣлою серіей сталелитейныхъ и прокатныхъ фабрикъ, съ годовою производительностью до 3.000.000 тоннъ.

Капиталь Общества Carnegie неизвѣстенъ, а прибыли его за 1899 г. выразились въ 22 милл. долларовъ.

2. Federal Steel C<sup>o</sup>—консолидированная компанія (съ сентября 1898 г.), составившаяся изъ 5 заводовъ, изъ которыхъ наиболѣе значительныя — Illinois Steel C<sup>o</sup>, Lorain Steel C<sup>o</sup> of Ohio, Lorain Steel C<sup>o</sup> of Pennsylvania. Компанія владѣетъ 21 доменной печью, 8 прокатными фабриками для рельсъ и крупныхъ сортовъ, 2 листо- и многими другими прокатными. Производительность заводовъ 2.500.000 тоннъ готоваго продукта и 300.000 тоннъ чугуна.

Капиталь общества 99 милл. долларовъ. Чистый доходъ за 1899 годъ равнялся 9.519.344 долл.

3. National Steel C<sup>o</sup> — консолидированная компанія, составившаяся (въ февралѣ 1899 г.) изъ 13 заводовъ, во лавѣ съ Ohio Steel C<sup>o</sup>, Shenango Valley Steel C<sup>o</sup>, Buhl Steel C<sup>o</sup>. Владѣетъ 11 доменными печами, 10 сталелитейными и прокатными фабриками для рельсъ, крупныхъ загото-

вокъ, крупныхъ сортовъ и др. Производительность — 1.800.000 тоннъ готоваго продукта.

Капиталь — 59 милл. дол.—Дивидендъ объявленъ за 1899 годъ— $5\frac{1}{4}\%$ .

4. American Steel & Wire C<sup>o</sup>—консолидированная компанія, образовавшаяся въ январѣ 1899 года и объединившая всѣ проволочные заводы и нѣсколько заводовъ, производящихъ продукты желѣзной промышленности начиная съ чугуна. Всего вошло къ компанію 35 заводовъ. Компанія владѣть 11 доменными печами, 31 мартеновской и прокатной фабриками. Производительность заводовъ выражается въ 1.500.000 тоннъ готовой проволоки, гвоздей, заклепокъ, пружинъ, подковъ и т. п. Капиталь — 90 милл. долларовъ. Объявленный дивидендъ за 1900 годъ— $7\%$ .

5. Republic Iron & Steel C<sup>o</sup>—консолидированная компанія, составившаяся въ маѣ 1899 г. изъ 29 заводовъ, съ капиталомъ въ 57 милл. долларовъ. Наибольше значительными заводами этой компаніи являются заводы Sharon Iron C<sup>o</sup>. Доменныхъ печей 5 и 27 сталелитейныхъ и прокатныхъ фабрикъ. Производительность заводовъ выражается въ 1.000.000 тоннъ готоваго продукта — заготовка, листовое, сортовое, кровельные листы—и 500.000 тоннъ чугуна. Объявленный дивидендъ въ 1899 г. на обыкновенныя акціи  $3\frac{1}{2}\%$ , на привилегированныя  $7\%$ .

6. American Steel Hoop C<sup>o</sup>—консолидированная компанія, въ составъ которой вошли 12 заводовъ съ 4 доменными печами и 12 сталелитейными и прокатными фабриками. Производительность ихъ равняется 700.000 тоннъ готоваго продукта (обручного желѣза, вязки, заготовки, сортового, листового и т. п.) и 250.000 тоннъ чугуна. Капиталь компаніи равенъ 33 милл. долларовъ а объявленный дивидендъ— $5\frac{1}{2}\%$ .

7. American Tinplate C<sup>o</sup> — консолидированная компанія въ составъ которой вошли 39 заводовъ, производящихъ

жесть и листовое желѣзо. Капиталь общества 50 милл. долларовъ. Дивидендъ на привилегированныя акціи 7%.

8. National Tube Co — консолидированная компанія, состоящая изъ 15 заводовъ съ 6 доменными печами и 25 сталелитейными и прокатными фабриками. Заводы компаніи производятъ трубы всѣхъ видовъ и размѣровъ, артиллерійскіе снаряды и т. п. издѣлія. Капиталь равенъ 80 милл. долларовъ. Объявленный дивидендъ 7%.

Всѣ эти общества имѣютъ собственные рудники, каменно-угольныя копи, коксовыя печи, такъ что консолидація United States Steel Corporation является громаднымъ металлургическимъ предпріятіемъ, обезпеченнымъ наилучшими и наиболѣе дешевыми сырыми матеріалами и имѣющимъ возможность готовить до  $\frac{5}{7}$  всего желѣзнаго продукта, производимаго въ Соединенныхъ Штатахъ.

## II.

Движеніе цѣнъ на продукты желѣзной промышленности *Великобританіи* очень похоже на движеніе ихъ въ Соединенныхъ Штатахъ.

Послѣ заминки въ концѣ 1899 г., въ началѣ 1900 г. цѣны стояли еще на довольно высокомъ уровнѣ, хотя и не давали заводчикамъ барышей изъ-за очень большой стоимости сырыхъ матеріаловъ. Цѣны на чугуны были наиболѣе высокими съ 1873 г. Въ мартѣ было нѣкоторое повышеніе варрантовъ, но не надолго. Спросъ остановился, а появилось предложеніе со стороны Америки. Цѣна на чугуны въ мартѣ стояла въ среднемъ—81 ш. въ Ланкашайрѣ, а заводчики начали покупать американскій передѣльный по 75 ш. и даже 74 ш. 6 пенс., франко Ливерпуль. Поэтому въ теченіе 2—3 недѣль цѣна на Ланкаширскій чугуны сразу спустилась на 7—8 шилл. За этотъ же періодъ времени цѣна на Кливлендскій чугуны понизилась до 66—67 ш.

Паденіе цѣнъ породило, какъ всегда, выжидательное

положеніе торговцевъ, и рынокъ совершенно дезорганизовался. Хотя цѣны почти до ноября мѣсяца держались на одномъ уровнѣ, но спросъ былъ малъ.

Только общее ухудшеніе дѣлъ и пониженіе въ декабрѣ до 55 ш. 9 пенс. и даже до 50 ш. заставило заводчиковъ выдуть печи, что они и привели въ исполненіе съ замѣчательною настойчивостью.

Кливлэндъ—первый по выплавкѣ чугуна округъ—закрылъ 15 печей, доведя общее число печей на Сѣверѣ Англіи до 82—числа небывалаго съ заминки 1886 г. Но и эта мѣра помогла только отчасти, уменьшивъ остатки чугуна, но не удержавъ цѣны. Здѣсь слѣдуетъ вообще обратить вниманіе на то, что производство желѣзныхъ продуктовъ Великобританіи обнаруживаетъ всегда въ случаяхъ кризиса значительную эластичность. Послѣдняя выражается и быстрымъ сокращеніемъ числа дѣйствующихъ печей и уменьшеніемъ остатковъ непроданнаго чугуна. Остатки чугуна, какъ мы видѣли въ статистическомъ обзорѣ, уменьшились въ значительной степени.

Цѣны на чугунъ въ 1900 году характеризовались такъ:

	Январь 1900 г.	Максимальныя.	Декабрь 1900 г.
№ 3 Кливлэндъ . . . . .	65 шил.	79 шил.	50 шил.
Сѣрый передѣльный . . . . .	66 »	76 »	49 »
Чугунъ Западн. Берега -			
Гематитъ . . . . .	80 »	87/6 »	70 »

Интересную картину представляетъ движеніе цѣнъ на кливлэндскій чугунъ съ начала 1899 года. Изъ нея можно видѣть кривую подъема, начиная отъ нисшихъ точекъ:

	Шилл.	Пенс.		Шилл.	Пенс.
1899 г. Январь . . . . .	46	7	1900 г. Январь . . . . .	68	4
„ Февраль . . . . .	48	1	„ Февраль . . . . .	69	8
„ Мартъ . . . . .	48	0	„ Мартъ . . . . .	72	7
„ Апрель . . . . .	49	7	„ Апрель . . . . .	77	8
„ Май . . . . .	55	7	„ Май . . . . .	74	7
„ Июнь . . . . .	62	9	„ Июнь . . . . .	69	0

		Шилл.	Пенс.			Шилл.	Пенс.
1899 г.	Июль . . . . .	71	6	1900 г.	Июль . . . . .	69	0
"	Августъ . . . . .	65	10	"	Августъ . . . . .	70	4
"	Сентябрь . . . . .	67	11	"	Сентябрь . . . . .	70	5
"	Октябрь . . . . .	68	10	"	Октябрь . . . . .	67	9
"	Ноябрь . . . . .	70	3	"	Ноябрь . . . . .	65	0
"	Декабрь . . . . .	66	3	"	Декабрь . . . . .	50	0

Періодъ повышенія продолжался 21 мѣсяцъ, а паденіе всего полгода, давъ въ концѣ уменьшеніе противъ высшей точки на 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

За 1899 годъ руда котировалась въ Великобританіи по самымъ высокимъ цѣнамъ, которыя давно уже не существовали для испанской руды въ Англіи.

Цѣны къ началу 1900 года достигли такихъ отмѣтокъ:

Руда „Вилбао“:

Для заводовъ восточнаго берега съ 15 шилл. 3 пенс. до 22 шилл. 6 пенс.

Собственные руды:

С. Комберленъ (на рудникахъ) . . . . . 17 „ 6 „ „ 20 „

Кливлэндъ . . . . . 3 „ 6 „ „ 4 „ 6 „

Повышеніе цѣнъ продолжалось и въ 1900 году, когда руда «Вилбао» дошла до 22 шилл. 9 пенс. въ іюлѣ мѣсяцѣ. Послѣ этого цѣна начала падать и дошла до 19 шилл.

Цѣна кокса колебалась отъ 10 шилл. до 32 шилл.— въ зависимости отъ мѣстъ потребленія и времени года. Въ концѣ 1900 года коксъ котировался отъ 16 до 23 шилл.

Торговля готовыми продуктами желѣзной промышленности въ 1900 году была куда благоприятнѣе торговли чугуномъ. Въ особенности же удачна была первая половина года, когда спросъ далеко превышалъ предложеніе. Но за то во вторую половину года спросъ сразу оборвался, покупатель исчезъ, и появился въ предложеніи американскій и нѣмецкій товаръ. Началось сокращеніе производства, достигшее 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub> противъ начала года.

Въ Кливлэндѣ наиболѣе высокія цѣны были отмѣчены въ іюлѣ, а наиболѣе низкія въ декабрѣ.

	Высшая.			Нисшая.			Разница.		Превышеніе противъ нис- шей цѣны 1899 года.	
	Ф. ст.	Шил.	Пенс.	Ф. ст.	Шил.	Пенс.	Шил.	Пенс.	Шил.	Пенс.
Обыкновенное полосовое										
жельзо сварочное . . . . .	9	10	0	8	0	0	30	0	52	6
Судовое жельзо литое . . . . .	8	7	6	6	15	0	32	6	25	0
” ” сварочное . . . . .	8	10	0	6	12	6	37	6	30	0
Угловое (для судостроенія)										
литое . . . . .	8	7	6	6	15	0	32	6	25	0
сварочное . . . . .	8	10	0	6	15	0	35	0	32	6
Листовое—литое . . . . .	10	17	6	9	10	0	27	6	50	0
Рельсы—тяжел. профил. . . . .	7	15	0	5	17	6	37	6	47	6

Въ другихъ округахъ цѣны были:

	Высшая.			Нисшая.					
	Ф. ст.	Шил.	Пенс.	Ф. ст.	Шил.	Пенс.			
<b>Южный Стаффордшайръ:</b>									
Полосовое съ маркой . . . . .				11	10	0	10	10	0
Обыкновенное . . . . .				10	15	0	8	15	0
Обручное . . . . .				11	10	0	10	0	0
Листовое . . . . .				11	2	6	9	10	0
<b>Шотландія:</b>									
Обыкновенное полосовое . . . . .				10	10	0	8	10	0
Листовое для судостроенія . . . . .				8	12	6	7	5	0
<b>Ланкашайръ:</b>									
Лучшее полосовое . . . . .				10	15	0	8	0	0
Лучшее котельное. . . . .				10	5	0	9	0	0
Проволочная заготовка . . . . .				11	15	0	8	10	0

Что касается вывоза продуктовъ желѣзной промышленности, то 1900 г. не далъ никакихъ основаній предполагать о потерѣ Великобританіей какого либо изъ своихъ рынковъ.

Несмотря на постоянныя ожиданія, что Великобританія начнетъ терять рынки, и мѣсто міровыхъ поставщиковъ чугуна и другихъ продуктовъ желѣзной промышленности займутъ Америка и Германія, Англія въ 1900 году усилила свой отпускъ въ другія страны, доведя вывозъ чугуна до 1.427.000 тоннъ—или 17% своего производства. Вывозъ же прокатаннаго металла равнялся приблизительно 28% всего производства.

Вывозъ другихъ продуктовъ желѣзной промышленности, а также машинъ и издѣлій—превысилъ въ 1900 году вывозъ предыдущаго года.

Что касается до ввоза, то Англія ввезла въ 1900 году 179.000 тоннъ стали и полупродукта, а въ 1899 году она ввозила только 77.000 тоннъ. Въ одинъ годъ получилось 132% увеличенія. Этимъ она обязана С.-А. Соединеннымъ Штатамъ. Вывозъ послѣднихъ въ Англію поднялся съ 59.000 тоннъ въ 1899 г. до 157.000 тоннъ въ 1900 г., а въ 1898 году онъ не былъ болѣе 30.000 тоннъ. Для 2-хъ лѣтняго періода это не плохой результатъ.

Интересны также и размѣры дивидендовъ, выдаваемыхъ желѣзозаводчиками при такихъ условіяхъ производства:

	2-я половина 1899 г.	1-я половина 1900 г.
	%	%
Jno. Abbot & Co . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sir W. G. Armstrong, Whitwort & Co . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bolckow, Vaughan & Co . . . . .	5	5
Consett Iron Company . . . . .	10	40
Consett Spanish Ore Company . . . . .	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dorman, Long & Co . . . . .	8	5
Head, Wrightson & Co . . . . .	7 (за годъ)	—
North-Eastern Steel Company . . . . .	4	—
Palmer's Shipbuilding and Iron Company . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
South Durham Steel . . . . .	—	5
Jno. Spencer & Sons . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	12
Weardale Steel Def. ord . . . . .	—	8 <sup>8</sup> / <sub>9</sub>

### III.

И въ *Германіи* высшія цѣны на чугуны и желѣзо были весною 1900 года.

Причины и послѣдовательность паденія цѣнъ въ Германіи не многимъ отличаются отъ того, что сказано относительно Соединенныхъ Штатовъ и Великобританіи. Въ первую четверть года спросъ на чугуны превышалъ предложеніе и, строго говоря, заказы въ это время уже дости-

гали полной годовой производительности печей. Во вторую четверть года спрос не понижался, но все же становился спокойнѣе. Къ срединѣ года онъ совершенно затихъ.

Во второй половинѣ года спросъ на литейный чугуны еще существовалъ, но отъ другихъ сортовъ заказчики отказывались, теряя иногда даже задатки.

Какъ и въ два предыдущіе года, значительная часть спроса на металлы въ 1900 году была обязана строительной горячкѣ. Сокращеніе денежнаго кредита подъ вліяніемъ мірового кризиса уменьшило спросъ на желѣзо, что, совместно съ пониженіемъ цѣнъ въ Америкѣ, произвело давленіе и на цѣны всѣхъ видовъ готоваго желѣза въ Германіи. Спросъ на него быстро прекратился, и у заводчиковъ стали накапливаться запасы. Синдикаты желѣзо-прокатныхъ заводовъ приступили къ регулировкѣ производства, и многіе заводы получили предписаніе работать 4—5 дней въ недѣлю.

Цѣны падали. Тонна балокъ, котировавшаяся 140 мар. (максимумъ), упала до 105 мар. въ концѣ года и началѣ 1901 г., давъ уменьшеніе въ 25%. Пуддлинговая заготовка въ эти же сроки упала съ 205 на 125 марокъ, а литая заготовка съ 189,50—на 118 мар., что даетъ около 38% пониженія. Сильное сокращеніе производства принуждены были сдѣлать и проволочные заводы. Съ рельсами и желѣзнодорожными принадлежностями весь годъ было крѣпко, ибо заводы были обеспечены казенными заказами.

Производство литья, машинъ и другихъ издѣлій шло круглый годъ довольно хорошо, несмотря на то, что заводамъ приходилось работать на дорогомъ сыромъ матеріалѣ.

Движеніе цѣнъ на продукты желѣзной промышленности показано для пяти выдающихся мѣсяцевъ года на слѣдующей таблицѣ:

	Январь.	Апрѣль.	Юль.	Октябрь.	Декабрь.
	Марки.	Марки.	Марки.	Марки.	Марки.
Необоженная руда . . .	11,60—12,80	14,20—15,40	14,20—15,40	14,20—15,40	14,20—15,40
Обоженная шпат. руда . .	16,00—17,80	19,50—21,30	19,50—21,30	19,50—21,30	19,50—21,30
Литейный чугуны № I . .	96	102	102	102	102
„ „ „ № III. . . . .	92	98	98	98	98
Гематитъ . . . . .	96	102	102	102	102
Бессемеровскій чугуны . .	96	102	102	102	102
Спеціальн. передѣльный чугуны . . . . .	76—78	90	90	90	90
Томассовскій чугуны . . .	90,20	90,20	90,20	90,20	90,20
Шпигель, 10—12% мар- ганца . . . . .	—	110	110	110	110
Люксембургскій передѣл. чугуны . . . . .	—	82	82	82	—
Полосовое (сварочное) жельзо . . . . .	210—220	220—230	220—230	—	—
Полосовое литое жельзо . .	185	190	190	—	—
Бадки (фр. ст. Бурбахъ). . .	130	140	140	140	110—105
Котельное жельзо (сва- рочное) . . . . .	270—330	275—335	275—335	275—335	210—270
Котельное жельзо № II (литое) . . . . .	195—260	200	200	190—200	160
Листовое жельзо . . . . .	210—220	215—220	200	—	—
Проволочная заготовка . .	185	185	185	185	150

Экспортъ Германіи принимаетъ все большее и большее значеніе. Не будучи особенно значительнымъ въ какой либо отдѣльной отрасли (самый большой экспортъ былъ въ полосовомъ и угловомъ жельзѣ—215.000 тоннъ), общій экспортъ достигъ въ 1900 г. 1.313.000 тоннъ.

Въ статистикѣ ввоза въ Германію интересна таблица (см. стр. 118), показывающая увеличеніе импорта въ Германію продуктовъ жельзодѣлательной промышленности изъ Соединенныхъ Штатовъ.

На слѣдующей таблицѣ помѣщены данныя о доходности наиболѣе выдающихся жельзодѣлательныхъ предприятий Германіи за 3 послѣдніе года.

	Капиталь въ миллио- нахъ марокъ.	Д и в и д е н д ѣ .		
		1897—98	1898—99	1899—900
		%	%	%
Aplerbecker Hütte . . . . .	3,0	6	6	10
Friedrich Wilhelms Hütte . . . . .	5,5	11	15	15
Gufsstahlwerk Witten. . . . .	3,9	16	18	20
Schalken Grubben Hütten . . . . .	8,0	30	42,5	75
Bergwerk Norstern . . . . .	22,2	10	14	16
Donnersmarkhütte . . . . .	16,3	10	12	15
Arrenberger Bergban Ges . . . . .	7,2	60	65	75
Düsseldorfer Waggonfabrik. . . . .	1,2	18	20	25
Bergischer Gruben u. Hütten Verein . . . . .	1,3	14	17	15
Blechwalzwerk Schulz Knaut . . . . .	2,9	11	11	15
Bochmner Verein . . . . .	19,3	15	16 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	16 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>
Menden & Schwerte . . . . .	4,2	2	6	15
Stahlwerk Hoesch . . . . .	27,0	12	15	16
Hagener Gufsstahlwerk . . . . .	2,0	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	6
Hasper Eisen Stahlwerk . . . . .	4,0	10	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30
Horder Verein. . . . .	33,8	11	14	14
Phoenix, Ruhrort . . . . .	30,9	11	11	15
Rheinische Stahlwerke . . . . .	9,9	15	16	16
Dortmunder Union . . . . .	67,2	5	6	7
Westfal Drahtindustrie . . . . .	5,7	10	11	15
Laurahütte . . . . .	40,1	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	15	16
Oberschlesische Eisenindustrie. . . . .	26,5	9	10	13

Изъ этихъ данныхъ видно, что, при наличіи большой конкуренціи, заводы дѣлаютъ хорошія дѣла.

За эти годы большую помощь заводамъ оказали промышленный подъемъ и усиленный спросъ на продукты желѣзной промышленности. Однако, если припомнить, что сырые матеріалы (руда и коксъ) тоже поднялись въ цѣнѣ довольно значительно, то можно считать эти прибыли близкими къ нормамъ.

#### IV.

Изъ другихъ странъ континента интересно прослѣдить движеніе цѣнъ на продукты желѣзной промышленности въ *Бельгии*. Эти цѣны даютъ одновременно и вполне вѣрное отраженіе положенія дѣлъ во Франціи.

На нижеслѣдующихъ таблицахъ приведены ежемѣсячныя цѣны на готовые продукты желѣзодѣлательнаго производства начиная съ 1897 года. Таблицы имѣютъ цѣлью



показать волнообразное движеніе промышленныхъ цѣнъ съ точкой культаминаціи и точками паденія и такимъ образомъ охарактеризовать и по времени и по цѣнамъ одну полную волну промышленнаго развитія.

Отсюда видно, что цѣны на передѣльный (пудлинговый) чугуны начали подниматься съ 53 фр. за тонну въ декабрь 1898 г. и дошли до 115 фр. въ май 1900 года— что было уже высшей точкой для этого сорта чугуна, давъ болѣе чѣмъ двойную цѣну противъ декабря 1898 года. Въ январѣ 1901 г. цѣны дошли до своего нормальнаго уровня. Почти два года продолжалось систематическое повышение цѣнъ, паденіе же произошло быстро и закончилось въ 8 мѣсяцевъ.

Сокращеніе спроса повлекло за собой и сокращеніе производства, и къ концу 1900 года въ Бельгіи работало на 10% печей менѣе.

Итакъ, международную торговлю желѣзомъ въ 1900 году можно охарактеризовать слѣдующимъ образомъ:

Годъ начался съ высокими цѣнами, затѣмъ слѣдовало рѣзкое сокращеніе спроса и ухудшеніе дѣлъ. Къ концу года цѣны нѣсколько оправились.

Несмотря однако на это, экспортъ всѣхъ трехъ первыхъ желѣзодобывательныхъ странъ міра—Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, Великобританіи и Германіи—продолжалъ расти. Первенство въ дѣлѣ снабженія международнаго рынка осталось еще за Великобританіею, но все же вліяніе Америки сказывается болѣе и болѣе сильно. И Великобританія и Германія увеличиваютъ свой ввозъ изъ Соединенныхъ Штатовъ, и это очень хорошо видно изъ данныхъ за 1900 годъ.

Этотъ годъ, послѣдній въ истекшемъ столѣтіи, показалъ, что первенство въ добычѣ сырыхъ матеріаловъ, на которыхъ покоится производство чугуна и желѣза, не только на короткій промежутокъ (что было видно еще

въ 1895 г.), но и на постоянное время перешло съ восточныхъ береговъ Атлантическаго океана на западные.

Приблизительно одна треть руды, идущей на міровое производство чугуна, добывается въ Соединенныхъ Штатахъ.

Это одно, конечно, еще не вполне ясно опредѣляетъ значеніе американской желѣзодѣлательной промышленности, но если прибавить сюда, что Соединенные Штаты являются обладателями и наиболѣе дешеваго каменнаго угля, запасы котораго въ 12 разъ превышаютъ запасы Европы, то можно сказать, что первенство Соединенныхъ Штатовъ въ міровой желѣзной промышленности для XX столѣтія неоспоримо.

Помимо наличности столь богатыхъ естественныхъ условій, изобиліе дешеваго капитала, особыя условія промышленныхъ организацій и сила техники позволяютъ Соединеннымъ Штатамъ оставить другія страны далеко позади себя въ желѣзномъ дѣлѣ.

Эти особенности желѣзной промышленности Соединенныхъ Штатовъ представляются настолько интересными и сравненіе ея съ Великобританіей — классической страной желѣзнаго дѣла — такъ важно, что условія желѣзнаго производства Соединенныхъ Штатовъ въ сравненіи съ Великобританіей разсмотрѣны нами отдѣльно въ статьѣ «Конкуренція Соединенныхъ Штатовъ и Великобританіи въ желѣзномъ дѣлѣ.» Здѣсь же отмѣтимъ то, что въ настоящее время американскіе заводы могутъ произвести въ годъ, если только рынокъ потребуеъ этого, 19.000.000 тоннъ чугуна или половину мірового производства. Но на этомъ еще не останавливается расширеніе американскихъ заводовъ. Въ 1900 году находилось въ постройкѣ 23 доменныхъ печи.

Изъ другихъ американскихъ странъ на міровой желѣзный рынокъ готовится выступить *Канада*.

Въ этой странѣ — на берегу Атлантическаго океана, около города Sydney, на мысу Breton, строится металлур-

гическій заводъ обществомъ «The Dominion Iron & Steel Co» Производительность завода будетъ равняться отъ 250.000 тоннъ готоваго продукта и 150.000 тоннъ чугуна. Запасы рудъ и угля, условия залеганія ихъ, а также и отсутствіе какихъ либо налоговъ — обезпечиваютъ стоимость производства чугуна въ 18 коп. пудъ.

Эти заводы войдутъ въ американскій трестъ The U. S. Steel Corporation и только послужатъ къ вѣщему усиленію тѣхъ орудій борьбы въ рукахъ американцевъ, съ которыми они будутъ отбивать рынки у Англіи и Германіи.—

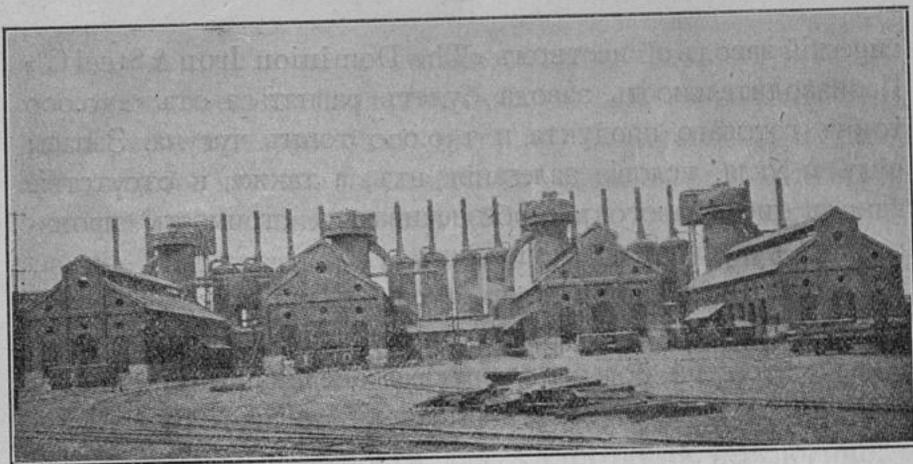
И на Востокъ пробуждается желѣзодѣлательная промышленность, которая имѣетъ всѣ данныя развиться въ очень солидныя предпріятія, какъ только найдутся свободныя капиталы для этого.

Большіе запасы хорошихъ каменныхъ углей, богатство руды и дешевыя рабочія руки обезпечиваютъ дешевое полученіе чугуна какъ Китаю, такъ и Японіи. Послѣдняя дала уже въ 1897 году 43.633 тонны чугуна и 115 тоннъ желѣза и стали, не считая желѣзно-дорожныхъ матеріаловъ и издѣлій, вѣсовое которыхъ не показано, а по стоимости оно опредѣляется въ 3.734.000 долларовъ.

Заводы въ Китаѣ тоже имѣютъ всѣ данныя къ развитію, ибо запасы какъ угля, такъ и руды въ Китаѣ имѣютъ пожалуй размѣры наибольшіе во всей Азіи.

Сущестующій заводъ Нан-Yang (на сліяніи рѣкъ Нан и Jangtse) въ провинціи Нупеи имѣетъ всего только 2 доменныхъ печи съ суточнымъ производствомъ около 80 тоннъ каждая, 2 конвертора Бессемера по 5 тоннъ, 1 мартеновскую печь на 12 тоннъ, и 20 пудлинговыхъ печей.

Конечно, далеко еще время, когда Китай будетъ играть роль на желѣзномъ рынкѣ, но, что онъ имѣетъ къ тому всѣ шансы, это видно вполнѣ ясно.



Фиг. 1.

## КОНКУРРЕНЦІЯ

### С.-А. Соединенныхъ Штатовъ и Великобританіи

въ желѣзномъ дѣлѣ.

Чтобы производить дешевое желѣзо, необходимы слѣдующія данныя: дешевые желѣзно-дорожные тарифы, низкія цѣны на фрахты по водянымъ и морскимъ путямъ, дешевый уголь и коксъ, большой масштабъ производства, механическія приспособленія, съ выгодою замѣняющія ручной трудъ. При этомъ рабочая плата должна ложиться на тонну производимаго металла очень небольшой цифрой, хотя заработки рабочихъ должны быть хорошими.

Американскія дороги построены дешево главнѣйше по той причинѣ, что отчужденіе земель производилось за малую плату. По сторонамъ проводимыхъ линій строителямъ дороги отдавались концессіи задаромъ; и результатомъ всего этого является то, что тарифы американскихъ дорогъ составляютъ около одной шестой величины тарифовъ по англійскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Далѣе, надо имѣть въ виду то, что значительныя желѣзодѣлательныя фирмы и тресты обладаютъ собствен-

ными желѣзными дорогами и пароходными линіями. Расстояние между Питсбургомъ и Коннаутской гаванью на озерѣ Эри равняется 155 милямъ, и эта желѣзно-дорожная линія, извѣстная подъ названіемъ Pittsburg, Bessemer, Lake Erie, является частной собственностью А. Карнэги, такъ что она сама назначаетъ тарифы для собственныхъ грузовъ, идущихъ въ обѣ стороны. Далѣе, А. Карнэги и его компаніоны имѣютъ собственные рудники и работаютъ за одно съ Д. Рокфеллеромъ, обладателемъ громадныхъ рудниковъ Верхняго Озера. Тресты сталелитейныхъ заводовъ имѣютъ свою дорогу съ рудниковъ—подъ названіемъ Duluth Mesaba Northern R R—идущую съ мѣсторожденія Mesaba къ Дулуту, гдѣ руда принимается въ суда компаніи Bessemer S. S C<sup>o</sup>. (собственность Рокфеллера), представляющія собой наиболѣе совершенныя и современныя суда на озерахъ. Средняя годовая цѣна отъ наиболѣе удаленнаго порта Верхняго озера къ портамъ Нижнихъ озеръ равняется 2 sh. 6 d. за тонну; но Карнэги не платитъ и этой цифры. Онъ и Д. Рокфеллеръ имѣютъ долгосрочные контракты по болѣе низкому фрахту.

Federal Steel & C<sup>o</sup>—находится почти въ такомъ же положеніи, какъ и общество Карнэги, имѣя свои собственные рудники и желѣзно-дорожныя линіи Duluth & Iron Range R. R. съ рудниковъ къ портамъ Two Harbours, большой флотъ изъ 50 пароходовъ на Верхнемъ озерѣ подъ фирмою Pickands, Mather & C<sup>o</sup> и обладая каменноугольными копиями. Вся потребность въ коксѣ заводовъ Federal Steel & C<sup>o</sup> удовлетворяется этими копиями.

Такимъ образомъ ясно видно, что стоимость руды, кокса и другихъ сырыхъ матеріаловъ для этихъ компаній—Federal, Carnegie, National, Republic и нѣкоторыхъ другихъ—будетъ много ниже, чѣмъ для другихъ—не вошедшихъ въ ихъ число.

Наконецъ, утилизація побочныхъ продуктовъ при коксованіи, введенная почти повсемѣстно въ Штатахъ, даетъ

возможность получать дешевый коксъ, а большая емкость всѣхъ доменныхъ печей имѣетъ своимъ результатомъ малый расходъ кокса на плавку (до 1650 а. ф. на тонну (въ 2000 а. ф. чугуна).

Итакъ, въ рудномъ и угольномъ хозяйствѣ американцы не платятъ налоговъ, не платятъ дивидендовъ рудовладѣльцамъ, желѣзнодорожнымъ компаніямъ, а послѣдніе въ большинствѣ случаевъ равняются половинѣ валовой выручки желѣзныхъ дорогъ, и не переплачиваютъ отъ 10 до 50% за судовые фрахты. Результатомъ всего этого является то, что стоимость руды и угля опредѣляется только стоимостью добычи, рабочей силы во всѣхъ стадіяхъ доставки, ремонта и умѣренного процента на капиталъ, вложенный въ рудники и копи, желѣзные дороги и пароходы.

Если сравнить въ общихъ цифрахъ тѣ расходы, которые въ подобномъ случаѣ несетъ англійскій заводчикъ, то получимъ слѣдующее.

Налоги на руду (туземной добычи) и коксъ равняются отъ 6 пенс. до 1 шилл. за тонну, что на тонну готоваго продукта ложится до 5 шилл. Но большая часть чугуна Англійи выплавляется на испанскихъ рудахъ «Vilbao». Въ нормальныя времена руда «Vilbao» стоитъ по крайней мѣрѣ на одну треть болѣе, чѣмъ американская руда, погруженная уже на суда въ портахъ Верхняго Озера. Съ расходами на доставку это дастъ цѣну въ 21 шилл. въ портахъ назначенія (смотри обзоръ иностранной торговли). Съ перевозкою къ заводамъ эта цѣна возрастаетъ до 23 шилл. и является болѣе чѣмъ двойной противъ той, за которую американская руда доставляется къ печамъ въ Питтсбургѣ. Про 1900 годъ, когда руда въ Vilbao стоила на 7 шилл., а фрахты на 4 шилл. за тонну дороже, и говорить нечего. При этомъ надо имѣть еще въ виду, что руды Верхняго Озера содержатъ отъ 60 до 65% желѣза, тогда какъ въ рудахъ Vilbao не болѣе 50—55% желѣза.

Американскій методъ перевозки и погрузки руды.

На рудникахъ Верхняго Озера руда добывается очень дешево (въ большинствѣ случаевъ экскаваторами) изъ открытыхъ выработокъ и погружается въ 25-тонные вагоны паровыми черпаковыми машинами, поднимающими сразу 5 тоннъ. Вагонъ емкостью въ 25 тоннъ грузится 2 — 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> минуты. Стоимость руды, погруженной въ вагоны, въ очень многихъ мѣстахъ не превышаетъ 1 шилл. за тонну. Тамъ, гдѣ добыча ведется разрѣзами, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ подземными работами, стоимость добычи повышается. Въ такихъ случаяхъ руда приходитъ въ порты погрузки за 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> шилл. и до 5 шилл. за тонну. Въ портахъ, до погрузки въ суда, производится генеральная проба руды, и крайнимъ предѣломъ, при которомъ заводы еще принимаютъ руду, является содержаніе въ ней фосфора до 0,045—0,05%.

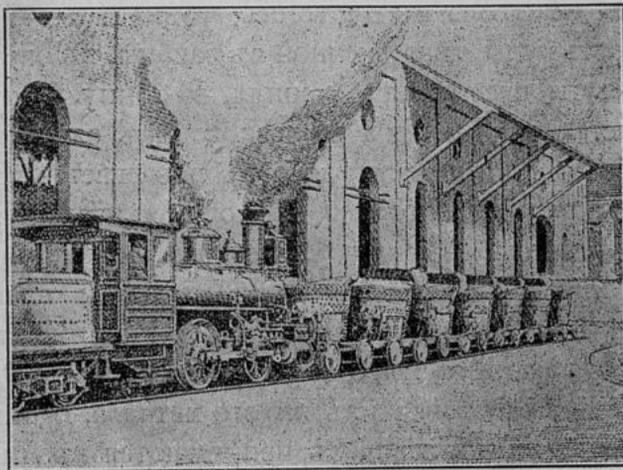
Рельсы и всякая заготовка изъ литого металла, производимыя на американскихъ заводахъ, принимаются въ Америкѣ и въ Англии съ максимальнымъ содержаніемъ фосфора въ 0,10%. Отъ англійскихъ же заводовъ металлъ принимаютъ только, если въ немъ не выше 0,07%, и нормальнымъ считается 0,06%.

Отсюда видно, что англійскимъ заводамъ приходится браковать руду съ содержаніемъ фосфора выше 0,025 до 0,030%. А это служитъ серьезнымъ тормазомъ для Англии, ибо въ Испаніи находятся громадныя запасы руды съ содержаніемъ фосфора отъ 0,025 до 0,05%, которые можно было бы покупать за значительно болѣе дешевую цѣну, нежели существующая. Помочь этому англичане могутъ только введеніемъ у себя томассированія.

Отправка руды по Верхнему Озеру.

Въ каждомъ порту, гдѣ грузится руда, находится нѣсколько деревянныхъ помостовъ-моловъ, которые на 2.000 фугъ выступаютъ въ озеро. Вдоль этихъ помостовъ, по

каждую сторону могут установиться три судна; грузоподъемностью отъ 5.000 до 6.000 тоннъ каждое. Эти суда имѣютъ отъ 500 до 600 футъ въ длину (съ 5—6 люками) и могутъ приваливать къ помостамъ совершенно вплотную. Такимъ образомъ, одновременно нагружаются 9 пароходовъ въ трехъ мѣстахъ, при свободномъ доступѣ вагоновъ ко всѣмъ 9 судамъ. Въ помостахъ имѣются люки, помещенные подъ желѣзнодорожными путями. На пути поступаютъ 25-тонные вагоны съ



Фиг. 2.

днищами-дверцами и открытіемъ ихъ сразу выгружаютъ привезенную руду. По всей линіи помоста, люки соединены съ большими закромами, каждый изъ которыхъ вмѣщаетъ отъ 150 до 200 тоннъ руды. До прихода судна руда находится въ закромахъ вплоть до люковъ, а также находится и въ вагонахъ, стоящихъ на помостахъ.

Когда судно подошло, то у шести закромовъ открываютъ сыпныя устройства и помещаютъ ихъ въ люки трюмовъ на судахъ. Сыпныя устройства находятся въ самомъ низу закромовъ, но все же много выше палубы парохода.

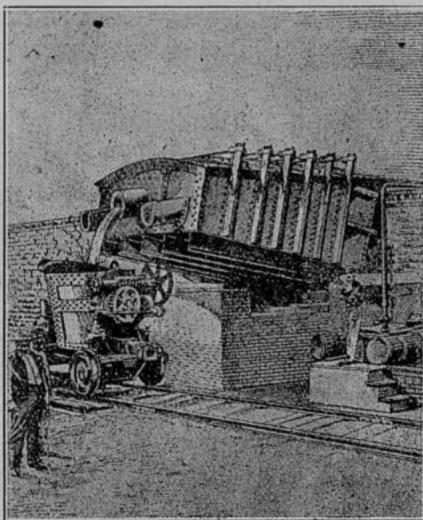
Затѣмъ открываютъ затворы у закромовъ, и около 1.000 тоннъ руды одновременно поступаетъ въ каждое судно. Тогда открываются днища у вагоновъ, ожидающихъ разгрузки, наполняютъ закрома, изъ послѣднихъ сыпаютъ въ суда, и вся эта операція происходитъ 5—6 разъ, пока не наполнятъ рудою судно. Обыкновенно серія

довъ въ трехъ мѣстахъ, при свободномъ доступѣ вагоновъ ко всѣмъ 9 судамъ. Въ помостахъ имѣются люки, помещенные подъ желѣзнодорожными путями. На пути поступаютъ 25-тонные вагоны съ

судовъ черезъ нѣсколько часовъ послѣ начала погрузки бываетъ готова везти руду изъ портовъ на 800—1000 миль къ заводамъ.

Тамъ уже опять установлены механическія устройства для быстрой разгрузки руды въ 50-тонные вагоны. Поѣздъ изъ 30 такихъ вагоновъ (съ грузомъ въ 1.500 тон.) везетъ руду въ Питтсбургъ.

Эта система быстрой погрузки и разгрузки руды дѣлается яснымъ—почему доставка руды съ рудниковъ обходится отъ 2 до 2½ шил. за тонну. Эти условія не могутъ сравниться съ тѣми, при которыхъ приходится возить руду изъ Bilbao въ англійскіе порты. Тамъ формальности при зафрахтованіи судна, ограниченія погрузки и выгрузки въ предѣлахъ не болѣе 300—400



Фиг. 3.

тоннъ въ день и другія разныя требованія объясняютъ, почему фрахты эти не могутъ быть равными американскимъ.

Про то же, что суда въ «Bilbao» стоятъ иногда въ гавани по нѣсколько дней, даже недѣль въ ожиданіи груза, и говорить нечего.

Все предъидущее даетъ ясное понятіе о томъ, какъ уменьшены расходы на рабочія руки въ дѣлѣ снабженія заводовъ сырыми матеріалами примѣненіемъ паровыхъ экскаваторовъ, погрузочныхъ черпаковъ, автоматически разгруживающихся вагоновъ, автоматической нагрузки въ суда и таковой же разгрузки. При всѣхъ этихъ работахъ дѣятельность человѣка сводится лишь къ наблюденію за исправностью дѣйствія механизмовъ. Развѣ можно все это сравнить съ англійской или испанской ручной добычей на руд-

никахъ и манерой грузить и разгружать вагоны и суда людьми?

А при вышеописанныхъ усовершенствованныхъ условіяхъ добычи и всего хозяйства доставляется болѣе 18.000.000 тоннъ руды на американскіе заводы.

Фрахты на американскихъ озерахъ и отъ Bilbao къ британскимъ портамъ.

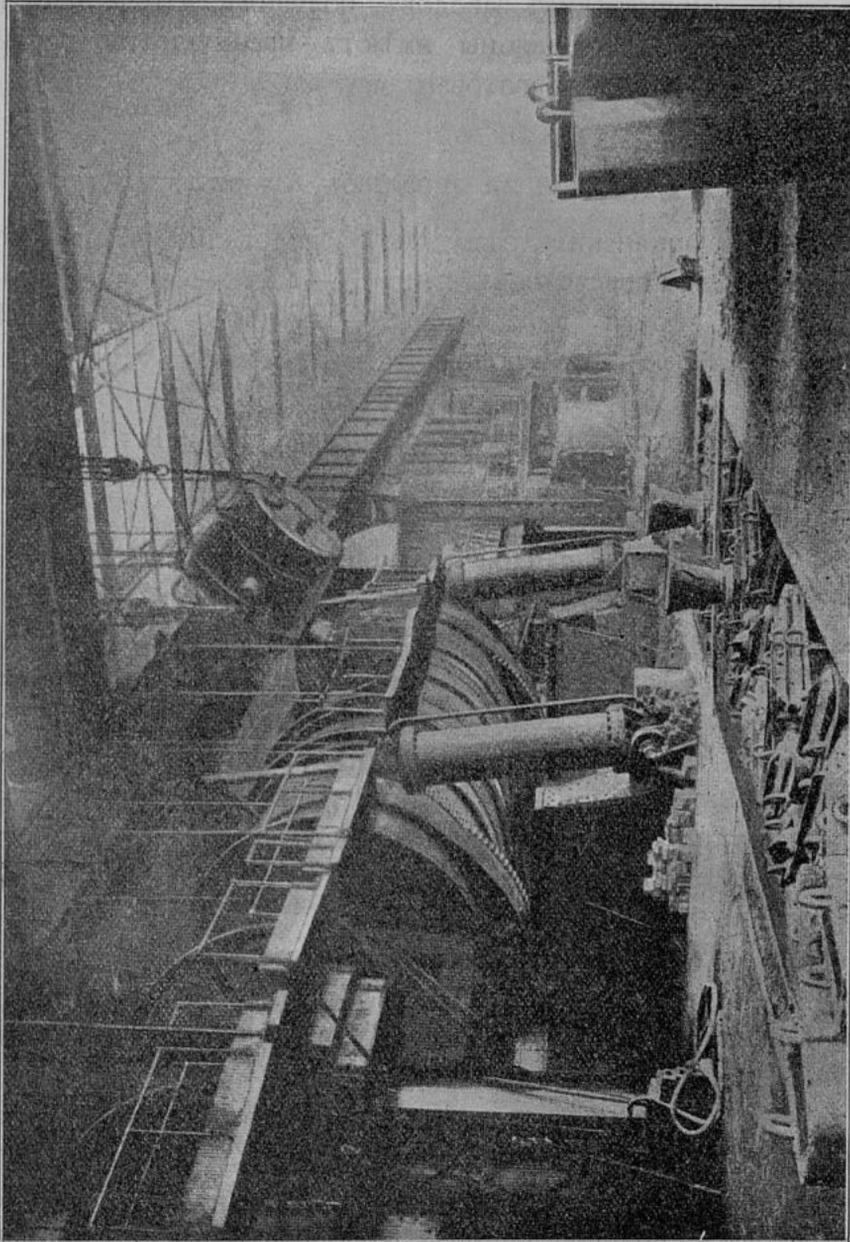
Средній англійскій грузовой пароходъ несетъ 2.000 тоннъ. Американскіе озерные пароходы несутъ 6.000 тоннъ. Поэтому англійскій пароходъ долженъ сдѣлать три оборота изъ Bilbao въ Англію, чтобы привезти то количество руды, которое привозитъ американское судно за одинъ рейсъ. Расстояніе, которое проходятъ суда какъ съ англійской рудой, такъ и съ американской, почти одинаковы: на озерахъ отъ 800 до 1000 миль, а отъ Bilbao до портовъ Англии максимумъ 1.100 миль.

Это означаетъ, что число задолженныхъ людей, расходъ угля, расходы на ремонтъ, страховку и т. д. для англичанъ почти въ 3 раза превосходятъ тѣ же расходы, которые производятъ американцы для перевозки 6.000 тоннъ руды.

Средній фрахтъ изъ Bilbao при нормальныхъ условіяхъ за навигацію равняется 4 ш. 6 п. съ тонны, варьируя отъ минимума въ 3 ш. 9 п. до максимума 7 ш. 6 п. Время, потребное для рейса туда и обратно, равняется въ среднемъ 2 недѣлямъ, а именно: переходъ въ Bilbao 3 дня, ожиданіе очереди у мола въ Bilbao и нагрузка 4 дня, обратный переходъ въ Англію 3 дня, ожиданіе разгрузки и разгрузка—4 дня. Для 6000 тоннъ, которыя привозитъ судно въ три полныхъ рейса, требуется 6 недѣль. На озерахъ же пароходъ доставляетъ 6000 тоннъ въ одну недѣлю, тратя 2 дня на переходъ за рудой, нагрузку—1 день, возвращеніе—2 дня и разгрузку—2 дня.

Такимъ образомъ излишній расходъ за фрахтъ ло-

жится въ Англіи на руду въ среднемъ около 2 ш. 6 п.  
на тонну, т. е., болѣе чѣмъ цѣна всего американскаго



Фиг. 4.

фрахта. Слѣдовательно на одну тонну литого металла этотъ

перерасходъ ложится около 5 шил. Прибавивъ сюда раньше указанное повышеніе въ 5 ш. (пошлина и налоги въ Англии) противъ американскихъ заводовъ, получимъ, что на двухъ этихъ статьяхъ американцы имѣютъ преимущество почти въ 10 шил. на тонну готоваго металла.

Обращеніе съ рудой на заводахъ Америки и Англии.

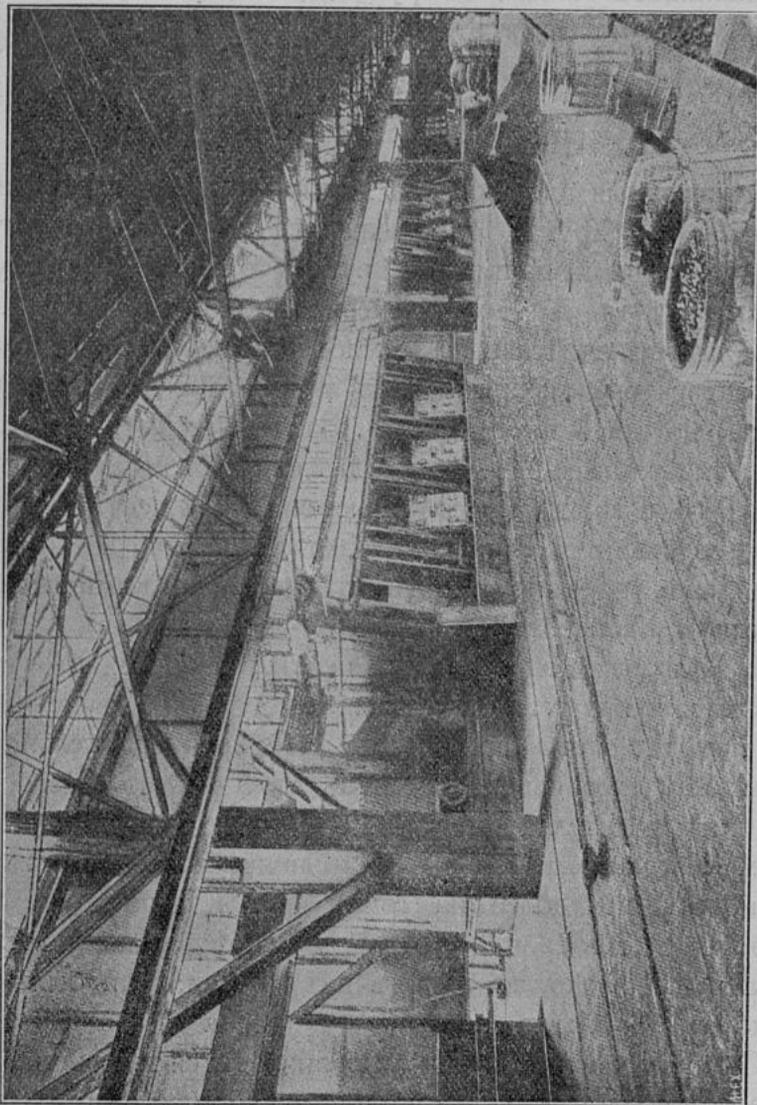
На американскихъ заводахъ, оборудованныхъ согласно требованіямъ современной техники, — а къ числу ихъ принадлежатъ почти всѣ заводы, — находятся въ работѣ механическія, гидравлическія и электрическія устройства, имѣющія цѣлью сокращеніе ручного труда а также и быстроту работъ по всѣмъ операціямъ. Во всѣхъ направленіяхъ видно примѣненіе усовершенствованныхъ машинъ — орудій.

Руда разгружается на площадяхъ съ высокаго полотна желѣзной дороги изъ вагоновъ, снабженныхъ автоматическими разгрузочными дверцами-днищами.

Электрическими подъемными механизмами, ходящими по рельсамъ, руда подносится къ шихтарнику и поступаетъ въ бадьи для загрузки въ печь. Отъ находящагося внизу шихтарника къ колошнику идетъ наклонный мостъ. На канатахъ или безконечныхъ цѣпяхъ, перекинутыхъ черезъ шкивы на верху и внизу этого моста, прикрѣплены желѣзныя бадьи.

Послѣднія автоматически нагружаются рудой въ нижнемъ помѣщеніи шихтарника, и машинистъ, находящійся на верху шихтарника, только поворотомъ соотвѣтствующей ручки приводитъ электрическій подъемъ въ дѣйствіе; бадья съ рудой идетъ наверхъ, тогда какъ другая бадья (пустая) идетъ въ это время внизъ — за рудой. Когда бадья дойдетъ до колошника, то машинистъ поворачиваетъ другую ручку, движеніемъ которой производится открытіе колошника; другимъ движеніемъ ручки рудная колоша загружается и закрываетъ колошниковый аппаратъ, — бадья возвращается

пустой, и въ такомъ порядкѣ происходитъ вся загрузка и кокса и флюса. Каждый такой подъемъ длится не болѣе нѣсколькихъ секундъ. Такимъ образомъ по всему заводу,



Фиг. 5.

начиная съ шихтарника и кончая колошникомъ, ни одинъ рабочій не дотрагивается до руды, и только нѣсколько людей готовятъ коксъ и флюсы для элеватора.

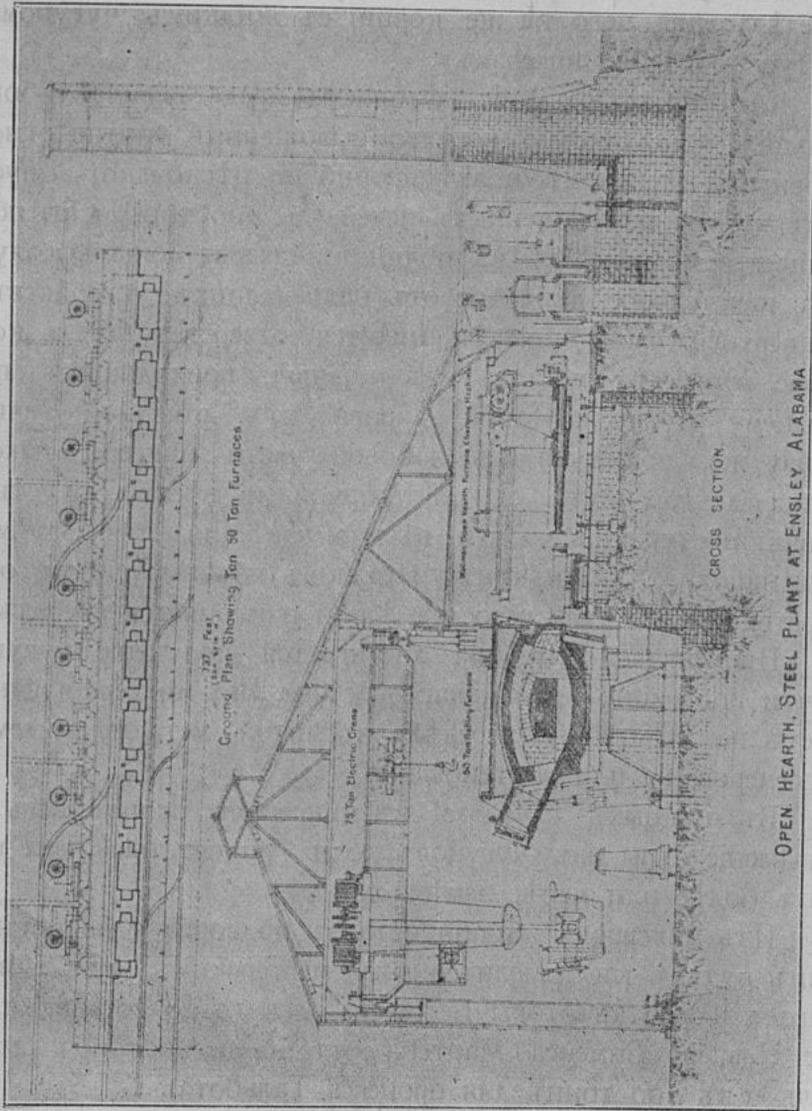
Большой контрастъ представляетъ это съ тихимъ ручнымъ трудомъ при обращеніи съ сырыми матеріалами на англійскихъ печахъ. Лопатой разгружаютъ вагоны, лопатой же наполняютъ вагончики рудой, коксомъ и флюсомъ и затѣмъ медленно грузятъ въ печь.

#### Американскія доменные печи.

Современныя американскія доменные печи строятся высотой въ 100 футъ, съ распаромъ въ 22 фута, тогда какъ въ Англии печи имѣютъ высоту отъ 60 до 85 фут. съ распаромъ въ 18—20 ф. Американскія печи (см. фиг. 1) оборудованы значительнымъ числомъ воздухо-нагрѣвательныхъ аппаратовъ и примѣняютъ дутье (высоко нагрѣтаго воздуха) до 10, а иногда 15 ф. Заводы имѣютъ хорошій коксъ, выдерживающій сильное давленіе и стоящій дешевле англійскаго. Расходъ кокса равняется 16—18 центнерамъ на тонну чугуна, а суточная выплавка одной печи достигаетъ 600 и даже 750 т. Сравнимъ это съ англійскими печами имѣющими производительность 100—250 тон. въ сутки, и съ расходомъ кокса 20—25 центн. на тонну, съ меньшимъ нагрѣвомъ дутья, и давленіемъ дутья не выше 5 ф. Результатомъ этого является то, что производительность современной американской печи въ 3—5 разъ превосходитъ производительность печей Англии, а потому расходы на администрацію, рабочія руки и другіе ложатся соотвѣтственно меньшей долей на тонну чугуна. При этомъ, конечно, надо сказать, что если американскіе заводы работали бы на рудѣ Bilbao, то выходъ изъ 750 тон. печи былъ бы только въ 625 тоннъ.

Отливка чугуна въ штыки производится теперь уже не въ песокъ поддоменника, а жидкій чугунокъ (см. фиг. 2) отвозится въ ковшахъ къ спеціальнымъ разливочнымъ машинамъ, представляющимъ изъ себя безконечную цѣпь, перекинутую черезъ шкивы, съ посаженными на нее изложницами. Эта цѣпь съ изложницами подходитъ какъ разъ къ

выпускному отверстию ковша и движется тихо по наклонному пути. Чугунъ отливается въ изложницы и за время движения цѣпи остываетъ. Перейдя шкивы, излож-



Фиг. 6.

ницы съ чугуномъ опрокидываются, и чугунныя чушки падаютъ въ большой сосудъ съ водой, подвижное дно котораго передаетъ чушки на другой наклонный транспор-

теръ, а послѣдній въ свою очередь грузить чушки на вагоны. Расходъ на рабочія руки и здѣсь доведенъ до минимума. Но отливка чугуна въ штыки происходитъ сравнительно рѣдко. Обыкновенно же чугунъ идетъ прямо на передѣлъ, для чего тѣ же ковши съ жидкимъ чугуномъ поступаютъ къ «миксерамъ».

Какъ видно на фиг. 3, миксеръ представляетъ собою большой металлическій сосудъ, выложенный внутри огнеупорнымъ кирпичемъ и вмѣщающій по нѣсколько выпусковъ чугуна изъ доменныхъ печей (до 200 тон.). Онъ помещается на цапфахъ въ подшипникахъ и можетъ получать качательное движеніе отъ надлежащихъ устройствъ. Въ верхней части миксера имѣется отверстіе, черезъ которое вливается металлъ изъ ковшей, приходящихъ по верхнему пути желѣзной дороги отъ доменной печи. Внизу же, примыкая къ лобовой части миксера, находится другой путь съ платформой и вѣсами. Пустые ковши поступаютъ на эти вѣсы и взвѣшиваются. Затѣмъ ихъ наполняютъ жидкимъ металломъ изъ выпускного отверстія миксера, для чего послѣдній наклоняется впередъ.

Примѣненіемъ миксера достигается полученіе чугуна почти постоянно одинаковаго состава. Изъ миксера чугунъ идетъ на дальнѣйшій передѣлъ въ литой металлъ путемъ бессемерованія или мартенованія.

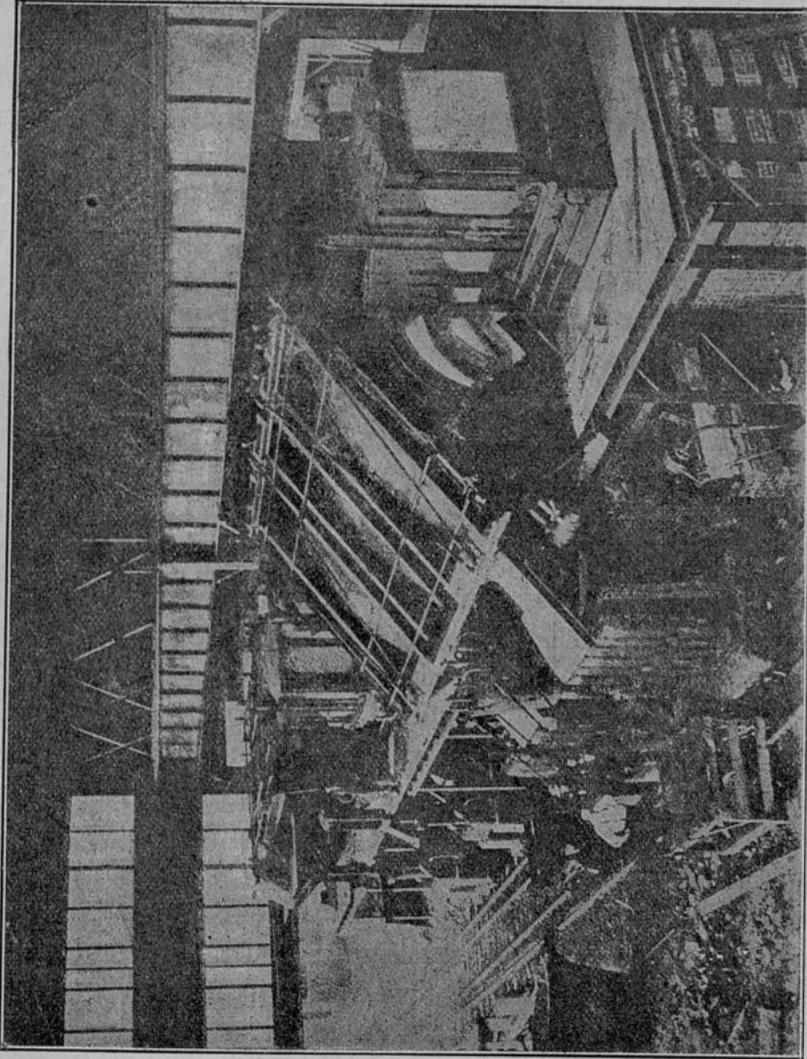
Въ нужныхъ случаяхъ въ миксерахъ происходитъ и выдѣленіе сѣры изъ чугуновъ, если присутствіе сѣры въ нихъ болѣе или менѣе замѣтно.

Изъ миксеровъ жидкій металлъ подвозится по поднятымъ путямъ къ сталелитейнымъ мастерскимъ, гдѣ и выливается въ конверторы Бессемера, отъ 10 до 20 тон., или же въ печи Сименса Мартена отъ 40 до 70 тоннъ (есть печь и въ 100 тоннъ для процесса Тальбота).

Американскія передѣльные фабрики.

*Мартеновскія печи* — строятся двухъ типовъ. Одинъ обыкновенный, въ которомъ собственно печь неподвижна.

Другой типъ принадлежитъ къ числу подвижныхъ вращающихся печей.—Послѣдняя конструкція показана на фиг. 4, 5, 6 и 7. Рисунокъ фиг. 6 изображаетъ разрѣзь стале-



Фиг. 7.

литейной мастерской, оборудованной загрузочной машиной Wellman'a, отливочными электрическими кранами, которые являются регулярнымъ оборудованіемъ сталелитейныхъ мастерскихъ Америки. Печи (въ данномъ заводѣ 10) распо-

ложены всё въ одинъ рядъ, и за каждымъ двумя печами смотритъ одинъ мастеръ, а при каждой печи одинъ рабочій.

Насадка сырыхъ матеріаловъ готовится внѣ зданія печи и грузится въ коробки, которыя подаются на вагончикахъ—цѣлымъ поѣздомъ. Подвижная электрическая загрузочная машина Wellman'a подхватываетъ приготовленную въ коробкѣ насадку (отъ  $\frac{1}{2}$  до 1 тонны вѣсомъ); рабочій поворачиваетъ ручку гидравлическаго аппарата и поднимаетъ дверцу печи. Машинистъ, управляющій загрузочной машиной, вводитъ подхваченную рычагомъ коробку съ матеріаломъ въ печь, опрокидываетъ содержимое коробки и отводитъ рычагъ. Такъ продолжается, пока вся шихта не будетъ загружена въ печь. Загрузка 50-тонной печи продолжается не болѣе  $\frac{3}{4}$  часа. При этомъ рабочіе не работаютъ, а грузить одинъ машинистъ. Слѣдовательно, кромѣ того, что рабочіе при этихъ устройствахъ не подвергаются дѣйствию сильнаго жара, сокращеніе времени загрузки увеличиваетъ еще суточную производительность печей.

Какой контрастъ представляетъ такая мастерская по отношенію къ обыкновенной сталелитейной фабрикѣ англійскаго завода съ 20 тонными печами и съ 4 рабочими и 4 загрузчиками у одной печи!

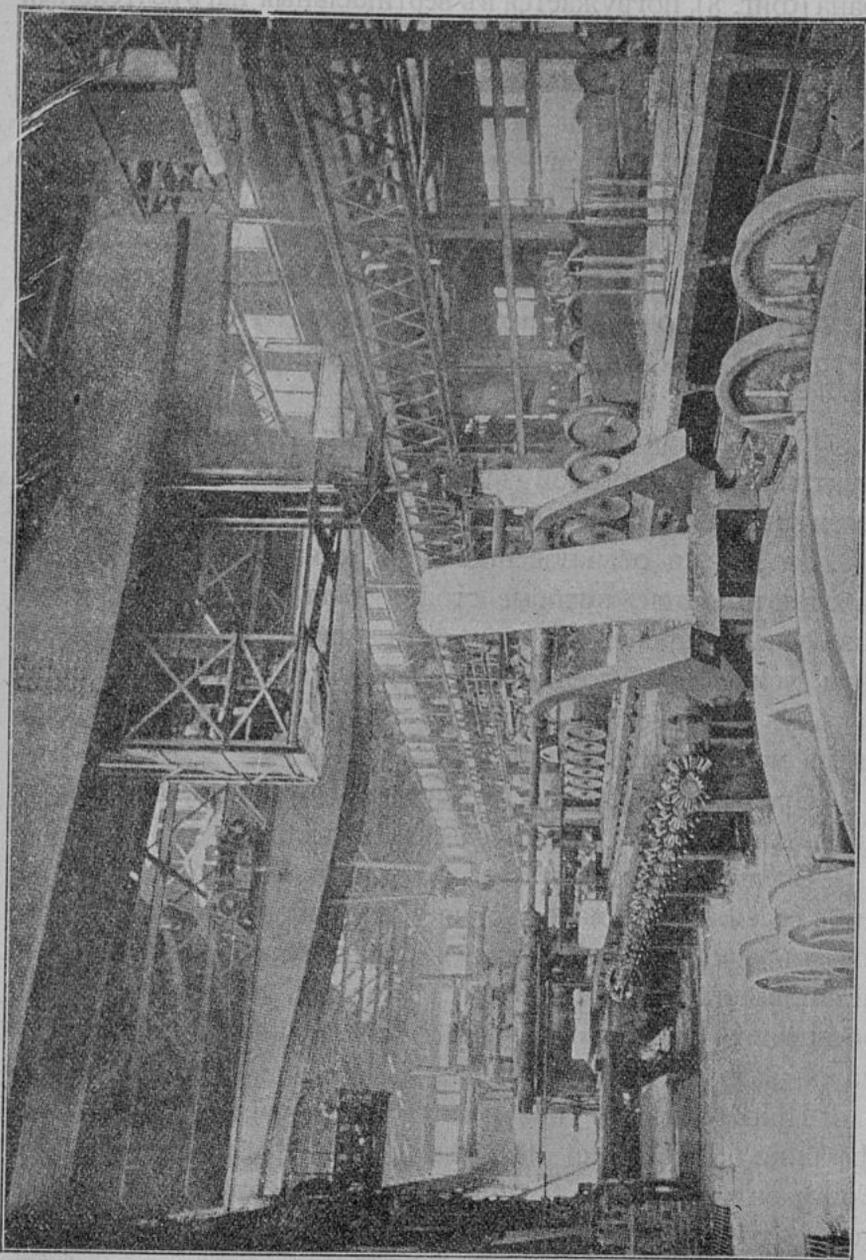
Изложницы для отливки находятся на маленькихъ тележкахъ (фиг. 6 и 7). Поѣздъ съ изложницами, въ которыя налить металлъ, подвозится маленькимъ паровозомъ къ особому механизму, называемому «стрипперомъ».

Этотъ механизмъ состоитъ изъ гидравлическаго подъемнаго крана, расположеннаго на высокомъ мосту съ особыми тягами—клещами, имѣющими ходъ вверхъ и внизъ на высоту изложницы. Самый кранъ можетъ передвигаться въ стороны для работы то на одномъ, то на другомъ пути.

Движеніемъ тягъ кранъ снимаетъ изложницы съ болванокъ и ставитъ ихъ на пустыя вагонетки, готова такимъ образомъ попутно новый поѣздъ изложницъ для получения металла.

Отлитая болванка, сохранившая еще значительный про-

центъ своей первоначальной теплоты, не охлаждается со-



Фиг. 8.

вершенно, а немедленно подается на этомъ же поѣздѣ въ прокатныя мастерскія для подогрѣва. Болванка быстро

ухватывается тягами-клещами электрическаго загрузочнаго крана (фиг. 8), погружается въ вертикальныя нагрѣвательныя печи и нагрѣвается тамъ до нужной температуры, чтобы дать наилучшія условія для прокатки. Нагрѣтыя до этой температуры болванки вынимаются изъ печей тѣмъ же электрическимъ краномъ и подносятся къ рольгангу прокатной машины.

*Прокатка* болванки, а также и всѣхъ большихъ профилей ведется исключительно автоматически, и одинъ человекъ только управляетъ рычагами гидравлическихъ устройствъ для подъема столовъ, движенія рольганговъ, нажимовъ и т. д.

Каждый прокатный станъ имѣетъ гидравлическій или электрический мостовой кранъ, служащій для ремонта и перемѣны валковъ.

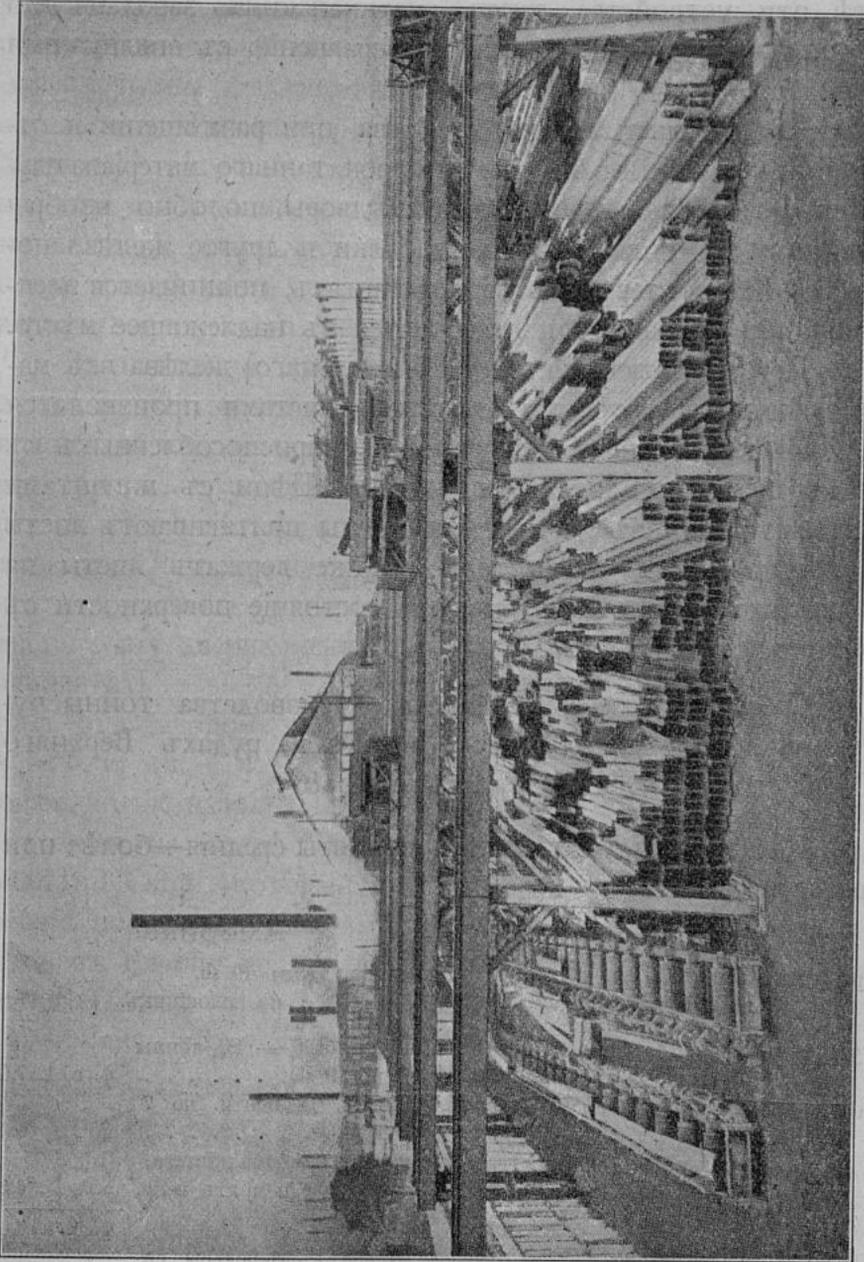
Въ Англіи обыкновенно на нажимныхъ устройствахъ работаютъ люди, которые стоятъ надъ станомъ и въ жарѣ (излучаемой прокатываемымъ металломъ) должны напрягать свои усилія для достиженія наилучшаго нажима, тогда какъ въ Америкѣ прокатчикъ сидитъ на стулѣ и управляетъ механизмами.

Прокатныя устройства американскихъ заводовъ доведены до высокой степени совершенства.

Специализація, дающая возможность заводу производить сравнительно малое количество разновидностей желѣза, имѣетъ своимъ результатомъ замѣчательно совершенныя механическія устройства. Послѣднія же, въ свою очередь, обеспечиваютъ громадную производительность при крайне малой затратѣ ручнаго труда.

Примѣромъ могутъ служить крупносортныя прокатныя фабрики Duquesne. На рельсовыхъ фабрикахъ „Edgar Thompson“ до 30 милл. пуд. рельсъ прокатывается при 11 человекѣхъ рабочихъ, тогда какъ на заводѣ Warrrow Hematite Co въ Англіи при прокаткѣ 8—10 милл. пуд. работаетъ 70 человекъ. Также интересны своими автоматическими приспособленіями прокатныя устройства для прово-

лочной заготовки заводов Illinois Steel C<sup>o</sup>, а также но-



Фиг. 9.

вѣйшія автоматическія устройства для прокатки полосового  
жельза всякихъ видовъ и калибровъ по патенту Моргана.

Всего, что сдѣлано въ этомъ отношеніи американскими заводами,—нельзя перечестъ въ краткомъ очеркѣ. Но всѣ эти устройства даютъ американскимъ заводамъ до 5 шилл. на тонну экономіи по сравненію съ англійскими заводами.

Для передачи и для удобства при размѣщеніи и отправкѣ громадныхъ количествъ прокатаннаго матеріала служатъ на американскихъ заводахъ дворы, подобно изображенному на фиг. 9. Готовыя балки и другое желѣзо подается изъ мастерскихъ на рольгангахъ, поднимается электрическимъ краномъ и переносится въ надлежащее мѣсто.

При прокаткѣ листового (котельнаго) желѣза всѣ манипуляціи съ готовыми тяжелыми листами производятся помощью электрическихъ крановъ и приспособленныхъ къ нимъ на цѣпяхъ электромагнитовъ. Цѣпи съ магнитами опускаются внизъ на листъ, магниты притягиваютъ листъ и несутъ его къ ножницамъ. Также держатъ листы на магнитахъ, когда осматриваютъ состояніе поверхности съ обѣихъ сторонъ листа.

Сравнимъ теперь стоимость производства тонны чугуна и литого металла въ Америкѣ на рудахъ Верхняго Озера и въ Англии на рудахъ «Вилбао».

Цѣны на руду въ Англии приняты среднія—болѣе или менѣе нормальныя.

Англія:	Америка:
при рудѣ Вилбао по 15 sh. на колошникѣ.	при рудѣ въ 10 sh. на колошникѣ.
Руда, 2 тонны съ 50% Fe.— 15 sh. за тонну . . . . . ф. с. 1.10.0	Руда, 65% — 1¼ тонны по 10 sh . . . . . ф. с. 1.17.6
Коксъ—1 тонна 5 центи. по 10 sh. . . . . „ „ 12.6	Коксъ 18 центи. по 7 sh 6. . . . . „ „ 6.3
Флюсъ, рабочая плата, го- рючее, ремонтъ и пр. „ „ 7.6	Флюсъ, рабочая плата, горючее, ремонтъ и пр. „ „ 6.3
ф. с. 2.10.0	ф. с. 1.10.0
Передѣлъ въ рельсы, за- готовку . . . . . „ „ 1.5.0	Передѣлъ въ рельсы, за- готовку . . . . . „ „ 1.00.0
ф. с. 3.15.0	ф. с. 2.10.0

Изъ этого видно, что американцы могутъ производить бессемеровскій чугуна по 30 sh. за тонну, а заготовку и рельсы по 50 sh., тогда какъ при нормальныхъ цѣнахъ на руду, уголь и рабочія руки, стоимость производства въ Англіи тонны бессемеровскаго чугуна достигаетъ 50 sh., а рельсъ и заготовки 75 sh. Въ 1900 году цѣна на руду была на 7 sh. 6 d. (а теперъ на 3 sh. 6 d.) выше нормальной, а цѣна на коксъ и рабочія руки вдвое больше нормальной, такъ что стоимость производства при высокомъ уровнѣ цѣнъ на сырые матеріалы была около 100 sh. за чугуна и 130 sh. за рельсы.

Въ настоящее время американцы должны платить отъ 25 до 27 sh. за тонну рельсовъ при перевозкѣ ихъ отъ заводовъ до европейскихъ портовъ, и около 5 sh. всякихъ агентурныхъ расходовъ, что повышаетъ стоимость ихъ рельсъ съ 50 sh. до 4.0.0. ф. с. въ портахъ Англіи и континента. Поэтому американцы поставили себѣ задачу сократить расходы по перевозкѣ до 15 sh. за тонну, что уже дастъ цѣну американскимъ рельсамъ въ ф. с. 3.10.0. Чтобы не платить 7 sh. 6 d. за перевозку по желѣзнымъ дорогамъ отъ заводовъ до портовъ Baltimore и Philadelphia и отъ 17 sh. 6 d. до 20 sh. фрахта англійскимъ судамъ, американскіе заводы начали уже грузить свои 2000-тонные пароходы на озерѣ Эри въ Conneaut Harbour и черезъ Welland Canal, который углубленъ до 14', и рѣку св. Лаврентія посылать ихъ прямо въ океанъ. Тогда металлъ пойдетъ въ Европу водою прямо съ заводовъ. Послѣ образованія United States Steel Corporation непосредственной надобности въ продолженіи такой отправки уже не имѣется, ибо необходимыя жел. дор. линіи войдутъ въ составъ этого трэста.

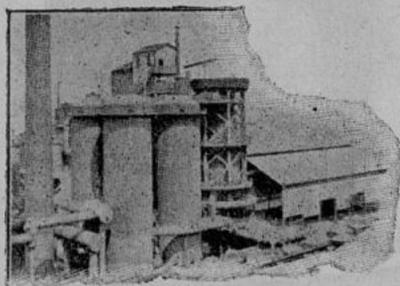
Суммируя основныя данныя о тѣхъ добавочныхъ расходахъ, которые несутъ англійскіе заводчики сравнительно съ американскими, можно вывести такія цифры:

5 sh. на тонну руды Bilbao—2 тон. на 1 тон. чугу. 10 sh.	
2 sh. 6 д. переплаты за фрахтъ	» 5 »
Подати и разрѣшительн. свидѣтельства	5 »
Переплата на коксѣ, каменномъ углѣ, рабочей платѣ	
и на меньшемъ производствѣ .....	5 »
Всего на тонну металла ф. с. 1.5.0	»

Если англійскіе заводчики введутъ всѣ современные методы и устройства въ работѣ, и рабочіе пойдутъ съ заводчиками рука объ руку въ примѣненіи механизмовъ, замѣняющихъ людской трудъ, то они найдутъ возможнымъ сократить стоимость своего производства на 10 sh. на тоннѣ.

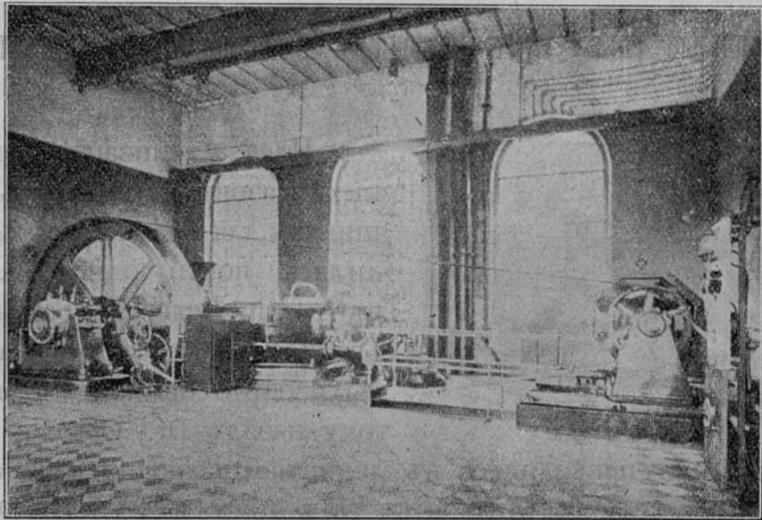
Но даже и при этихъ условіяхъ у американцевъ остается еще преимущество въ 15 sh., которые они могутъ употребить на оплату фрахта по океану. А если американцы найдутъ возможнымъ производить еще болѣе дешевый металлъ, что вполне возможно, особенно въ Южныхъ Штатахъ (Алабама, гдѣ стоимость производства чугуна доходитъ до 6 дол. за тонну), а также и уменьшить фрахты по океану, то они все же доставятъ въ Англію металлъ значительно дешевле, англійскихъ заводчиковъ.

## Доменные газы, какъ источникъ дешевой силовой энергiи.



Идея утилизаціи доменныхъ газовъ въ газовыхъ машинахъ для полученія силы родилась почти одновременно въ Англии, Бельгіи и Германіи. Газомоторы (взрывныя машины) изобрѣтены около 30 лѣтъ тому назадъ Dr. Otto и первоначально приводились въ движеніе исключительно свѣтильнымъ газомъ. Двадцать лѣтъ тому назадъ В. Dawson предложилъ производить для газомоторовъ значительно болѣе дешевый (генераторный) газъ, который онъ получалъ изъ антрацита или кокса. Въ производствѣ такого газа въ настоящее время имѣется много варіацій. Оставалось только открыть, что доменные газы по своему составу похожи на эти генераторные газы, будучи только болѣе бѣдными, и примѣнить ихъ для полученія силы помощью взрывовъ въ цилиндрѣ газовой машины. Эта идея появилась около шести лѣтъ тому назадъ, и большой прогрессъ, котораго она достигла за этотъ промежутокъ времени, показываетъ, что здѣсь мы имѣемъ дѣло съ новымъ источникомъ силы—очень дешевымъ и находящимся въ избыткѣ.

Постепенное развитіе утилизаціи доменныхъ газовъ можетъ быть вкратцѣ охарактеризовано слѣдующимъ. Еще очень недавно эти газы считались совершенно бесполезными и часто сжигались надъ колошникомъ. Затѣмъ часть ихъ стали отводить для нагрѣва воздуха (дутья) и сжигать подъ котлами, дававшими паръ для дѣйствія воздуходушныхъ машинъ. Но никакого усилія не прилагалось сжигать эти газы экономично, и почти вездѣ и всегда значительная часть доменнаго газа пропадала безъ утилизаціи.

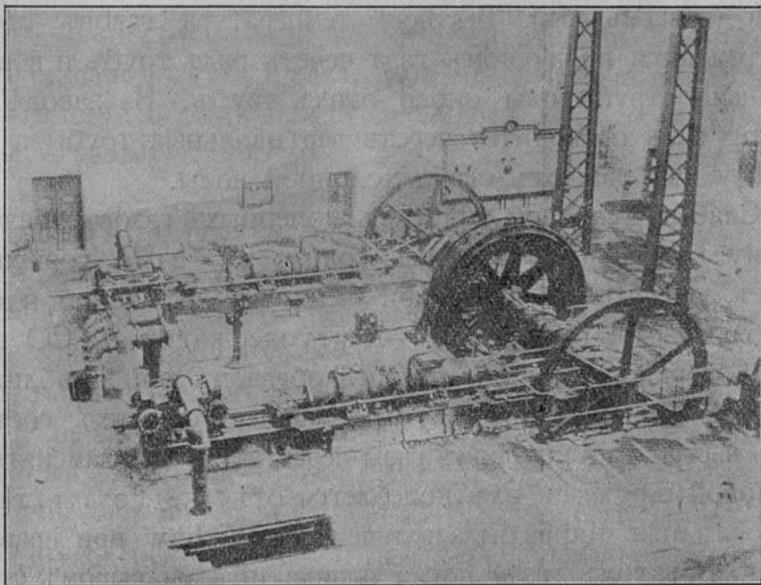


Фиг. 1.

Газомоторъ на заводѣ въ „Seraing“. 200 л. с.—ременная передача къ динамо. Система Delamare, Deboveville.

Въ 1894 году въ Шотландіи на заводахъ Wihaw около Glasgow, въ Бельгіи на заводахъ Seraing, и въ Германіи на заводахъ Hörde, были сдѣланы попытки не пускать газъ подъ котлы, а взрывать ихъ въ цилиндры газовой машины совершенно также, какъ и генераторный газъ. Полный успѣхъ увѣнчалъ эти первыя попытки. Было найдено, что при такой утилизаціи газовъ для достиженія одинаковаго эффекта необходимо въ 5 разъ меньшее количество ихъ, чѣмъ въ случаѣ сжиганія ихъ подъ котлами.

Однако и этой идеѣ пришлось побороть въ началѣ своего развитія не мало затрудненій, казавшихся непреодолимыми и даже сопряженными съ опасностью. Многие желѣзозаводчики прямо высказались, что утилизація доменныхъ газовъ не возможна, что эти газы слишкомъ бѣдны



Фиг. 2

Сопряженные газомоторы на заводѣ „Hörde“. 600 л. с. непосредственная передача электро-генератору. Система Эхельхейзера.

горючими составными частями и не будутъ воспламеняться въ цилиндрѣ машины, что составъ ихъ и давленіе часто мѣняются, что температура ихъ при выходѣ изъ колошника слишкомъ велика, и сверхъ всего, что газы такъ богаты колошниковою пылью, главнѣйше металлическою, что они остановятъ рабочія части машины.

Современная наука и энергія инженеровъ нашли средства превозмочь всѣ эти затрудненія и даже обратить нѣкоторые изъ упомянутыхъ недостатковъ на пользу дѣлу. Переменный составъ газовъ оказался не имѣющимъ столь серьезнаго значенія, какъ предполагалось. Колебанія же въ давленіи оказалось возможнымъ избѣжать пропускомъ га-

зовъ черезъ газгольдеръ (компенсаторъ) передъ поступленіемъ газа въ машину. Да при томъ количество газа, получающееся на 1 тонну чугуна, настолько велико, что эти затрудненія (практически говоря) не отражаются на ходѣ машины. Въ настоящее время признано, что въ обыкновенныхъ случаяхъ даже нѣтъ необходимости и въ резервуарѣ (газгольдерѣ). Высокая температура газовъ легко уничтожается пропускомъ газа черезъ рядъ трубъ и вбрызгиваніемъ струй воды около этихъ трубъ. На заводѣ въ Seraing газъ проводится черезъ вертикальныя трубы, а навстрѣчу ему падаютъ струи холодной воды.

Слабый тепловой эффектъ доменныхъ газовъ обязанъ малому содержанию въ нихъ (около 26—27%) горючихъ газовъ, главнѣйше CO, при чемъ все остальное идетъ на долю азота. Въ Wishaw — газы содержатъ 24% CO при 27,8% горючихъ газовъ; такимъ образомъ они приближаются къ низшему предѣлу содержанія горючихъ составныхъ частей, при которомъ газы перестаютъ воспламеняться. Тепловой эффектъ ихъ колеблется отъ 833 до 1.112 cal, но послѣдняя цифра была получена въ Wishaw при сравнительно богатомъ газѣ, когда плавка шла на сыромъ углѣ.

Тепловые эффекты газовъ другихъ заводовъ равны: Frodingham — 890 cal, Seraing — 971 cal, Hörde — 1.120, Differdingen — 927. Обыкновенный генераторный газъ имѣетъ тепловой эффектъ отъ 1.236 до 1324 cal, а свѣтильный газъ 4415 до 6000 cal въ к. м. Несмотря на это, какъ ни странно, доменные газы до сихъ поръ даютъ, исходя изъ немногихъ опубликованныхъ данныхъ, высшій коэффициентъ полезнаго дѣйствія, чѣмъ два другихъ рода газовъ. Этотъ коэффициентъ достигъ на заводѣ въ eraing значенія 31, т. е. изъ всей тепловой энергіи, переданной машинѣ, 31% былъ превращенъ въ работу.

Такой въ высшей степени удовлетворительный результатъ былъ достигнутъ двумя путями.

Прежде всего, пропорція воздуха, впускаемаго для образованія взрывчатой смѣси съ доменными газами, очень

сокращена. Какъ извѣстно, для того, чтобы сжечь какой либо газъ въ цилиндрѣ машины, необходимо разбавить его извѣстнымъ количествомъ воздуха. Для свѣтильнаго газа пропорція прибавляемаго воздуха равняется 8 къ 1, для генераторнаго 4 къ 1, а для доменнаго газа размѣры воздушныхъ и газовыхъ клапановъ должны быть таковы, чтобы можно было впускать приблизительно одинаковыя количества и воздуха и газа. Конечно, эти значенія должны быть приняты, какъ приблизительныя, ибо составъ всѣхъ этихъ газовъ, а посему и ихъ теплопроизводительность, мѣняются время отъ времени.

Избѣгнуть послѣдствій отъ малой теплопроизводительности доменныхъ газовъ можно и другимъ путемъ—именно сжатіемъ газа передъ воспламененіемъ его въ цилиндрѣ до высокой степени, ибо отъ сжатія газа повышается его теплотворная способность.

Теперь уже ясно доказано, что сжатіе газообразной смѣси въ цилиндрѣ машины является ключемъ къ большой экономіи при полученіи энергіи. Однако, если сильно сжимать газы сравнительно съ высокой теплопроизводительностью, какъ напр. свѣтильный газъ, то можетъ произойти преждевременное воспламененіе со всѣми нежелательными послѣдствіями. Чѣмъ ниже теплотворная способность газа, тѣмъ большее сжатіе онъ выдержитъ безъ такого риска, а для такого сильнаго сжатія доменные газы являются наиболѣе удобными изъ всѣхъ доселѣ извѣстныхъ агентовъ, служащихъ для генерации силы. Такимъ образомъ, затрудненіе съ бѣдными доменными газами превзойдено такъ хорошо, что до сихъ поръ не было никакихъ задержекъ въ какомъ либо случаѣ воспламененія заряда газа. Во всѣхъ испытаніяхъ, а также и въ регулярной работѣ многихъ машинъ въ теченіе 2 или 3 лѣтъ, воспламененіе всегда получалось увѣренно.

Другое и пожалуй наиболѣе важное затрудненіе для утилизаціи доменныхъ газовъ получается отъ присутствія въ нихъ колошниковой пыли. Это затрудненіе въ различ-

ныхъ случаяхъ для каждой печи требуетъ различныхъ приспособленій, ибо нельзя найти двухъ заводовъ съ одинаковымъ составомъ доменныхъ газовъ ихъ печей. Проф. А. Witz, много занимавшійся газовыми двигателями, вычислилъ, что въ среднемъ газы, по выходѣ ихъ изъ печи, содержатъ 125 гр. пыли въ куб. метрѣ газа. Изъ этой цифры около 100 гр. являются тяжелой металлическою пылью, которая сама отлагается въ пылеуловительныхъ приборахъ, трубахъ и переходахъ и, собранная, посылается обратно въ печь. Все же остающееся количество—около 25 гр.—почти отдѣляется въ газоочистителяхъ и скрубберахъ, но около 2—3 грам. на куб. метр. остаются въ газѣ, когда тотъ достигаетъ цилиндра машины, и выдуваются съ исходящими продуктами горючаго.

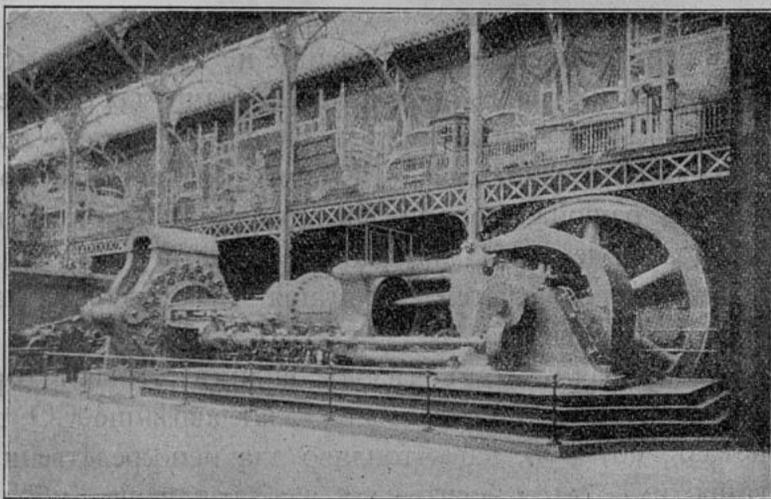
На заводѣ въ Seraing эта пыль изъ цилиндровъ собиралась и представляла изъ себя тонкій мягкій порошокъ на ощупь похожій на муку, а не на песокъ, слѣдовательно не твердый; эта пыль и является тѣмъ отбросомъ, который нѣкоторыми писателями считался столь губительнымъ и вредно дѣйствующимъ на детали машины. Такой взглядъ поддерживался одно время и г. Люрманомъ въ его докладахъ въ 1898 году.

Въ настоящее время много машинъ работаетъ въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ, и никакихъ затрудненій отъ пыли не происходитъ, а г. Люрманъ теперь уже перемѣнилъ свой взглядъ и считаетъ вопросъ о безвредности пыли разрѣшеннымъ въ положительномъ смыслѣ.

Въ каждой печи, конечно, количество пыли въ газахъ непостоянно, и слѣдовательно они и требуютъ переменнаго способа очистки.

На заводѣ въ Wishaw доменные печи идутъ на сыромъ углѣ, и газъ по выходѣ изъ печей пропускается черезъ конденсаціонныя трубы для улавливанія смолистыхъ веществъ и полученія сѣрнокислаго аммонія. Затѣмъ газъ проходитъ черезъ скрубберъ и очиститель и поступаетъ въ газгольдеръ и машину.

На заводахъ въ Seraing газы сравнительно бѣдны и содержатъ много пыли; они подвергаются промывкѣ, иногда пропускаются черезъ пару коксовыхъ скрубберовъ, которые смачиваются водой помощью пароструйныхъ аппаратовъ Кертинга. Въ Hörde доменный газъ просто проходитъ черезъ скрубберъ и газоочиститель наполненный древесными опилками, совершенно также, какъ и генераторный газъ.



Фиг. 3

Большой газомоторъ Delamare, Debouteville на Парижской выставкѣ 1900 г.  
Развиваетъ 1000 л. с. на городскомъ газѣ и 650 силъ на доменномъ.

До сихъ поръ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ ни на одномъ изъ этихъ заводовъ не встрѣчали какихъ либо затрудненій изъ за пыли.

На заводахъ Differdingen газы очищаются и охлаждаются, какъ и въ Hörde. Послѣ промывки и охлаждения газа, вода отводится изъ нижнихъ частей скрубберовъ.

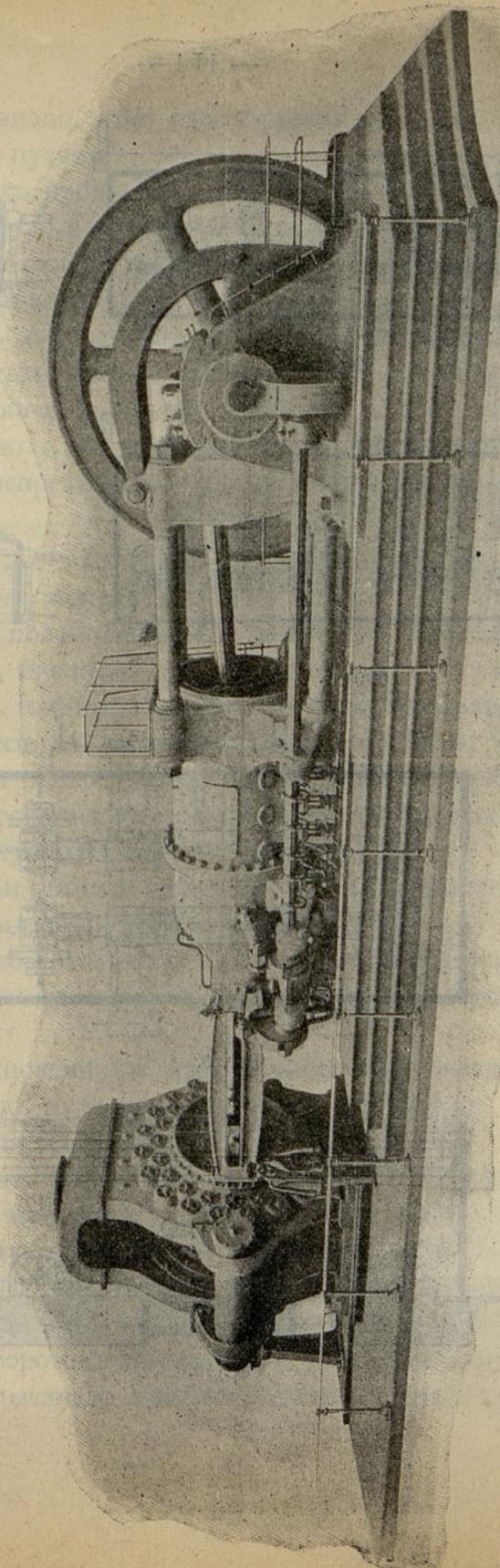
Значительныя затрудненія представили газовые моторы на заводахъ въ Friedenshütte (Верхняя Силезія), ибо газы этихъ заводовъ содержали отъ 30 до 40% тяжелой цинковой пыли. Однако послѣ нѣкоторыхъ опытовъ удалось очистить ихъ обыкновеннымъ путемъ, увеличивъ только

число очистителей. При поступленіи въ машину газы почти не содержатъ пыли; газъ этотъ имѣетъ теплотворную способность до 1060 cal въ куб. метрѣ.

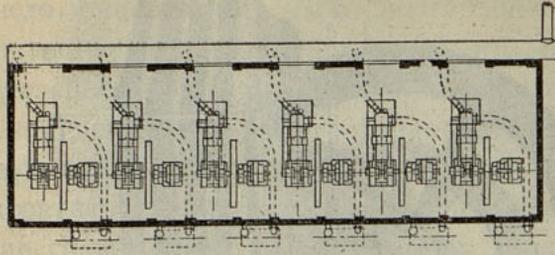
Нѣтъ ничего удивительнаго, что для преодоленія затрудненій при пользованіи доменными газами пришлось затратить столько усилій и энергіи. Эти усилія покажутся еще сравнительно малыми, если принять во вниманіе тѣ выгоды, которыя получатся отъ утилизаціи доменныхъ газовъ.

Даже при существующемъ, крайне не экономномъ, способѣ сжиганія ихъ подъ паровыми котлами для движенія воздуходувокъ не утилизируется около 40% всего получающагося изъ печи газа. Другими словами, это количество газа, рационально примѣненное, могло бы служить еще на полученіе силы для какихъ либо другихъ цѣлей. Но и сама по себѣ система сжиганія газа подъ котлами очень не экономична.

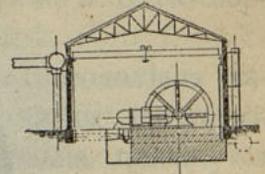
Разсматривая составъ газовъ, видимъ что изъ горючихъ составныхъ частей онъ содержитъ главнѣйше СО, т. е. такой газъ, который, какъ топливо для непосредственнаго сжиганія, имѣетъ относительно малое значеніе, ибо его теплотворная способность очень невелика. Во взрывчатыхъ газовыхъ машинахъ этотъ газъ даетъ совершенно другіе результаты. До сихъ поръ, конечно, не было сдѣлано попытокъ утилизировать доменный газъ экономично, ибо количество его, получающееся изъ печи, столь велико, что даже при существующихъ методахъ сжиганія газа, онъ не можетъ быть весь обращенъ на пользу. Около 11,5 куб. метровъ газа необходимо для отопленія паровыхъ котловъ, чтобы получить въ паровой машинѣ одну паровую лошади-силу, тогда какъ согласно послѣднимъ изслѣдованіямъ для полученія этой же силы въ газомоторѣ надо не болѣе 3 куб. метровъ доменнаго газа въ часъ. Такимъ образомъ получится экономія въ 4 раза, т. е. вмѣсто каждой лошади-силы, развиваемой паровымъ котломъ и машиной, въ газомоторѣ можно получить 4 лошади-силы.



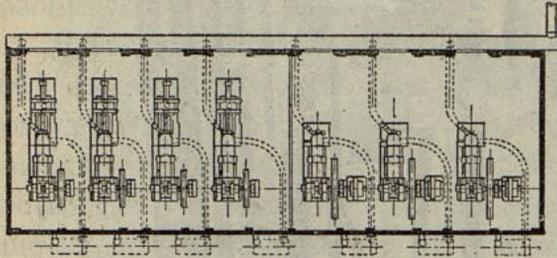
Фиг. 4.



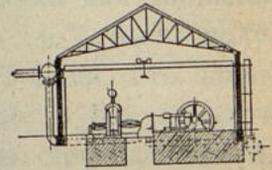
Фиг. 5.



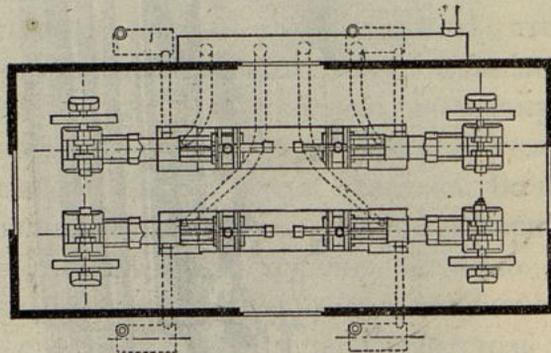
Фиг. 6.



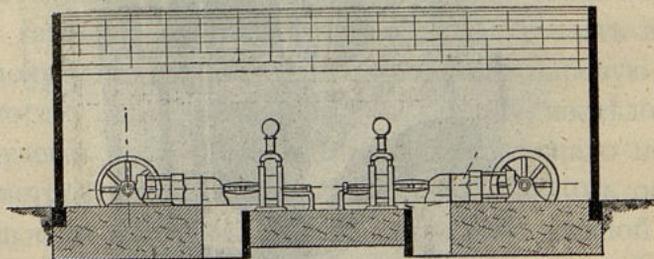
Фиг. 7.



Фиг. 8.



Фиг. 9.



Фиг. 10.

Отсюда видно, что изъ доменныхъ печей теряется энергія двумя путями.

Во первыхъ, пропадаетъ тотъ избытокъ газа, который идетъ на воздухъ, за удовлетвореніемъ всѣхъ потребностей завода, и, во вторыхъ, теряется часть газа изъ за неэкономнаго сжиганія его подъ котлами, тогда какъ эта часть могла бы дать значительное количество силовой энергіи.

Если считать что на выплавку одной тонны чугуна идетъ одна тонна кокса, то на тонну чугуна получится около 4550—до 5.100 куб. метровъ доменнаго газа. Это количество распредѣляется въ настоящее время обыкновенно такъ:

потеря . . . . .	450 куб. метр.	или	10%
на нагрѣвъ воздуха . . .	1200 »	»	28%
сжигается подъ котлами .	1800 »	»	40%
избытокъ, около . . . . .	1000 »	»	22%

Принимая годовую производительность доменныхъ заводовъ въ Россіи въ 2.500.000 тоннъ, получимъ, что ежегодно теряется около 500.000 лошадиныхъ силъ, которыя могли бы быть превращены въ полезную работу, въ особенности же въ электрическую энергію.

Америка и Англія теряютъ въ совокупности около 5.000.000 лошадиныхъ силъ.

Если же сосчитать всю міровую выплавку чугуна, то увидимъ, какое громадное количество энергіи пропадаетъ даромъ.

При обыкновенномъ нормальномъ ходѣ печи можно получить около 10 лошадиныхъ силъ въ недѣлю съ каждой тонны выплаваемого чугуна.

Примѣненіе этой энергіи для доменныхъ воздуходувокъ встрѣтило на практикѣ серьезное затрудненіе. Дѣло въ томъ, что воздуходувки работаютъ обыкновенно при 50—60 оборотахъ (и ниже), тогда какъ обыкновенный газомоторъ, въ зависимости отъ своихъ размѣровъ, дѣлаетъ отъ 100 до 150 оборотовъ въ минуту и даетъ наибольшій коэффициентъ полезнаго дѣйствія при наибольшей скорости.

Для того, чтобы подогнать эти скорости одна къ другой, было предложено нѣсколько способовъ. Обыкновенно ускоряють ходъ воздуходувки и примѣняютъ клапаны типа Lang Hörbiger'a или Riedler'a. Но этотъ способъ представляетъ не мало затрудненій, и въ настоящее время изобрѣтатели и конструкторы работаютъ въ томъ направленіи, чтобы уменьшить скорость хода газомоторовъ.

Это было найдено болѣе или менѣе выполнимымъ на практикѣ, и во многихъ существующихъ установкахъ горизонтальные газомоторы соединены непосредственно съ горизонтальными воздушными цилиндрами. Здѣсь необходимо упомянуть, что чѣмъ больше размѣры газомотора, тѣмъ меньше скорость его вращенія. Количество же газовъ, получающееся изъ доменной печи, такъ велико, что для утилизации ихъ необходимы самыя большія машины.

Первоначально сомнѣвались, можно ли построить газомоторъ столь большихъ размѣровъ, чтобы онъ отвѣчалъ своему назначенію. До открытія, что газомоторы могутъ приводиться въ движеніе доменными газами, газомоторы обыкновенно не строились сильнѣе 100 лош. силъ—какъ рѣдкость, на 200 лош. силъ. Но доменные газы дали толчекъ къ постройкѣ сильныхъ газомоторовъ и къ выясненію того, что размѣры газомоторовъ не представляютъ затрудненій для работы. Многие изъ большихъ германскихъ и бельгійскихъ заводовъ строятъ моторы для доменныхъ газовъ до 1.000 лош. силъ и даже 1.500 лош. силъ. Англія—классическая страна паровой машины—въ этомъ случаѣ отстала, и пока неизвѣстно, чтобы въ Англіи работали газомоторы большой мощности, и только встрѣчаются моторы до 500 лош. силъ.

А между тѣмъ, самыя первыя попытки утилизаціи доменныхъ газовъ были сдѣланы въ Англіи. Въ маѣ 1894 года Mr. Thwaite предложилъ эту идею и взялъ патентъ на изобрѣтенныя имъ для сего устройства. Въ Германіи и Бельгіи не нашли нужнымъ прибѣгать къ какому либо специальному аппарату. Газы собирались прямо изъ газо-

провода, очищались обыкновеннымъ путемъ, и идея этой утилизации привилась куда сильнѣе, чѣмъ въ Англии. Первый моторъ, приведенный въ движеніе доменными газами, былъ четырехъ-тактный моторъ «Астмэ», который съ успѣхомъ работаетъ и по сейчасъ.

Онъ началъ работать въ февралѣ 1895 года на заводѣ Wishaw Iron Works, около Glasgow. Моторъ въ 20 лощ. силъ (для свѣтильнаго газа) развилъ около 15 лощ. силъ на доменномъ газу, что сразу установило отношеніе въ  $\frac{4}{5}$  между силовыми эффектами свѣтильнаго и доменнаго газовъ. Моторъ былъ испытанъ Mr. Booth въ 1896 году, и расходъ газа опредѣлился въ 2,38 куб. м. на индикаторную лощ. силу, или около 3 куб. м. на электрическую лощ. силу въ часъ.

Газомоторъ былъ соединенъ съ динамо непосредственно. Газъ былъ довольно богатый, ибо печи шли на сыромъ углѣ. Маленькая экспериментальная установка была сдѣлана и въ Frodingham'ѣ, и она работала очень хорошо въ теченіи двухъ лѣтъ. Расходъ бѣднаго газа былъ около 3,11 куб. метр. на индикаторную лощ. силу. Болѣе значительная на 160 лощ. силъ установка была устроена на заводѣ въ Warrgow-in Furness, но детальныхъ свѣдѣній о ней нигдѣ не имѣется.

Если прибавить къ этому еще моторъ въ 250 силъ, типа Premier, пущенный недавно въ ходъ на одномъ заводѣ, то этимъ и исчерпываются всѣ извѣстныя до сего времени установки газомоторовъ на доменныхъ тазахъ въ Англии.

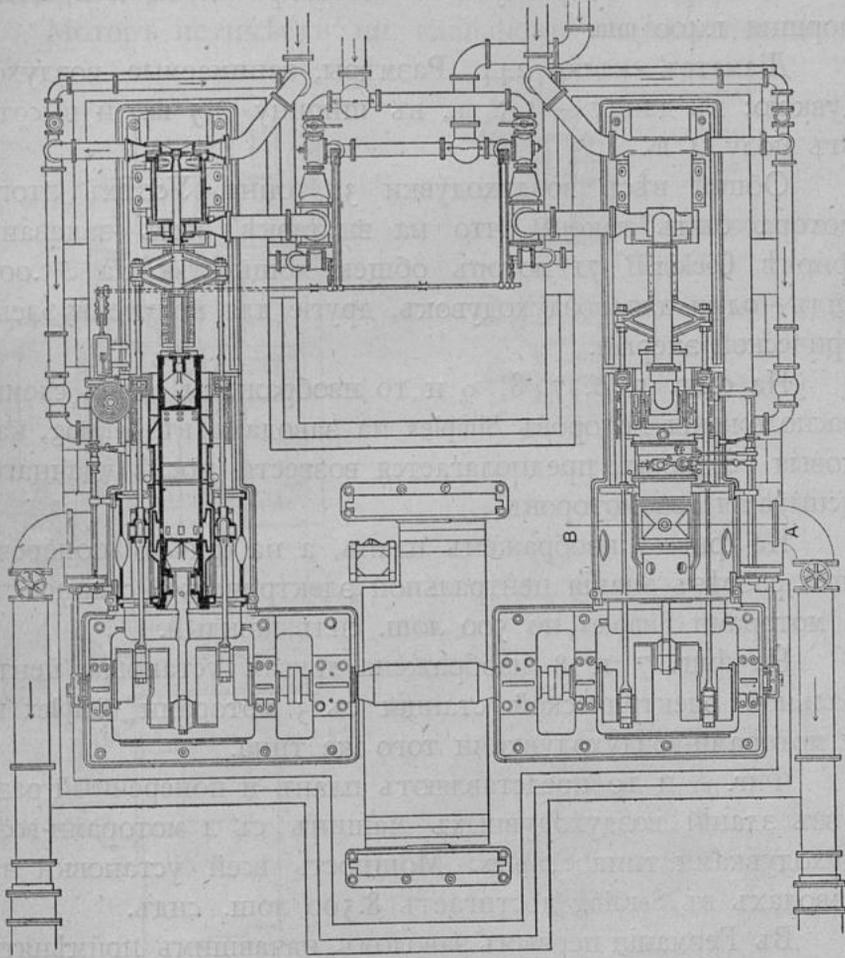
Но въ Бельгии и особенно на извѣстныхъ заводахъ общества Cockerill, въ Seraing, этотъ вопросъ изучался болѣе обстоятельно и подробно. Эта предприимчивая фирма работала независимо отъ Англии и въ декабрѣ 1895 года пустила газъ изъ одной изъ своихъ 6 печей въ 8-сильный газомоторъ типа Simplex. Открытіе того, что доменные газы могутъ быть утилизированы такимъ путемъ, было сдѣлано

на заводѣ Cockerill—случайно,— во время испытанія мотора Simplex на генераторномъ газу. И это былъ первый моторъ, который пошелъ на газу изъ коксовой доменной печи. Моторъ Simplex—съ однимъ цилиндромъ четырехъ-тактный—вродѣ системы Otto, но съ электрическимъ воспламененіемъ. Примѣненный въ дѣло газъ имѣлъ теплотворную способность 971 cal въ куб. метрѣ, и расходъ его при половинной нагрузкѣ равнялся 5,3 куб. метр. на силу-часъ.

Ободренные такимъ успѣхомъ, инженеры этого общества установили въ 1898 году моторъ типа Simplex, но большей мощности—около 150-120 лош. силъ. Этотъ моторъ былъ изслѣдованъ проф. А. Witz въ іюлѣ 98 года. Первая установка на заводѣ Seraing изображена на фиг. 1. Моторъ имѣетъ цилиндръ діаметромъ въ 300 мм. и ходъ поршня въ 1.000 мм. Скорость хода во время испытанія равнялась 150 оборотамъ въ минуту. Работа, измѣренная динамометромъ, была 181 лош. сила. Механическій коэффициентъ полезнаго дѣйствія 85%. Термическій коэффициентъ, принимая въ расчетъ работу по динамометру, 20%. Расходъ доменнаго газа былъ около 3,3 куб. метр. на лош. силу (по динамо). Этотъ результатъ оказался настолько удовлетворительнымъ, что была произведена установка моторовъ въ значительно большемъ масштабѣ, и въ настоящее время эти моторы испытаны и работаютъ.

Фиг. 3 и 4 изображаютъ внѣшній видъ одноцилиндроваго газомотора въ 650 лош. силъ, выставленнаго фирмой Cockerill на Всемирной выставкѣ 1900 года въ Парижѣ. Надъ такимъ же газомоторомъ были произведены изслѣдованія на заводѣ въ Seraing, для чего были приглашены выдающіеся ученые и техники. Опыты эти продолжались два дня послѣдовательно. Въ первый день моторъ испытывался динамометромъ, безъ воздушнаго цилиндра, и далъ 573 лош. силы съ расходомъ 3,5 куб. метр. газа на лошадиную силу. Механическій коэффициентъ полезнаго дѣйствія 72%; термическій коэффициентъ, принимая силу по динамометру 20%. На второй день моторъ былъ соединенъ съ

воздуходувкой и далъ 886 индикаторныхъ лош. силъ и 725 по динамометру съ расходомъ газа 2,86 куб метр. на лош. силу въ часть. Термическій коэффициентъ, принимая индикаторную силу, былъ 31,5%.



Фиг. 11.

Какъ видно на фиг. 4, моторъ соединенъ съ воздуходувнымъ цилиндромъ.

Диаметръ цилиндра мотора 1.300 мм. при ходѣ поршня въ 1.400 мм. Диаметръ шатуна 244 мм. Диаметръ колѣнчатого вала 460 мм.

Размѣры, занимаемые моторомъ: въ длину 11 м., въ ширину 6 м., и высота отъ полу 4 м.

Общій вѣсъ (включая и маховикъ въ 33 тонны) 127 тоннъ.

Диаметръ воздухоудвнaго цилиндра 1.700 мм., ходъ поршня 1.400 мм.

Диаметръ скалки 244. Размѣры, занимаемые воздухоудвкою: въ длину — 5,5 м., въ ширину 3,5 м., и высота отъ полу 4 м.

Общій вѣсъ воздухоудвки 31 тонна. Успѣхъ этого мотора былъ таковъ, что на выставкѣ былъ заказанъ фирмѣ Cockerill 71 моторъ общеою мощностью на 35.000 силъ — одни для воздухоудвокъ, другіе для получения электрической энергіи.

На фиг. 5, 6, 7, 8, 9 и 10 изображены общія схемы расположенія моторовъ Simplex на заводахъ въ Seraing, каковыя установки предполагается возвести послѣ удачнаго испытанія газомоторовъ.

На фиг. 5 изображенъ планъ, а на фиг. 6 поперечный разрѣзъ зданія центральной электрической станціи съ 6 моторами Simplex, по 500 лош. силъ каждый.

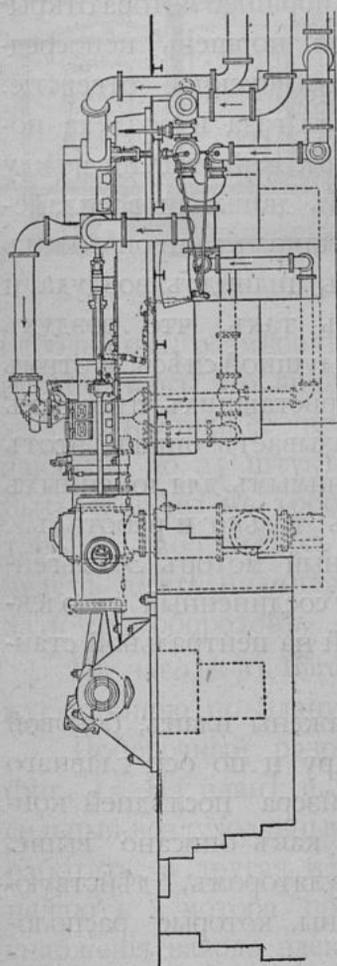
На фиг. 7 и 8 изображена другая установка центральной электрической станціи съ 3 моторами Simplex и 4 моторами-воздуходувками того же типа.

Фиг. 9 и 10 представляютъ планъ и поперечный разрѣзъ зданій воздухоудвннхъ машинъ съ 4 моторами-воздуходувками типа Simplex. Мощность всей установки на заводахъ въ Seraing достигаетъ 8.500 лош. сидъ.

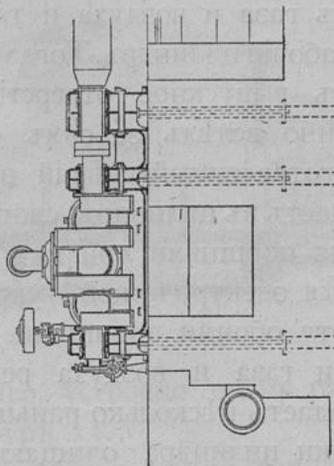
Въ Германіи первымъ заводомъ, начавшимъ примѣнять доменные газы для получения энергіи, былъ заводъ «Hörde» (Вестфалія). Первые опыты тамъ были произведены съ 12-сильнымъ газомоторомъ «Otto», который далъ расходъ газа въ 3,99 куб. метр. на лош. силу въ часъ. Послѣ этого на заводѣ перешли къ моторамъ большихъ размѣровъ и въ настоящее время остановились на новомъ типѣ двутактнаго мотора Эхельгейзера.

Въ этомъ моторѣ имѣется одинъ длинный горизонтальный цилиндръ съ двумя поршнями, а цилиндры воздухоудвки или насоса располагаются внизу (подъ моторомъ) и приводятся въ движеніе кривошипами отъ штока задняго поршня.

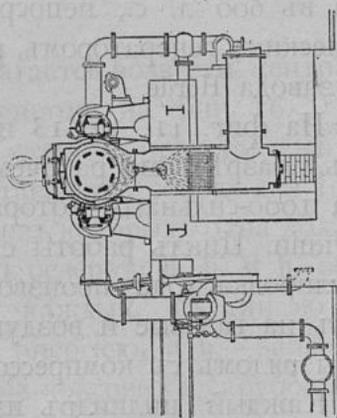
Моторъ не имѣетъ ни клапановъ, ни золотникового



Фиг. 12.



Фиг. 14.



Фиг. 13.

распределенія съ валами и т. п.; поршни мотора сжимаютъ смѣсь между собой и попеременно открываютъ выпускныя и впускныя отверстія въ рабочемъ цилиндрѣ. Весь циклъ

работы совершается въ такомъ порядкѣ. Определенный объемъ свѣжаго воздуха всасывается отдѣльнымъ насосомъ, слегка сжимается обратнымъ движеніемъ поршня и направляется къ тому мѣсту рабочаго цилиндра, гдѣ происходитъ впускъ смѣси газа и воздуха. Одновременно съ этимъ по другую сторону поршня воздушнаго насоса всасывается смѣсь газа и воздуха и также сжимается передъ впускомъ въ рабочій цилиндръ. Тогда одинъ изъ поршней мотора открываетъ выпускное отверстіе, а другой поршень непосредственно вслѣдъ за симъ открываетъ впускное отверстіе. Приготовленный свѣжій зарядъ смѣси газа и воздуха поступаетъ въ цилиндръ, сжимается до высокой степени между двумя поршнями, при ихъ встрѣчномъ движеніи воспламеняется электрической искрой и расширяясь производитъ работу обоими поршнями. Впускъ въ цилиндръ воздуха и смѣси газа и воздуха регулированъ такъ, что воздухъ попадаетъ нѣсколько раньше газо-воздушной смѣси, и этимъ стѣнки цилиндра очищаются отъ приставшихъ твердыхъ продуктовъ горѣнія. Насколько показываетъ опытъ, этотъ моторъ является очень хорошо примѣнимымъ для доменныхъ газовъ, на каковыхъ онъ до сихъ поръ только и работалъ.

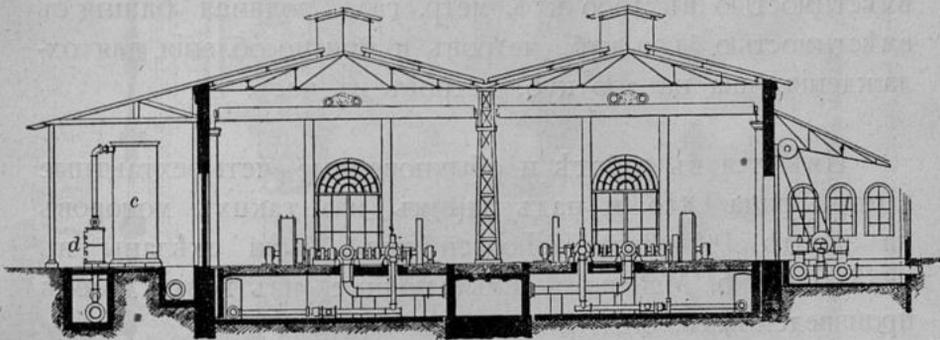
На фиг. 2 показанъ сопряженный моторъ Эхельгейзера въ 600 л. с., непосредственно соединенный съ электрическимъ генераторомъ, работающій на центральной станціи завода Hörde.

На фиг. 11, 12, 13 и 14 изображены планъ, боковой видъ, разрѣзъ по рабочему цилиндру и по оси главнаго вала 1000-сильнаго мотора Эхельгейзера послѣдней конструкции. Цикль работы его таковъ, какъ описано выше. Регулировка хода производится регуляторомъ, дѣйствующимъ на газовые и воздушные краны, которые расположены рядомъ съ компрессоромъ.

Каждый цилиндръ имѣетъ діаметръ 675 mm. и рассчитанъ на нормальную эффективную работу въ 500 силъ. Перегрузку машина допускаетъ въ 10%, а на короткіе сроки и до 20%.

Опасное для всѣхъ газомоторовъ повышеніе давления газа въ этомъ моторѣ не играетъ существенной роли, ибо число оборотовъ мотора можетъ быть значительно увеличено, въ виду достаточной уравновѣшенности частей мотора.

Что касается до охлажденія цилиндра, то оно вслѣдствіе



Фиг. 15.

небольшихъ размѣровъ послѣдняго, устроено очень рационально, какъ это видно на фирурѣ 13.

Въ настоящее время такихъ моторовъ (по 500 силъ) заказано до 25 штукъ, изъ которыхъ 16 штукъ должны быть спарены въ 1000-сильные. Кромѣ того строится моторъ въ 1200 силъ съ однимъ цилиндромъ. Этотъ моторъ будетъ имѣть цилиндръ въ 1 mt. діаметромъ и будетъ дѣлать 100 оборотовъ.

На заводѣ въ Hörde предполагается возвести центральную станцію по плану, изображенному на фиг. 16.

Поперечный разрѣзъ этой станціи представленъ на фиг. 15. На планѣ  $a_1$  и  $a_2$  представляютъ собою двѣ 1000-сильныя воздуходувные машины, изъ которыхъ одна должна работать, а другая находиться въ резервѣ;  $b_1$ ,  $b_2$  и  $b_3$  обозначаютъ 3 мотора, по 600 силъ каждый, съ динамо для снабженія завода электрическою энергіею, а  $b_4$ —запасный моторъ;  $c_1$  до  $c_3$ —обозначена серія коксовыхъ скрубберовъ;  $d_1$  по  $d_{16}$ —серія очистительныхъ ящиковъ;  $e_1$  и  $e_2$ —два вспомогательныхъ четырехтактныхъ мотора, по 40 л. силъ каждый;  $f_1$  и  $f_2$ —два газовыхъ всасывающихъ вентилятора съ

производительностью въ 4.500 куб. метровъ въ часъ;  $g_1, g_2$  и  $g_3$ —три водяныхъ насоса;  $h$ —распределительная доска;  $n_1$  и  $n_2$ —маленькіе электромоторы для пуска газомоторовъ въ ходъ.

Кромѣ того при этой установкѣ имѣется газгольдеръ вмѣстимостью въ 3000 куб. метр. газа, водяная башня съ вмѣстимостью 150 куб. метровъ и приспособленія для охлажденія газа на 200 куб. метровъ въ часъ.

Имѣются въ работѣ и обыкновенные четырехтактные моторы типа Otto, и надъ однимъ изъ такихъ моторовъ на заводѣ Differdingen (Люксембургъ) были сдѣланы въ 1898 г. проф. Мейеромъ самые полные, изъ всѣхъ доселѣ произведенныхъ, опыты.

Теплотворная способность газа была 927 сзл въ куб. метрѣ.

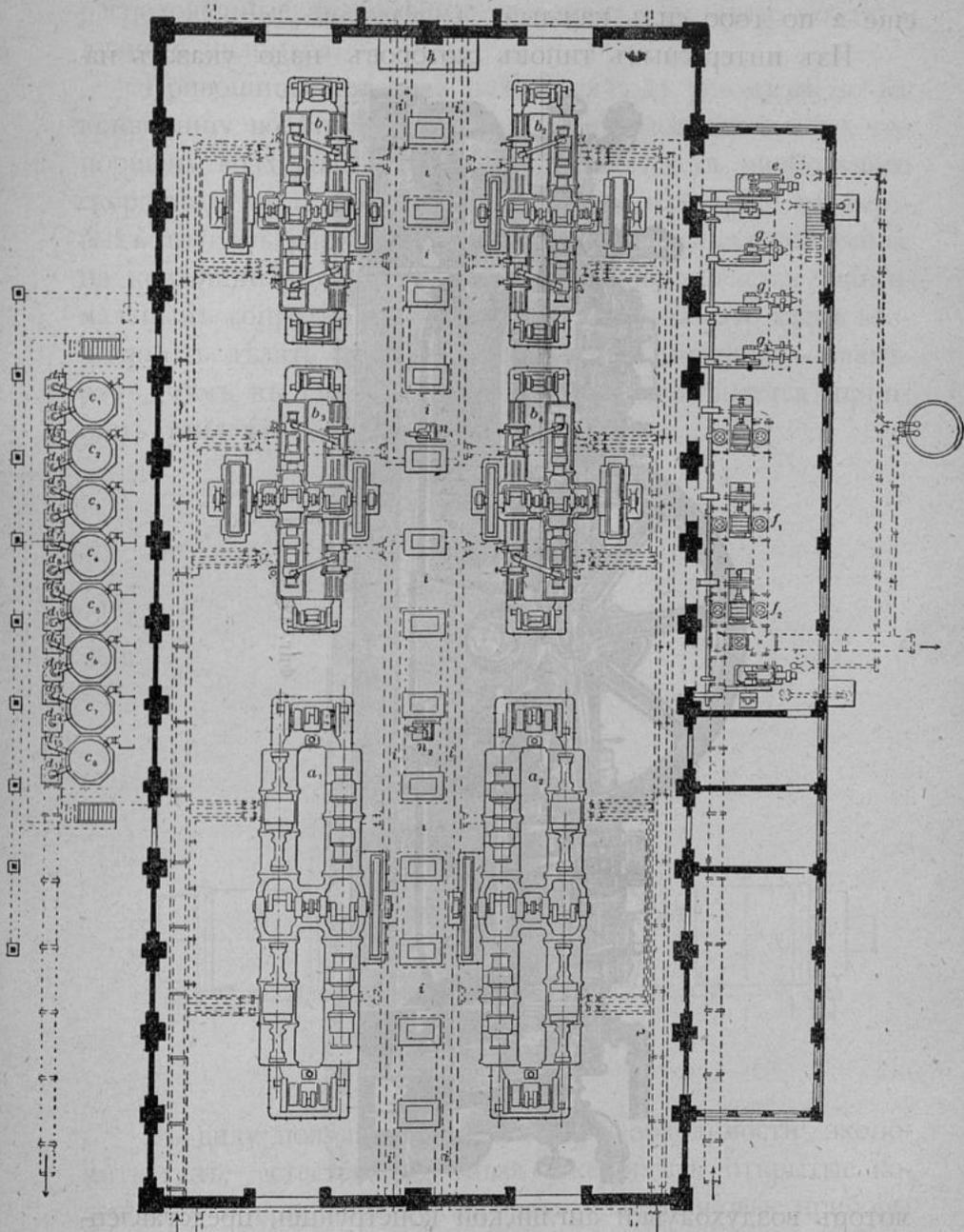
Диаметръ цилиндра 432 мм. при ходѣ въ 700 мм.; средняя скорость 161 оборотъ въ минуту.

Моторъ показывалъ 79,5 лош. силъ по индикатору съ расходомъ въ 2,25 куб. м. газа на индикаторную лошадиную силу въ часъ. Такъ какъ моторъ былъ соединенъ непосредственно съ динамо, то эффективная сила вычислялась по даннымъ электрическихъ аппаратовъ и была опредѣлена въ 65,3 электр. силы. Поэтому расходъ газа на электрическую силу былъ 2,73 куб. метра. Термическій коэффициентъ полезнаго дѣйствія, принимая индикаторную силу, равнялся 30,2%, а принимая электрическую силу 25%.

Этотъ опытъ является однимъ изъ наиболѣе полно обставленныхъ испытаній утилизаціи доменныхъ газовъ, и онъ далъ вполнѣ удовлетворительные результаты съ моторами сравнительно малой мощности.

Кромѣ этихъ заводовъ надо указать еще на другіе заводы Германіи, гдѣ доменные газы утилизируются въ большомъ масштабѣ, а именно: Friedenshütte въ Силезіи, Gutehoffnungshütte въ Обергаузенѣ Phoenikhütte и Donnersmarch.

На фиг. 17 изображенъ четырех - тактный моторъ

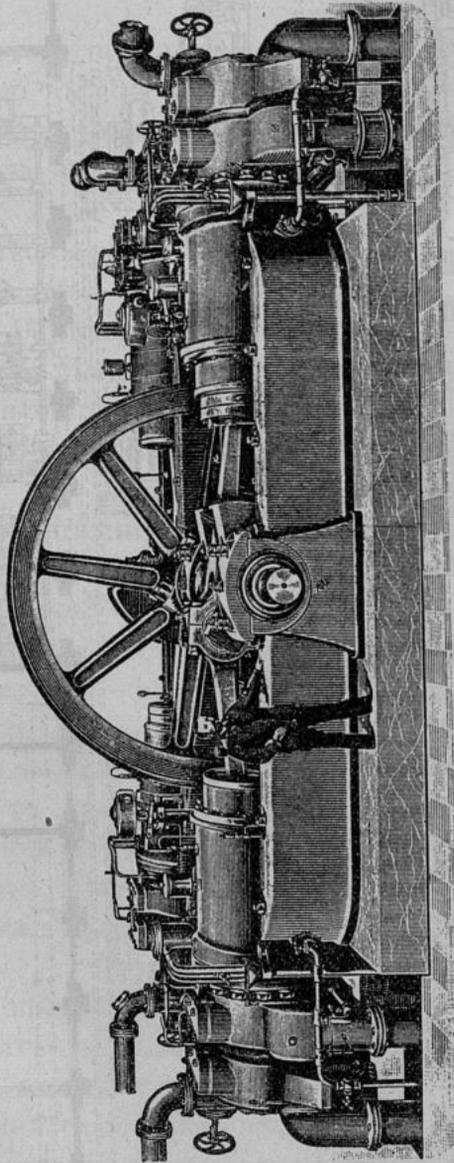


Фиг. 16.

на 600 силъ, построенный по принципу Otto съ четырьмя цилиндрами и работающій на заводѣ Dudelange въ Люк-

сенбургѣ. Такихъ моторовъ работаетъ 2, и установлены еще 2 по 1000 силъ каждый.

Изъ интересныхъ типовъ моторовъ надо указать на



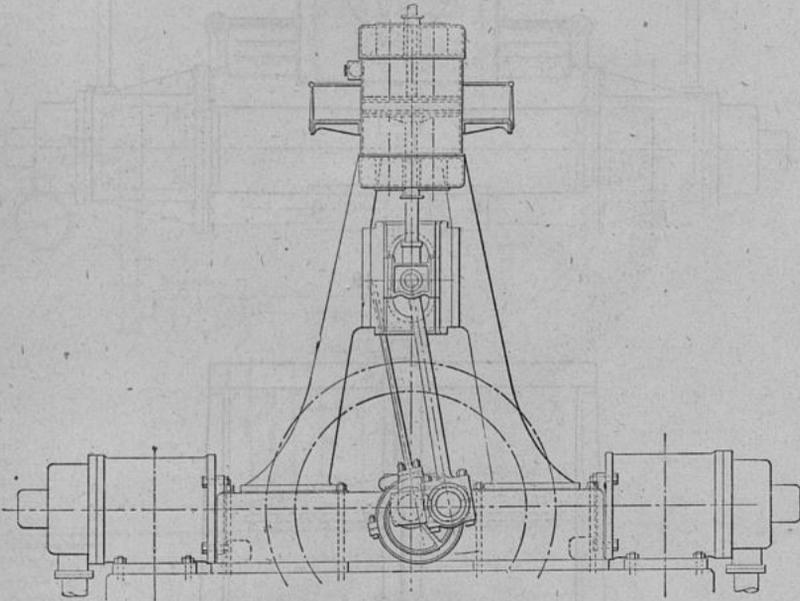
Фиг. 17

моторъ воздухоудвки англійской конструкции, представленный на фиг. 18 и 19.

Воздушный цилиндръ имѣеть вертикальное положеніе,

газовые же цилиндры горизонтальны, — непосредственно расположенные по обѣимъ сторонамъ станины воздушнаго цилиндра.

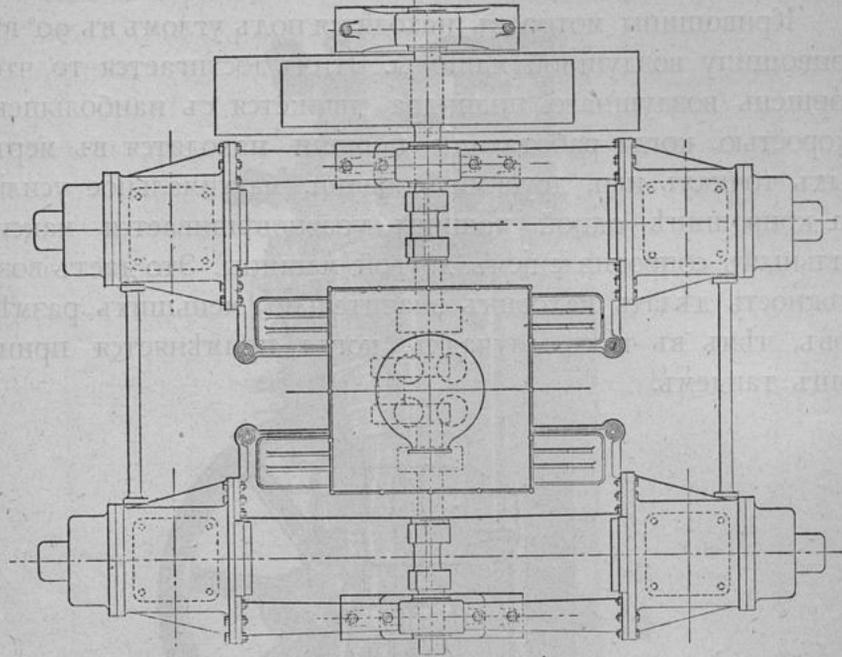
Кривошипы моторовъ находятся подъ угломъ въ  $90^\circ$  къ кривошипу воздушной машины. Этимъ достигается то, что поршень воздушнаго цилиндра движется съ наибольшею скоростью, когда работающіе поршни находятся въ мертвыхъ точкахъ или, другими словами, максимальное усилие на кривошипѣ одной машины уравнивается максимальнымъ сопротивленіемъ другой машины. Это даетъ возможность дѣлать маховикъ значительно меньшихъ размѣровъ, чѣмъ въ тѣхъ случаяхъ, когда примѣняется принципъ тандемъ.



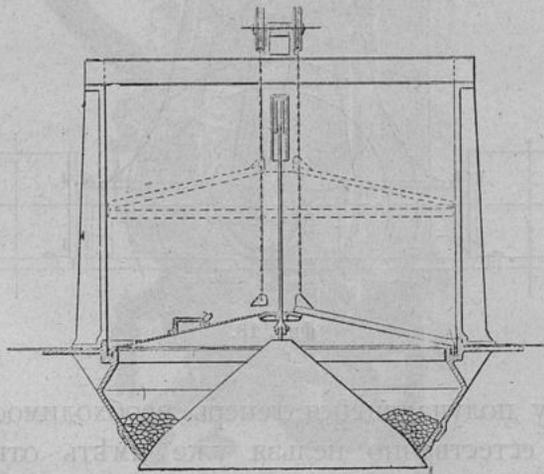
Фиг. 18.

Въ виду получающейся теперь необходимости экономить газъ, естественно нельзя уже имѣть открытые колошники и надо конструировать колошниковые приборы такъ, чтобы потеря газа черезъ нихъ—во время загрузки шихты—была бы минимальная. На фиг. 20 изображенъ

простой приборъ, дающій возможность закрывать колошникъ, когда конусъ опущенъ.



Фиг. 19.

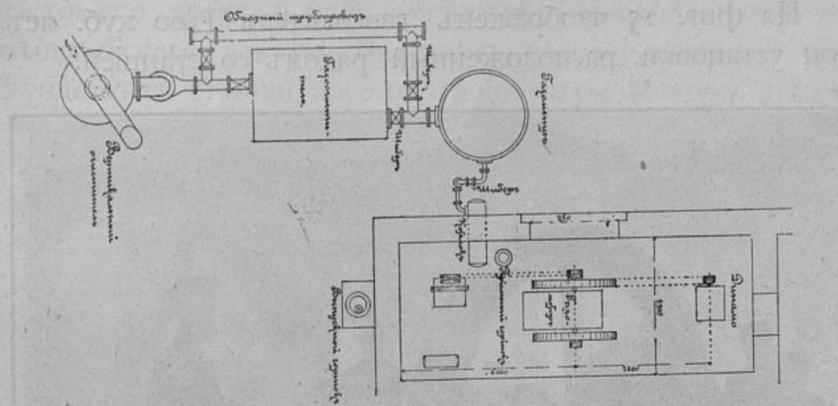


Фиг. 20.

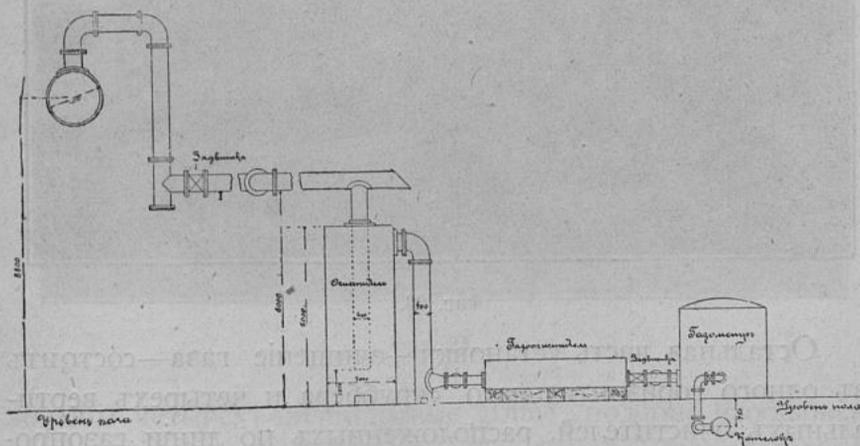
Въ *Россіи* идея утилизаціи доменныхъ газовъ тоже нашла практическое примѣненіе.

Первой надо считать установку Донецко-Юрьевского завода, который применилъ 30-сильный газовый моторъ «Otto» для пользованія доменными газами.

На фиг. 21 и 22 изображена схема расположенія установки Донецко-Юрьевского завода. Газъ подводится



Фиг. 21.



Фиг. 22.

по трубопроводу и проходить через вертикальный очиститель и горизонтально расположенный скрубберъ. Изъ скруббера газъ идетъ въ газометръ и затѣмъ въ вертикальный моторъ на 30 силъ, который приводитъ въ движеніе динамо. Установка эта работаетъ уже нѣсколько лѣтъ вполнѣ исправно.

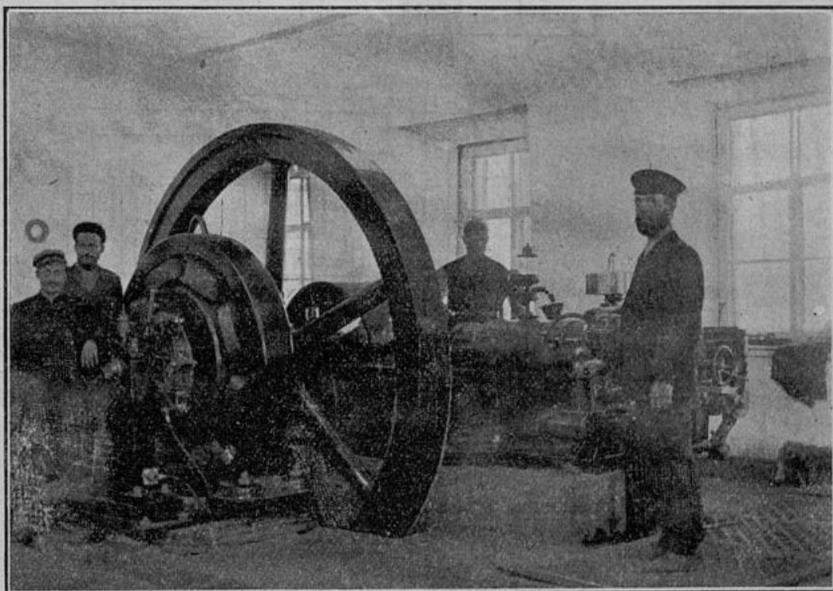
Второй изъ дѣйствующихъ уже въ настоящее время

установокъ является газомоторная электрическая станція на Шайтанскихъ заводахъ наслѣдниковъ П. Бергъ.

Газомоторъ «Korting» въ 50 силъ, съ динамо на одномъ валу, изображень на фиг. 23 и 24.

Зданіе станцій построено на 2 такихъ газомотора \*).

На фиг. 25 изображень газгольдеръ (100 куб. мет.) этой установки, расположенный рядомъ со станціей.



Фиг. 23.

Остальная часть установки—очищеніе газа—состоитъ изъ одного горизонтальнаго скруббера и четырехъ вертикальныхъ очистителей, расположенныхъ по линіи газопровода, длина котораго равна приблизительно 90 саженьямъ. Вся эта установка работаетъ хорошо съ мая 1901 г.

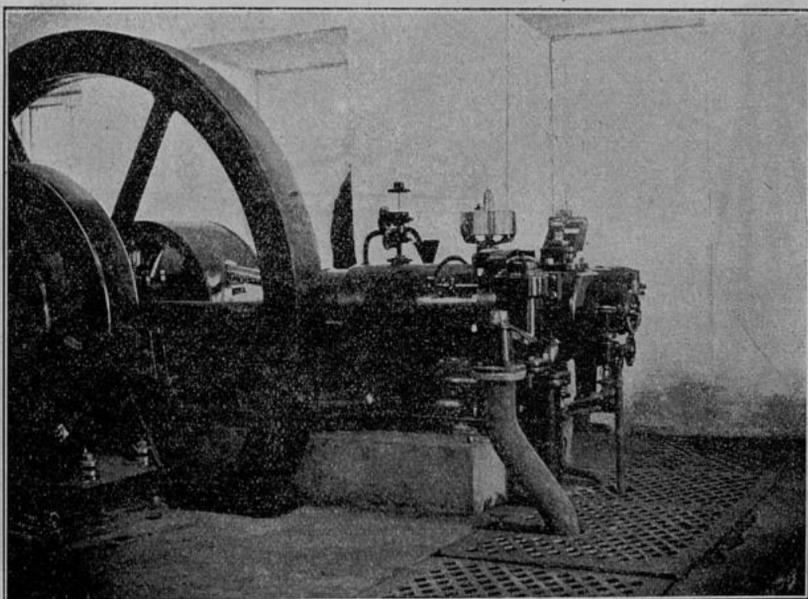
Затѣмъ Обществу Cockerill были заказаны 2 мотора «Simplex» на 700 силъ для Тульского доменнаго завода,—одинъ моторъ въ 600 силъ для воздухоудвки, а другой въ 100 силъ для полученія электрической энергіи. Вслѣд-

\*) Фотографіи эти любезно доставлены намъ г. Управляющимъ заводами В. Э. Бабель.

ствіи прекращенія работы на этомъ заводѣ постановка моторовъ временно отложена.

Заводъ Южно-Днѣпровскаго Общества устанавливаетъ 3 мотора Эхельгейзера, по 500 силъ каждый.

Наиболѣе значительной изъ всѣхъ возводящихся въ настоящее время у насъ установокъ является установка Кыштымскаго завода. На этомъ заводѣ заложенъ уже фундаментъ станціи на 2.000 лош. силъ. Моторы предпо-



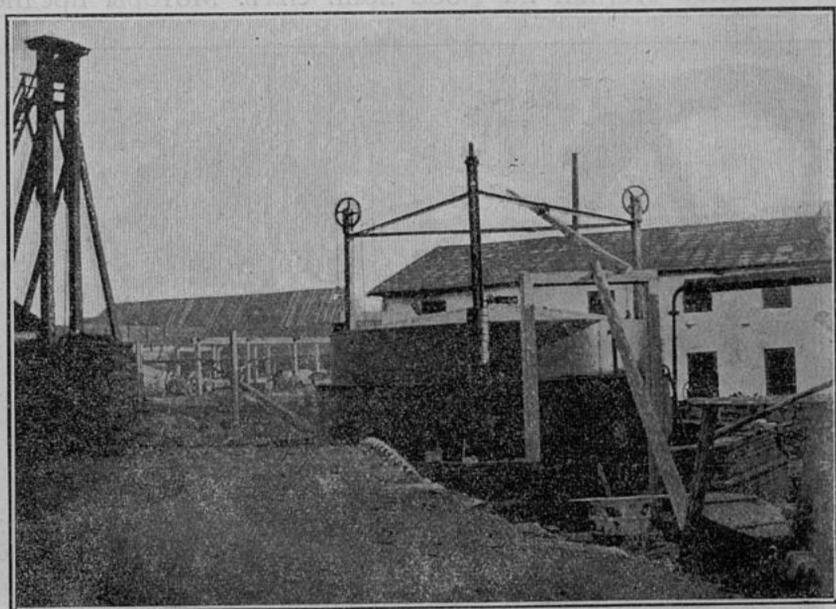
Фиг. 24.

ложены четырехъ-цилиндровые „Otto“, подобно изображенному на фиг. 17. Для снабженія станціи газомъ строятся 2 новыхъ доменныхъ печи и на случай недостатка газа серія генераторовъ на древесномъ углѣ и лѣсныхъ отбросахъ. Часть электрической энергіи Кыштымская станція будетъ передавать на разстояніе до 4-хъ верстъ для нуждъ другого прокатнаго завода Округа.

Ниже, на фиг. 26, мы даемъ планъ установки для доменнаго завода съ одною печью. Очищеніе газа проектировано по системѣ Thwaite-Gardner'a и представляетъ изъ

себя компактное устройство. Газъ проходитъ газоочистительные ящики, охладители, скруббера и поступаетъ въ газгольдеръ, откуда уже и расходуется моторами. Для работы станціи во время ремонта печей устраивается батарея въ 6 генераторовъ.

Въ апрѣлѣ мѣсяцѣ сего года извѣстнымъ металлургомъ Фрицомъ Люрманомъ былъ сдѣланъ подсчетъ (таб. „S“)



Фиг. 25.

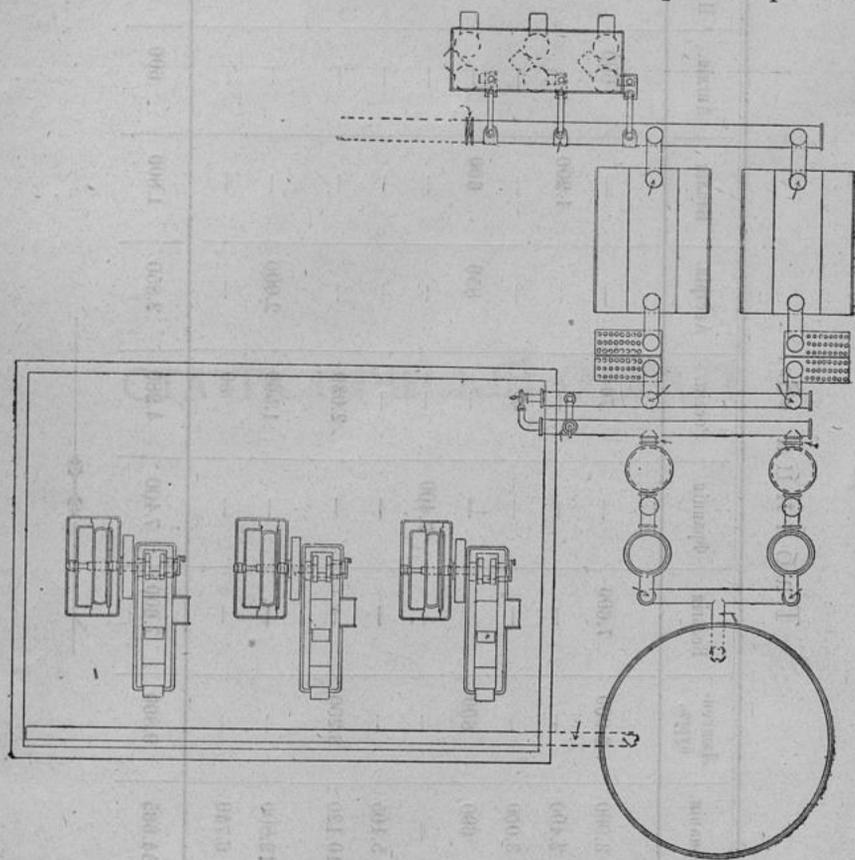
мощности всѣхъ произведенныхъ, а также проектируемыхъ (но уже съ заказанными машинами) установокъ.

Всего имъ опредѣлено болѣе 79.000 лощ. силъ, изъ числа которыхъ 56% приходится на долю Германіи.

Если вспомнить, что всего только прошло 6 лѣтъ, какъ идея утилизаціи доменныхъ газовъ получила реальную форму, то надо придти къ заключенію, что очень недалеко то время, когда примѣненіе доменныхъ газовъ для промышленныхъ цѣлей сдѣлается необходимой частью каждаго доменнаго завода.

Конечно, не всякій доменный заводъ имѣетъ около

себя промышленныя предприятия, которыя могли бы поглотить всю энергію доменныхъ газовъ, но не надо забывать, что мы живемъ въ тотъ вѣкъ промышленности, когда всякое предприятие идетъ къ мѣсту дешевой энергіи. Примеромъ можетъ служить Швейцарія и водопадъ Ніагара, гдѣ около дешевой силы создались цѣлыя отрасли промыш-



Фиг. 26.

ленности, будучи перенесены изъ Германіи и Англии: производство алюминія, кальція—карбида и разныхъ химическихъ продуктовъ.

Кромѣ того передача силы на разстояніе не только въ видѣ электрической энергіи, но даже самого газа по трубопроводамъ, дастъ возможность доменнымъ заводамъ значительно расширить предѣлы пользованія дешевой энергіею.

Таблица «S».

18-го Апрелья 1901 г.	Германія.	Люксембургъ.	Бельгія.	Франція.	Россія.	Австрія.	Италія.	Англія.	Испанія.	В С Е Г О.
Seraig . . . . .	3.900	6.000	7.600	—	700	—	—	600	—	18.800
Wetter . . . . .	2.400	—	—	—	—	—	1.200	—	—	3.600
Mulhausen . . . . .	3.000	—	—	—	—	—	—	—	600	3.600
Breitfeld, Danek & Co . . . . .	600	600	—	—	—	850	600	—	—	2.650
Schneider & Co . . . . .	—	—	—	7.400	—	—	—	—	—	7.400
Geb. Körting . . . . .	5.105	—	—	—	—	—	—	—	—	5.105
Otto Deutz . . . . .	10.120	3.200	—	—	2.030	—	—	—	—	15.350
Deutsche Kraft gas Gesellsch. (енг. Electricitetspa) . . . . .	12.800	—	—	—	1.500	2.000	—	—	—	16.300
Nürnberg . . . . .	6.740	—	—	—	50	—	—	—	—	6.790
	44.665	9.800	7.600	7.400	4.280	2.850	1.800	600	600	79.595



СТАТИСТИЧЕСКІЙ ОТДѢЛЪ.

БИБЛІОТЕКА СТАТИСТ.  
КАБИНЕТА ИМПЕРАТОРА.

CTAINGTINBECKIN OTDPLP

## Къ статистическимъ таблицамъ.

Предлагаемыя ниже статистическія данныя о производствѣ, распредѣленіи и перевозкахъ продуктовъ желѣзной промышленности составлялись нами, главнымъ образомъ, по тѣмъ даннымъ, которыя любезно присылаютъ намъ заводууправленія.

Затѣмъ, мы пользуемся данными, сообщаемыми намъ горн. инж. Н. Н. Фонъ Дитмаромъ, завѣдующимъ статистическимъ бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи.

Наконецъ, мы руководствуемся также и свѣдѣніями, публикуемыми Конторой Желѣзозаводчиковъ.

Всѣ получаемыя нами данныя, естественно, не могутъ не различаться между собой, но во многихъ случаяхъ разногласія эти не столь значительны, чтобы изъ этихъ данныхъ нельзя было дѣлать выводовъ. Въ деталяхъ же цифры расходятся иногда очень сильно.

Какъ на особо грубое несоотвѣтствіе, надо указать на цифру производительности заводовъ Юза. Производительность желѣза и стали этихъ заводовъ въ 1899 году показана нами, на таб. XIII, въ 15.373.990 пуд. на основаніи данныхъ Конторы желѣзозаводчиковъ. По даннымъ же Статистическаго Бюро цифра эта не превышаетъ 7.069.789 пуд. Также велика разница и для Днѣпровскаго завода, которая въ аналогичномъ случаѣ равняется около 1 мил. пуд., будучи больше въ данныхъ Конторы желѣзозаводчиковъ.

Другія болѣе мелкія несоотвѣтствія разныхъ статистическихъ данныхъ мы не приводимъ здѣсь.

Таблицы желѣзнодорожныхъ перевозокъ продуктовъ желѣзнаго производства составлены по статистическимъ отчетамъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1899 годъ.

При составленіи ихъ, какъ и въ предыдущіе года, имѣлось въ виду прослѣдить распредѣленіе продуктовъ главныхъ раіоновъ производства, а также и привозныхъ изъ-за границы (продуктовъ Юга Россіи, Урала, Царства Польскаго и заграничнаго происхожденія). Сопоставляя полученныя этимъ путемъ итоговыя цифры перевезеннаго изъ извѣстнаго раіона чугуна или желѣза съ цифрами отпуска этихъ продуктовъ за тотъ же 1899 годъ, показанными самыми заводами, мы наблюдаемъ иногда разницу довольно замѣтную. Такъ на примѣръ, по статистическимъ желѣзнодорожнымъ свѣдѣніямъ со станціи Юрьевка, Юго-вост. жел. дор. (станція отправленія для чугуна Донецко-Юрьевскаго завода), числится отправленнымъ за 1899 годъ 4.547.449 пуда, а по свѣдѣніямъ, собраннымъ статистическимъ бюро при Съѣздѣ Горнопромышленниковъ Юга Россіи, значится отпущеннымъ съ этого завода 6.000.000 пудовъ. Точно также цифра отправленія чугуна со станціи Луганскъ, Юго-Вост. жел. дорогъ равна 1.296.695 пудовъ, а по свѣдѣніямъ Ольховскаго завода она

Ог.

Г.

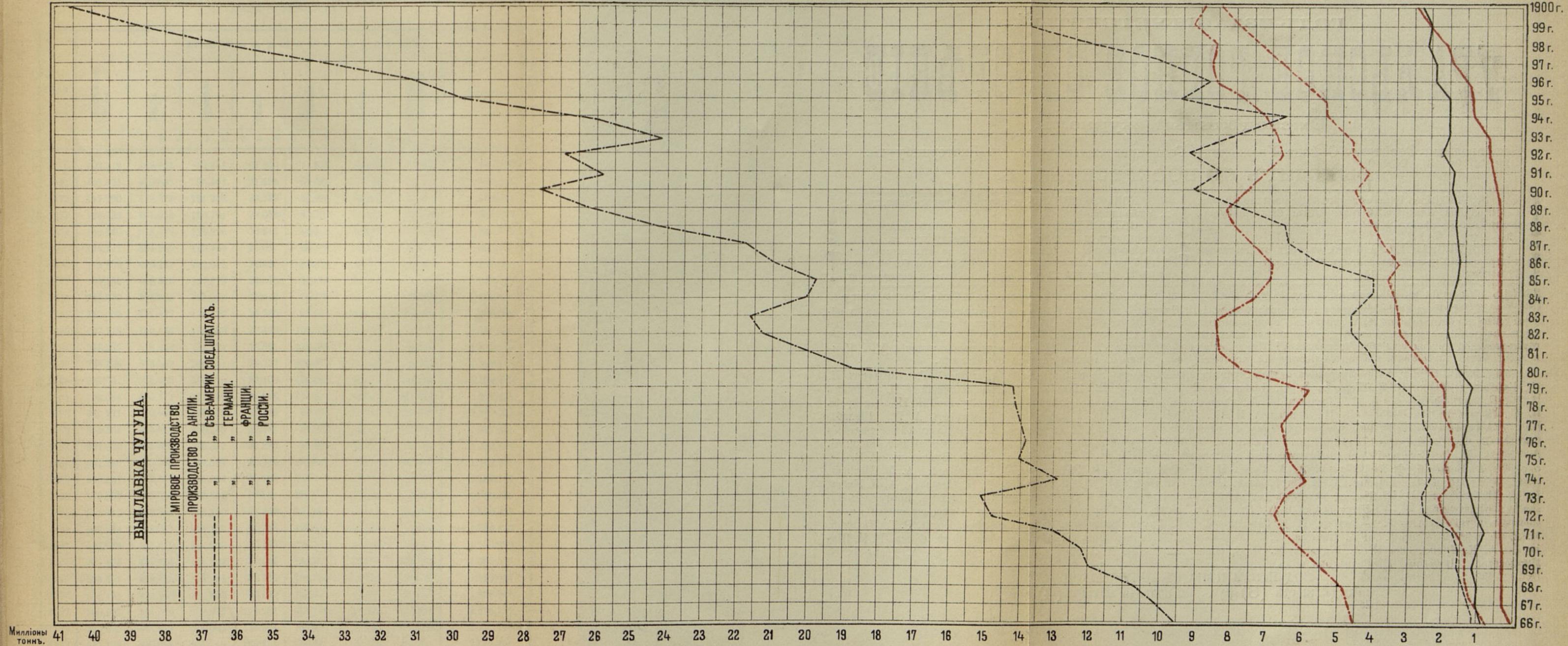
больше на 1.504.000 пуд. Такія разногласія могутъ быть объясняемы частью тѣмъ, что не всѣ выпускаемые заводами продукты обязательно регистрируются въ перевозкахъ. Такъ, въ вышеприведенномъ примѣрѣ Донецкаго завода разница можетъ быть объяснена тѣмъ, что значительная часть выплавленного этимъ заводомъ чугуна должна была быть потреблена на мѣстѣ машиностроительнымъ заводомъ Гартмана. Въ другомъ случаѣ разница получается отъ того, что не все количество выработаннаго продукта перевозится по жел. дорогѣ, а слѣдовательно эта часть не поддается учету.

Далѣе, иногда по желѣзнодорожнымъ перевозкамъ довольно трудно опредѣлить происхожденіе перевозимаго продукта. Это, когда пунктъ отправления является общимъ для двухъ раіоновъ производства (напр. Царицынъ для Юга и Урала или Сосновицы для продукта Царства Польскаго и заграничнаго). Наконецъ, если принять во вниманіе, что желѣзнодорожная статистика составляется по отправкамъ, предъявленнымъ за время съ 1-го Января по 31-е Декабря, а свѣдѣнія отпуска продуктовъ, сообщаемыя заводами, относятся иногда къ иному періоду (напр. Уральскіе заводы показывают отпускъ и распределеніе своего производства по 1-ое Октября отчетнаго года съ 1-го Октября года предшествовавшаго, т. е. приблизительно съ закрытія по закрытіе навигаціи),—то станетъ понятно, что предлагаемыми таблицами не могло быть съ точностью учтено все то количество выпущеннаго заводами соотвѣствующихъ раіоновъ матеріала, какое ими показано. Тѣмъ не менѣе мы, приложивъ со своей стороны старанія къ тому, чтобы, по возможности, исчерпать всю цифру отпуска, полагаемъ что цѣль, преслѣдовавшаяся при составленіи этихъ таблицъ и заключающаяся въ уясненіи взаимнаго соотношенія разныхъ раіоновъ производства на разныхъ рынкахъ сбыта достигнута, и приблизительно цифръ не измѣняетъ въ данномъ случаѣ картины положенія вещей.

Въ будущемъ мы разсчитываемъ придерживаться такихъ же статистическихъ подсчетовъ, но имѣемъ въ виду значительно дифференцировать районы и приурочить ихъ къ естественнымъ географическимъ раіонамъ.

**ВЫПЛАВКА ЧУГУНА.**

- - - - - МИРОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО.  
 - - - - - ПРОИЗВОДСТВО ВЪ АНГЛИИ.  
 - - - - - " СЪВ.-АМЕРИК. СОЕД. ШТАТАХЪ.  
 - - - - - " ГЕРМАНИИ.  
 - - - - - " ФРАНЦІИ.  
 - - - - - " РОССІИ.



Милліоны тоннъ.

1900 г.  
99 г.  
98 г.  
97 г.  
96 г.  
95 г.  
94 г.  
93 г.  
92 г.  
91 г.  
90 г.  
89 г.  
88 г.  
87 г.  
86 г.  
85 г.  
84 г.  
83 г.  
82 г.  
81 г.  
80 г.  
79 г.  
78 г.  
77 г.  
76 г.  
75 г.  
74 г.  
73 г.  
72 г.  
71 г.  
70 г.  
69 г.  
68 г.  
67 г.  
66 г.

ГОДЪ ИЗДАНІЯ ЧЕТВЕРТЫЙ

# УРАЛЬСКОЕ ГОРНОЕ ОБОЗРѢНІЕ

Еженедѣльный журналъ,

издаваемый Совѣтомъ Съезда Уральскихъ Горнопромышленниковъ въ Екатеринбургѣ.

ВЫХОДИТЬ ПО ВОСКРЕСЕНЬЯМЪ.

РЕДАКЦІЯ: г. Екатеринбургъ, Главный проспектъ,  
д. Ижболдина. Адресъ для телеграммъ: Екатеринбургъ,  
Обозрѣніе. Телефонъ № 174.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА 6 руб. въ годъ съ доставкой  
и пересылкой, 4 руб. за полгода. Отдѣльные номера по  
20 копеекъ

КОНТОРА ИЗДАНІЯ г. Екатеринбургъ, Главн. просп.  
д. Ижболдина.

ОБЪЯВЛЕНІЯ: для отпечатанія послѣ текста при-  
нимаются съ платою по 20 к. за строку или за мѣсто,  
ею занимаемое, въ одинъ столбецъ: за отпечатаніе отъ  
3 до 5 разъ дѣлается скидка въ 20%, 6 и болѣе разъ  
въ 30%. Страница 20 р. Впереди текста по соглашенію.

ПРИЕМЪ объявленій въ Германіи въ консултурѣ для торговли и промышленности „Помощникъ“ Berlin-Charlottenburg 4.  
ПРОГРАММА: I. Узаконенія и распоряженія правительства II. Отчеты о дѣйствіяхъ Совѣта Уральскихъ Съездовъ и об-  
зоры дѣятельности мѣстныхъ и другихъ горнопромышленныхъ Съездовъ. III. Оригинальныя и переводныя статьи по  
горно-заводской, золотоплатиновой и горно-лѣсной промышленности IV. Отдѣлъ торгово-экономическій. V. Обзоръ русской  
и иностранной литературы и библиографія VI. Привилегіи и изобрѣтенія VII. Казенныя и частныя объявленія VIII. При-  
ложенія въ видѣ иллюстрацій, чертежей и рисунковъ по горной технику и механику.

Въ теченіи 1898 г. въ техническомъ отдѣлѣ журнала принимали участіе гг. инженеры: Адольфъ О. Г., Апыхтинъ Н.  
Н., Барботъ де-Марни Е. Н., Гертумъ Э. А., Дементьевъ К. Г., Дядь Г. Е., Иллоро А. Ю., Кобылянский О. Н., Коншинъ  
Н. В., Корвинъ-Круковский Г. О., Назаровъ М. Д., Оржеховскій П. В., Панцержинскій Ч. В., Паутовъ П. И., Писаревъ  
В. А., Поповъ Н. П., Рейнеръ К. И., Темниковъ И. Н., Урбановичъ И. Н., Уралець (псевд.), Фадѣевъ А. И., Шалаба-  
новъ А. А., Штраусъ Н. И. (†), профессоръ Томскаго университета Зайцевъ А. М., директоръ Екатеринбургской обсерваторіи  
Абельсъ Г. Ф., Штейнфельдъ Н. П. и мног. друг. лица. Въ 1899 году вновь приняли участіе гг. инженеры и техники: Б.  
Э. Бабель, П. П. Боклевскій (главный начальникъ уральскихъ заводовъ), Ф. И. Бостремъ (†), М. А. Буйневичъ, С. В. Ве-  
риго, А. А. Вольскій, Ф. Л. Гебауеръ, А. А. Гуви, Н. А. Жеребинъ, С. И. Зайковъ, Н. А. Зайцевскій, А. М. Ивановъ,  
А. С. Левитскій, Г. А. Марковъ, А. И. Онуфровичъ, Н. А. Пушкинскій (†), П. М. Сепвайнъ, Д. П. Сазоновъ, А. И. Умовъ,  
П. К. Штейнфельдъ, В. П. Ярко, почетный секретарь Уральского общ. люб. естествознанія О. Е. Клеръ, профессоръ Ка-  
занскаго университета А. А. Штукенбергъ и др. Въ 1900 г. кромѣ статей прежнихъ сотрудниковъ помѣщены статьи гг. ин-  
женеровъ и техниковъ: И. Г. Артемьева, И. А. Гамильтона, В. Е. Грума-Гржимайла, Ф. Иванова (Фрейбергъ), Р. Г. Миквица,  
Н. Я. Нестеровскаго, проф. М. А. Павлова, Л. Г. Романова, С. А. Стрельмана, Н. Н. Филиппова, Ф. Ф. Фосса, Н. М. Ша-  
дрина, А. К. Криночкина, П. А. Иванова, М. М. Эрихмана, проф. В. Н. Липина, Г. Я. Велогдина, С. А. Деви, Ф. К.  
Неголевскаго, Ябшевича, П. Размахина и др.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА СЪ ПЕРЕСЫЛКОЙ:  
на годъ шесть (6) руб., на полгода четыре (4) руб.

Таблица I.

Выплавка чугуна въ главнѣйшихъ государствахъ.

1870—1900 гг.

Года.	Выплавлено чугуна.							ВСЕГО.
	Соединенные Штаты.	Англія.	Германія.	Россия.	Франція.	Бельгія.	Остальные государства.	
	В ъ т ы с я ч а х ъ п у д о в ъ.							
1870	103.212	369.721	84.851	21.960	71.856	34.465	61.732	747.799
1871	105.591	410.835	95.404	21.594	52.460	37.149	64.111	787.144
1872	157.990	417.972	121.268	24.339	73.298	40.016	72.651	908.534
1873	158.783	407.053	136.701	23.058	83.387	37.027	77.653	923.662
1874	148.840	371.429	116.266	22.814	86.803	32.513	72.407	851.072
1875	125.477	394.609	123.769	26.047	86.376	32.940	70.943	860.161
1876	115.839	406.443	112.606	25.620	88.633	29.951	67.466	846.558
1877	128.100	409.676	117.913	25.010	85.400	28.670	64.660	859.429
1878	142.679	395.585	131.028	25.010	86.437	30.134	65.758	879.631
1879	170.007	371.673	135.847	26.230	82.045	27.328	65.148	878.278
1880	237.778	480.436	166.469	27.420	105.225	36.356	77.744	1.131.428
1881	256.932	519.354	177.754	28.661	115.900	38.125	86.202	1.222.928
1882	286.456	526.552	206.241	28.237	124.379	44.347	88.505	1.309.182
1883	284.931	526.369	211.670	29.408	126.087	47.031	98.753	1.324.249
1884	254.065	466.772	217.892	31.106	113.155	45.811	101.073	1.228.662
1885	250.771	449.509	228.872	32.110	99.369	43.615	103.092	1.207.434
1886	352.336	454.564	215.269	32.485	91.988	42.761	98.482	1.267.885
1887	307.842	468.663	238.327	37.389	95.648	45.994	99.983	1.383.846
1888	402.356	495.869	264.557	40.716	102.663	50.447	108.307	1.464.915
1889	480.131	515.938	275.964	45.182	105.713	50.752	114.089	1.587.769
1890	570.533	490.013	282.857	56.561	120.170	48.007	117.289	1.685.430
1891	513.315	459.086	271.572	61.340	117.059	41.968	114.889	1.579.229
1892	567.544	415.837	301.157	65.449	125.477	45.933	115.050	1.636.447
1893	441.579	432.429	304.146	70.140	122.183	45.445	104.737	1.520.669
1894	401.075	449.204	339.099	81.346	126.697	49.410	142.707	1.589.538
1895	585.417	489.342	353.068	88.665	122.305	50.569	138.682	1.828.048
1896	534.421	530.700	387.960	98.952	142.313	56.852	139.350	1.891.549
1897	598.227	544.730	420.229	114.781	150.792	62.464	153.494	2.044.720
1898	729.682	537.959	446.032	136.831	154.574	59.963	162.679	2.227.720
1899	844.179	576.694	489.769	165.533	156.587	74.420	205.033	2.512.215
1900	855.347	552.599	522.468	179.156	167.449	63.179	179.164	2.519.362

Таблица II.

Выплавка чугуна въ Россіи по районамъ.

1880—1900 гг.

Года.	Выплавлено чугуна на заводахъ:							ВСЕГО въ Россіи.
	Уральскихъ.	Замосков- ныхъ.	Южной и Юго-западн. Россіи.	Польскихъ и Сѣв.-западн. Россіи.	Сѣверныхъ.	Сибирскихъ.	Финлянд- скихъ.	
	В ъ т ы с я ч а х ъ п у д о в ѣ.							
1880	18.403	3.275	1.295	2.708	194	260	1.285	27.420
1881	19.084	3.387	1.553	2.969	121	265	1.282	28.661
1882	18.463	3.321	2.005	2.618	100	380	1.350	28.237
1883	19.724	3.418	1.940	2.772	168	372	1.014	29.408
1884	20.903	3.662	1.983	2.597	164	484	1.313	31.106
1885	21.591	3.649	2.205	2.790	149	424	1.398	32.110
1886	20.951	3.992	3.055	3.007	155	419	906	32.485
1887	23.426	4.374	4.158	3.933	117	402	979	37.389
1888	24.039	4.606	5.433	5.070	112	295	1.161	40.716
1889	24.726	5.108	8.468	5.639	109	313	819	45.182
1890	27.704	5.754	13.418	7.769	130	438	1.348	56.561
1891	29.924	6.177	15.457	7.770	190	513	1.309	61.340
1892	30.622	6.431	17.200	9.221	210	391	1.374	65.449
1893	30.919	7.173	20.044	10.107	194	431	1.272	70.140
1894	33.129	7.701	27.370	11.082	253	539	1.272	81.346
1895	33.100	7.710	34.043	11.653	179	587	1.393	88.665
1896	35.660	8.394	39.170	13.581	296	453	1.398	98.952
1897	40.697	10.867	46.349	13.989	348	648	1.883	114.781
1898	44.191	11.324	61.519	16.009	1.609	726	1.453	136.831
1899	44.836	14.855	82.662	18.845	1.958	726 <sup>1)</sup>	1.651	165.533 <sup>1)</sup>
1900	50.213	14.224	91.938	18.265	2.139	726 <sup>1)</sup>	1.651	179.156 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Приблизительно, принимая выплавку чугуна на заводахъ Сибири ту же, что и въ 1898 году.

Таблица III.

Производство стали и желѣза въ Россіи.

1890 — 1900 гг.

(съ подраздѣленіемъ на торговое желѣзо и рельсы).

Года.	Р а й о н ы.							ВСЕГО въ Россіи.
	Южный и Юго-западн.	Уральскій.	Польскій.	Замосковный.	Сѣверный и Сѣв.-западн.	Финляндскій.	Сибирскій.	
	В ъ т ы с я ч а х ъ п у д о в ъ.							
<b>Торговыхъ желѣза и стали <sup>1)</sup>.</b>								
1890	1.952	14.887	6.293	3.738	3.532	888	265	31.555
1891	1.446	15.668	5.295	3.635	4.167	1.051	287	31.549
1892	4.714	16.602	7.095	5.401	4.794	1.009	291	39.906
1893	5.594	17.468	8.103	5.137	4.886	698	262	42.148
1894	4.702	17.913	8.587	6.230	4.876	836	312	43.456
1895	3.677	17.228	9.221	6.734	5.791	1.035	90	43.776
1896	6.876	19.066	11.543	4.024	7.171	1.159	280	50.119
1897	8.409	19.909	12.022	9.367	9.613	1.394	220	60.934
1898	14.496	22.242	11.416	7.150	9.628	1.797	252	66.981
<b>Рельсовъ и бандажей <sup>1)</sup>.</b>								
1890	4.686	1.394	128	3.124	1.477	—	—	10.809
1891	5.363	1.757	588	1.757	1.032	—	—	10.497
1892	7.328	1.897	865	1.130	1.687	—	—	12.907
1893	8.564	2.160	1.242	1.317	2.789	—	—	16.072
1894	9.937	2.740	1.117	995	2.790	—	—	17.579
1895	12.416	2.663	1.592	1.190	3.086	—	—	20.947
1896	15.866	2.363	1.542	1.265	3.294	—	—	24.330
1897	16.610	3.907	1.788	1.595	3.180	—	—	27.080
1898	22.069	4.268	2.969	2.078	1.722	—	—	33.106
<b>И Т О Г О <sup>1)</sup>.</b>								
1890	6.638	16.281	6.421	6.862	5.009	888	265	42.364
1891	6.809	17.425	5.883	5.392	5.199	1.051	287	42.046
1892	12.042	18.499	7.960	6.531	6.481	1.009	291	52.813
1893	14.158	19.628	9.345	6.454	7.675	698	262	58.220
1894	14.639	20.653	9.704	7.225	7.666	836	312	61.035
1895	16.093	19.891	10.813	7.924	8.877	1.035	90	64.723
1896	22.742	21.429	13.085	5.289	10.465	1.159	280	74.449
1897	25.019	23.816	13.810	10.962	12.793	1.394	220	78.014
1898	36.565	26.510	14.385	9.228	11.350	1.797	252	100.087
1899	50.505	25.800	16.374	11.409	11.131	1.691	252 <sup>2)</sup>	117.162 <sup>2)</sup>
1900	55.289	28.319	20.384	10.917	9.798	1.691	252 <sup>2)</sup>	126.650 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> По свѣдѣніямъ Горнаго Департамента, а за 1899 и 1900 года по свѣдѣніямъ конторы желѣзнодорожниковъ.

<sup>2)</sup> Приблизительно, принимая производительность заводовъ Сибири ту же, что и въ 1898 г.

Таблица IV.

## ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ

частныхъ и казенныхъ горныхъ заводовъ въ 1899 и 1900 годахъ.

(По свѣдѣніямъ Высочайше утвержденной конторы желѣзозаводчиковъ).

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Желѣзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
I.							
<b>Сѣверные заводы.</b>							
<i>а) Частные.</i>							
Петербургской губерніи.							
1	Путиловскій О-ва Путиловскихъ зав. . . . .	—	—	513.506	521.181	4.169.542	3.400.555
2	Невскій Московскаго Товарищества . . . . .	—	—	—	—	594.460	583.853
3	С.-Петербургскій прокатный и проволочный О-ва желѣзопр. и пров. зав. . .	—	—	2.600.000	2.602.500	—	—
4	Александровскій сталелитейный О-ва Александр. сталелит. зав. . . . .	—	—	—	—	1.672.556	1.272.600
5	Доменный заводъ О-ва Александровскаго зав. въ Усть-Славянкѣ, бывш. „Ладога“	1.224.032	1.262.710	—	—	—	—
Олонецкой губерніи.							
6	Видлицкій чугунопл. О-ва Путил. зав. . . . .	380.294	434.075	—	—	—	—
7	Святноволоокскій } Сѣверн.	28.472	13.070	—	—	—	—
8	Сиговецкій . . . } горнопр. общ.	78.133	93.202	—	—	—	—
9	Тулмозерскій чугунопл. з. О-ва „Сталь“ . . . . .	13.938	113.030	—	—	—	—
Курляндской губерніи.							
10	Проволочный г. Беккера .	—	—	1.416.896	1.323.268	130.501	66.193
Итого на частныхъ Сѣверныхъ зав. . . . .		1.724.869	1.916.087	4.530.402	4.446.949	6.567.059	5.323.201

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
<i>б) Казенныя.</i>							
Олонецкій округъ.							
11	Александровскій . . . . .	49.720	36.306	—	—	33.954	28.221
12	Суоярвскій . . . . .	72.052	71.670	—	—	—	—
13	Валазминскій . . . . .	61.215	68.055	—	—	—	—
14	Кончезерскій . . . . .	50.393	46.806	—	—	—	—
Итого на Сѣверныхъ казенныхъ зав. . . . .		233.380	222.837	—	—	33.954	28.221
Всего на частныхъ и казен. Сѣверныхъ зав. . . . .		1.958.249	2.138.924	4.530.402	4.446.949	6.601.013	5.351.422
II.							
Уральскіе заводы.							
<i>а) Частныя:</i>							
Пермской губерніи.							
1	Кувинскій . . . . .	651.566	587.719	—	—	—	—
2	Добрянскій . . . . .	—	—	530.240	565.991	313.711	226.892
3	Софійскій . . . . .	—	—	—	—	—	—
4	Очерскій и вспомо- гательный Павловскій	—	—	336.403	396.520	—	—
5	Кыновскій . . . . .	532.975	383.375	190.252	184.618	—	—
6	Чермозскій . . . . .	483.911	644.373	572.272	401.910	—	245.738
7	Кизеловскій . . . . .	1.556.273	1.693.536	—	—	—	—
8	Полазнинскій . . . . .	—	—	273.810	389.626	—	—
9	Лысьвенскій . . . . .	—	—	431.066	172.612	—	381.995
10	Бисерскій . . . . .	675.384	576.109	—	—	—	—
11	Кусъе-Александров- скій . . . . .	575.009	792.768	—	—	—	—
12	Теплогорскій . . . . .	522.291	527.746	—	—	—	—

№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
13	Юго-Камскій и вспомогат. Варваринскій наслѣдникъ графа А. П. Шувалова .	—	—	313 995	352.443	—	—
14	Чусовской .	424.155	923.201	—	—	768.798	817.802
15	Пашійскій .	1.529.731	1.631.994	—	—	—	—
16	Нытвенскій .	—	—	—	—	814.000	976.166
17	Пожевской и вспомог. Елизавето-Пожевской гг. Всеволожскихъ . . . . .	—	—	344.515	—	—	—
18	Кутимскій Волжско-Вишерскаго Акціонернаго Общества . . . . .	992.601	885.944	—	—	—	—
19	Лукьяновскій М. И. Лукьянова . . . . .	—	110.492	—	—	—	—
20	Александровскій . . . . .	633.424	649.176	—	—	—	—
21	Никитинскій . . . . .	—	—	356.319	361.392	—	—
22	Нижне-Тагильскій . . . . .	1.272.568	1.234.492	114.448	204.551	42.751	44.241
23	Нижне-Салдинскій . . . . .	1.984.966	1.967.277	181.391	65.917	1.057.641	1.601.595
24	Верхне-Салдинскій . . . . .	784.295	805.153	653.086	783.692	5.912	7.421
25	Черноисточинскій . . . . .	—	—	358.295	326.265	21.310	38.967
26	Висимо-Уткинскій . . . . .	—	—	726.796	606.011	—	4.704
27	Висимо-Шайтанскій . . . . .	382.881	448.680	—	—	—	—
28	Лайскій . . . . .	—	—	—	—	—	—
29	Сосьвинскій . . . . .	597.986	502.926	281.183	349.699	—	—
30	Надеждинскій стал. . . . .	2.458.169	2.587.195	—	—	2.119.239	2.809.634
31	Нейво-Алапаевскій . . . . .	813.550	892.363	907.220	905.300	—	—
32	Нейво-Шайтанскій . . . . .	378.403	305.051	536.402	608.279	—	—
33	Верхне-Синячихинскій . . . . .	287.448	349.298	—	—	—	—
34	Ирбитскій . . . . .	334.079	189.604	201.186	247.956	—	—

Наслѣдниковъ П. П. Демидова.

Насл. С. С. Яковлева.

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
35	Верхъ-Исетскій . . . . .	469.923	409.279	487.686	500.803	—	—
36	Режевскій . . . . .	389.412	566.300	309.162	338.070	—	—
37	Верхне-Нейвинскій . . . . .	—	—	276.302	250.871	—	—
38	Нейво-Рудянскій . . . . .	488.450	455.240	1.085	1.481	—	—
39	Верхне-Тагильскій . . . . .	231.990	634.336	6.612	1.875	—	—
40	Сылвинскій . . . . .	—	—	287.497	302.703	—	—
41	Нижне-Сылвинскій . . . . .	—	—			—	—
42	Уткинскій . . . . .	368.204	534.064	5.296	1.289	—	—
43	Шайтанскій . . . . .	—	—	2.316	2.271	—	—
44	Невьянскій . . . . .	714.101	643.402	—	—	—	—
45	Петрокаменскій . . . . .	410.955	411.566	50.764	28.920	—	—
46	Сысертскій . . . . .	703.789	660.172	350.834	360.769	—	—
47	Верхъ-Сысертскій . . . . .	—	—	368.364	354.105	—	—
48	Ильинскій . . . . .	—	—	192.792	232.924	—	—
49	Полевской . . . . .	—	—	231.602	323.466	—	—
50	Съверскій . . . . .	834.034	1.212.738	79.383	128.089	—	—
51	Нижне-Сергинскій и вспомог. Атигскій . . . . .	619.434	488.243	—	—	333.770	175.297
52	Верхне-Сергинскій . . . . .	427.366	547.562	171.296	223.325	223.313	204.592
53	Михайловскій . . . . .	—	—	—	—	415.018	518.776
54	Нижне-Уфалейскій и вспомог. Суховярск. . . . .	606.441	620.886	271.088	278.407	127.274	229.655
55	Верхне-Уфалейскій . . . . .	615.636	487.631	173.432	232.168	—	—
56	Верхне и Нижне-Кыш- тымскій . . . . .	788.375	720.708	607.087	622.153	—	—
57	Каслинскій и Течен- скій вспомог. . . . .	386.837	584.399	180.337	285.977	—	—
58	Нязепетровскій и Ше- махинскій вспомо- г. . . . .	504.876	804.611	378.872	422.166	—	—

Н-въ Графини Н. А. Стенбокъ-Ферморъ.

Насл. П. С. Яковлева.

Г. Г. Соломирского и Н-въ Турчанниковыхъ

Тов. Серг.-Уфалейск. зав.

Н-въ Л. И. Рас-торгуева.

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Желѣзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
59	Ревдинскій.	634.045	603.094	359.900	338.390	—	—
60	Маринскій.	—	—	89.940	82.537	—	—
61	Бисертскій.	—	—	120.584	82.917	—	—
62	Верхне и Нижне-Шайтанскій Н-въ П. В. Бергъ .	455.070	525.374	342.387	292.954	—	—
63	Билимбаевскій	592.398	545.543	—	—	—	—
64	Уткинскій . . .	689.030	714.452	—	—	—	—
65	Камбарскій г. Кондюрина .	—	—	34.943	—	—	—
66	Молебскій .	274.969	204.351	—	—	—	—
67	Суксунскій.	—	—	5.902	17.832	—	—
Уфимской губерніи.							
68	Симскій . . .	916.327	1.014.154	—	—	—	—
69	Миньярскій .	—	—	330.310	297.527	600.906	621.089
70	Николаевскій.	531.711	449.858	—	—	—	—
71	Балашевскій	—	127.834	—	—	—	—
72	Катавъ-Ивановскій.	1.007.667	1.080.240	—	—	946.774	1.032.476
73	Усть-Катавскій . . .	—	—	132.912	186.170	—	—
74	Юрюзань-Ивановскій	984.029	987.772	280.327	434.226	139.630	190.930
75	Воскресенскій г. В. А. Пашкова . . . . .	318.890	295.625	—	—	—	—
76	Архангельскій Уфимскаго горнопром. общ. . . . .	8.722	532.764	—	—	—	—
77	Никольскій Архипова и Михайлова . . . . .	1.146	22.180	—	—	—	—
78	Лемезинскій О-ва Комаровскихъ желѣзорудн. мѣсторожденій . . . . .	—	423.038	—	—	—	—
Оренбургской губерніи.							
79	Бѣлорѣцкій.)	1.022.140	1.301.184	463.594	434.398	523.091	533.240
80	Тирлянкій.)	669.742	698.175	268.759	236.922	178.613	209.389
81	Узянскій . . . . .	528.088	494.584	—	—	—	—
82	Кагинскій . . . . .	568.884	574.334	—	—	—	—

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
83	Авзяно-Петровский Урало-Волжск. металлург. о-ва.	1.007.312	921.704	—	—	—	—
84	Зигазинскій гг. Шамова и Кальсина . . . . .	649.238	681.180	—	—	—	—
85	Инзерскій . . . . .	858.706	787.235	—	—	—	—
86	Лапыштинскій } Инзерск. Горнозав. О-ва.						
<b>Вятской губерніи.</b>							
87	Омутнинскій . . . . .	476.536	412.483	152.748	154.238	—	—
88	Пудемскій . . . . .	—	—	66.652	61.697	—	—
89	Песковскій . . . . .	45.419	470.852	—	—	—	—
90	Кирсинскій . . . . .	—	—	224.950	277.356	—	—
91	Главно-Холуницкій и Богородскій вспомогательн. . . . .	—	—	546.861	547.152	—	—
92	Климковскій . . . . .	398.734	402.667	—	—	—	—
93	Черно-Холуницкій . . . . .	82.081	332.512	14.354	13.960	—	—
94	Залазинскій . . . . .	206.610	290.326	—	—	—	—
<b>Вологодской губерніи.</b>							
95	Кажимскій . . . . .	—	—	48.598	70.179	—	—
96	Нючпасскій . . . . .	85.737	88.697	961	386	—	—
97	Нювчимскій . . . . .						
<b>Итого на частн. Уральскихъ зав. . . . .</b>							
		<b>39.958.097</b>	<b>44.030.626</b>	<b>15.226.703</b>	<b>15.343.455</b>	<b>8.631.141</b>	<b>10.870.599</b>
<b>б) Казенные:</b>							
<b>Пермской губерніи.</b>							
98	Пермск. пушечн. завод. . . . .	—	—	—	7.757	—	96.374
99	Кушвинскій . . . . .	929.339	985.156	—	—	—	—
100	Верхнатуринскій . . . . .	614.706	631.807	—	—	—	—
101	Баранчинскій . . . . .	512.379	610.100	—	—	—	—

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
102	Нижнетуринскій . . . . .	19.692	256.674	153.489	174.269	5.092	8.870
103	Серебрянскій . . . . .	275.099	366.176	213.426	176.543	—	—
104	Каменскій . . . . .	522.200	643.000	—	—	—	—
105	Нижиенсетскій . . . . . Уфимской губерніи.	—	—	155.252	152.804	—	—
106	Златоустовскій . . . . .	626.288	774.824	363.917	317.267	137.747	169.476
107	Саткинскій . . . . .	901.139	1.643.815	—	168	—	—
108	Кусинскій . . . . .	476.965	270.484	—	—	—	—
109	Артинскій . . . . . Вятской губерніи.	—	—	59.470	62.031	97.912	137.619
110	Воткинскій . . . . .	—	—	444.716	797.932	311.610	3.750
Итого на казен. Уральскихъ зав. . . . .		4.877.807	6.182.036	1.390.270	1.688.771	552.361	416.089
Всего на частныхъ и казенныхъ Уральскихъ заводахъ . . . . .		44.835.904	50.212.662	16.616.973	17.032.326	9.183.502	11.286.688
III.							
<b>Замосковные заводы</b>							
<i>Частные:</i>							
Нижегородской губерніи							
1	Выксунскій . . . . .	965.812	1.344.639	—	—	—	—
2	Нижне-Выксунскій . . . . .	—	—	492.880	465.175	935.740	896.150
3	Вильскій . . . . .	—	—	31.465	21.900	—	—
4	Велетминскій . . . . .	—	—	—	—	—	—
5	Доцатинскій . . . . .	—	—	—	—	65.925	92.240
6	Проволочный . . . . .	—	—	110.630	122.510	—	—
7	Кулебакскій О-ва Коломенскихъ машиностроительныхъ заводовъ . . . . .	718.396	500.750	125.617	—	1.033.301	1.448.706

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
8	Илевскій Т-ва Шиповскихъ завод. . . . .	640.344	754.334	—	—	—	—
9	Балыковскій въ арендѣ О-ва Шиповск. зав. (Государ. Банка) . . . . .	800.158	498.820	—	—	—	—
10	Бушуевскій М. И. Лукьянова . . . . .	69.389	91.645	—	—	—	—
11	Князь-Ивановскій бр. Поповыхъ . . . . .	73.065	67.992	—	—	—	—
12	Ташинскій Т-ва Ташинскаго завода . . . . .	581.734	759.435	217.111	295.649	—	—
13	Сатисскій . . . . .	164.696	195.309	128.900	156.363	—	—
14	Сормовскій Акц. Об. „Сормово“ . . . . .	—	—	211.556	165.871	1.172.152	1.877.734
15	Заводъ г. Рукавишникава.	—	—	—	—	—	—
16	Александровскій (Пятовскій)	—	—	—	—	—	—
Владимірской губерніи.							
17	Колпинскій Т-ва Московскихъ металл. заводовъ.	485.589	490.374	—	93.570	—	—
18	Гусевскій . . . . .	103.410	84.891	173.209	163.793	—	—
19	Верхне-Унженскій . . . . .	118.062	60.209	—	—	—	—
20	Бѣлоключевскій . . . . .	165.027	104.893	115.949	91.760	—	—
21	Лубянскій . . . . .	—	127.401	—	—	—	—
22	Егорьевскій (Меленковскаго уѣзда) г. Рыбина . . . . .	23.029	10.125	—	—	—	—
Рязанской губерніи.							
23	Сынтулъскій насл. И. Баташева . . . . .	130.646	72.635	—	—	—	—
24	Сентурекскій бр. Громовыхъ.	70.411	42.859	53.000	35.825	—	—
25	Лашма бр. Черновыхъ . . . . .	130.646	133.211	—	—	—	—
26	Истинскій . . . . .	69.027	44.782	—	—	—	—

№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
<b>Тамбовской губерніи.</b>							
27	Вознесенскій Т-ва Шиповскихъ зав. . . . .	—	—	685.144	739.111	—	—
<b>Пензенской губерніи.</b>							
28	Авгарскій г. Голова . . .	27.493	28.524	—	—	—	—
<b>Московской губерніи.</b>							
29	Андроновскій Т-ва Московскихъ металл. завод. . .	—	—	329.239	352.212	2.237.273	2 581.708
30	Семеновскій О-ва Семен. сталелит. завод. . . . .	—	—	—	—	43.300	45.270
<b>Тульской губерніи.</b>							
31	Дубенскій бр. Мосоловыхъ.	143.302	136.645	—	—	—	—
32	Судаковскій Т-ва Тульскихъ дом. печей . . . . .	4.926.584	3.845.004	—	—	—	—
<b>Калужской губерніи.</b>							
33	Ханинскій г-жи Киселевой.	123.812	112.067	—	—	—	—
34	Черепетскій Т-ва Тульскихъ дом. печей . . . . .	293.096	243.676	—	—	—	—
35	Богдано-Петровскій . . . . .	82.558	73.098	—	—	—	—
36	Дугненскій . . . . .						
37	Песочинскій . . . . .	164.091	158.499	—	—	—	—
38	Серенскій . . . . .						
39	Мышегскій О-ва Мышегск. горн. зав. . . . .	335.037	1.240.879	—	—	—	—
40	Людиновскій . . . . .	334.423	327.338	122.442	105.605	—	—
41	Сукременскій . . . . .						
42	Песочинскій . . . . .						
43	Ресетинскій . . . . .						
44	Сенетско - Ивановскій (Хатьковскій).						
Т-ва Малцевскихъ заводовъ.		803.669	318.346	—	—	—	—
		297.689	308.331	—	—	—	—
		178.353	138.134	—	—	—	—
		176.230	157.895	—	—	—	—

№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
45	Думиническій г. Пышлакова и Лабунскаго . . .	334.867	288.649	—	—	—	—
46	Дудинскій М. А. Булгакова.  Орловской губерніи.	211.600	209.407	—	—	—	—
47	Жуковскій г. Радусевича .	210.906	217.429	—	—	—	—
48	Бытошевскій насл. г. Мельникова . . . . .	94.747	99.327	—	—	—	—
49	Въжицкій О-ва Брянскихъ заводовъ . . . . .	1.175.493	795.900	674.497	441.650	2.493.229	2.602.600
Итого на частныхъ Замоск. зав. . . . .		14.854.755	14.224.252	3.471.559	3.250.182	7.937.620	7.666.674
IV.							
<b>Южные заводы.</b>							
<i>Частные:</i>							
Донской области.							
1	Сулинскій г. Пастухова . .	2.380.000	2.464.876	1.446.898	1.568.320	—	—
2	Таганрогскій Таганрогск. металл. О-ва . . . . .	4.165.127	4.898.196	—	—	4.112.260	3.867.759
3	Магбевскіе стал. заводы .	1.275.240	2.920.274	—	—	—	1.033.680
Екатеринославской губерніи.							
4	Юзовскій зав. Новороссійскаго О-ва . . . . .	17.732.389	16.612.924	990.749	1.178.590	14.383.241	8.684.243
5	Заводъ Никополь - Мариупольскаго О-ва . . . . .	3.167.700	4.761.870	2.084.300	—	325.000	2.320.741
6	Петровскій зав. Рус.-Бельг. мет. Общ. . . . .	9.484.651	9.311.936	—	—	6.978.651	7.600.375
7	„Русскій Провидансъ“ . .	2.564.076	4.486.410	—	—	—	2.923.636
8	Александровскій Южно-Россійскаго Общества Брянскаго завода . . . . .	9.810.309	9.041.450	135.591	70.329	5.194.593	6.614.747
9	Днѣпровскій Южно-Русскаго Днѣпровскаго О-ва . .	11.523.979	13.024.884	231.111	13.875	10.285.508	10.566.739

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Желѣзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
10	Екатеринославскій сталел. зав. . . . .	—	—	—	—	—	—
11	Дружковскій Донецкаго Общества . . . . .	5.733.372	5.878.147	—	—	3.485.537	4.938.285
12	Краматорскій зав. Крамат. металл. О-ва . . . . .	—	933.999	—	—	—	—
13	Донецко-Юрьевскій Донецко - Юрьевскаго металл. О-ва . . . . .	7.971.428	6.792.017	482.000	197.787	262.000	1.925.637
14	Ольховскій зав. . . . .	2.338.833	4.730.885	—	—	—	—
15	Металлург. заводъ алмазнаго каменноугольн. акц. О-ва . . . . .	—	910.972	—	—	—	—
16	Заводъ Общества Русскихъ трубопрокатныхъ заводовъ . . . . .	—	—	—	—	—	—
17	Машиностр. зав. Гартмана.	—	—	—	—	—	1.870.000
18	Верхнеднѣпровскій заводъ Верхнеднѣпр. Общ. . . . . Таврической губерніи.	851.698	—	—	—	—	—
19	Керченскій заводъ О-ва Керченскихъ металлург. зав. и рудниковъ . . . . . Херсонской губерніи.	—	1.553.632	—	—	—	—
20	Гданцевскій Акціон. Общ. Криворогскихъ рудъ . . . . .	3.052.482	3.227.520	—	—	—	—
21	Крюковскій Кременчугск. Акц. О-ва . . . . .	440.045	281.972	—	—	—	—
	<b>Итого на частныхъ Южныхъ завахъ . . . . .</b>	<b>82.491.329</b>	<b>91.831.964</b>	<b>5.370.649</b>	<b>2.831.114</b>	<b>45.026.790</b>	<b>52.345.842</b>
	<b>V.</b>						
	<b>Юго-Западные заводы.</b>						
	<i>Части:</i>						
	Волынской губерніи.						
1	Денешевскій гг. Дурилинныхъ, въ арендѣ Денешевского Товарищ. . . . .	76.493	43.960	108.832	112.533	—	—

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамиліи владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
2	Ягоденскій А. п. М. Дурлиныхъ . . . . .	55.767	48.535	—	—	—	—
3	Крапивенскій Е. С. Мезенцевой . . . . .	—	—	—	—	—	—
4	Эмилъчинскій С. Уварова .	33.152	13.843	—	—	—	—
5	Турчинецкій Муравьева, аренд. Мандельштамомъ.	5.245	—	—	—	—	—
<b>Итого на юго-Западныхъ заводахъ . . . . .</b>		<b>170.657</b>	<b>106.338</b>	<b>108.832</b>	<b>112.533</b>	—	—
VI.							
<b>Польскіе заводы.</b>							
<i>а) Частные:</i>							
Петроковской губерніи.							
1	Гута-Банкова, Акціонернаго Об-ва . . . . .	6.197.226	5.929.304	22.000	4.033.556	5.699.657	5.761.197
2	Екатерина, О-ва Кенигсъ и Лаура Гютте . . . . .	1.722.958	1.728.730	1.823.284	593.709	—	840.728
3	Александръ, Общ. Милевницк. зав. . . . .	—	—	400.153	1.302.000	1.396.698	365.000
4	Пушкинъ, графа фонъ-Допнермаркъ . . . . .	—	—	644.857	581.307	—	—
5	Старая Кузница г. Курлянда.	39.943	10.466	—	—	—	—
6	Бляховня (въ арендѣ О-ва „Соединенные зав. Королевскій и Лауры“) . . .	30.807	3.309	—	—	—	—
7	Чугунопл. зав. „Ченстоховъ“ О-ва металлургическихъ заводовъ Гантке .	1.131.382	1.728.227	—	—	—	550.207
Плоцкой губерніи.							
8	Бржезно, г-жи Наимской . .	—	—	—	—	—	—

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
		Радомской губерніи.					
9	Акц. О-ва Стараховицкихъ зав. (Стараховице, Михайловъ и Нетулиско) . .	798.422	2.066.502	605.278	617.856	—	279.489
10	О-ва Островецкихъ завод. Климкевичевскій заводъ.	4.081.433	3.104.180	—	—	4.226.948	4.239.215
11	Бодзеховскій бр. Котковскихъ . . . . .	400.768	254.579	294.835	143.494	—	180.500
12	Пржисухскіе зав., гр. Дембинскаго (Яновъ, Топорня, Млыни и Руда-Маленецкая) . . . . .	154.921	59.045	124.472	76.940	—	—
13	Т-ва горн. заводовъ Руда-Маленецкая (Кавенчинъ, Маленець и Руда-Маленецкая) . . . . .	128.261	141.407	180.457	129.726	—	—
14	Ближинскій графа Платера.	112.753	85.856	—	—	—	—
15	Сталедѣлательный зав. въ Ближинѣ Акціон. О-ва „гр. Л. Борель-Платеръ“	—	—	—	—	580.970	430.550
16	О-ва Хлевисскихъ горн. зав. (Надольня, Павловъ) . .	222.394	—	135.858	111.418	—	—
17	Некланскій зав. графа Платера (Фурмановъ, Вонглевъ, Маловесь) . . . . .	190.953	365.867	—	—	—	—
18	Кузница Барковецкая, кн. М. Четвертинской . . . . .	41.200	57.252	—	—	—	—
19	Копскій зав. гр. Тарновскаго . . . . .	2.254.369	1.792.811	—	—	—	—
20	Фальковскій бр. Якубовскихъ . . . . .	19.525	—	—	—	—	—
21	Скурницкій г. Циховскаго.	90.543	73.297	—	—	—	—
22	Неборовскій г. Дуткевича .	—	—	62.600	—	—	—
23	Мрочковъ (каз. зав. у г. Витвитскаго) . . . . .	52.622	65.686	—	—	—	—
24	Фидорскій г. Вегмейстера .	122.691	20.758	—	—	—	—

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
25	Ржуцовскій г. Можеевского.	—	—	31.000	—	—	—
26	Маленець (М. Левина) . .	—	—	—	—	—	—
27	Скаржискіе О-ва Скаржискихъ зав. . . . .	676.848	556.455	—	—	13.942	7.253
28	Хелбъ . . . . .	—	—	3.000	2.600	—	—
29	Млыны (въ ар. Знаменскаго)	—	—	13.508	4.836	—	—
30	Мала-весь (въ ар. Вейсмана),	—	—	2.500	2.550	—	—
<b>Кѣлецкой губерніи.</b>							
31	Щецновскій прусск. маіора Блюментала (Войцѣховъ).	—	11.047	—	—	—	—
32	Гута Ядвига въ Кузникахъ, И. Друста и К <sup>о</sup> . . . . .	—	—	—	—	—	—
33	Красновскій г. Дуткевича .	139.003	16.722	—	—	—	—
<b>Виленской губерніи.</b>							
34	Заводъ Рудня } г. Воевод-	47.695	45.088	—	—	—	—
35	Клѣтищенскій } ского.	—	—	22.872	43.461	—	—
Итого на частн. Польскихъ зав. . . . .		18.656.717	18.116.588	4.366.674	7.643.453	11.918.215	12.654.139
<b>б) Казенные:</b>							
36	Реевскій чугун. и литейн. зав. . . . .	37.304	78.860	—	—	—	—
37	Взинскій . . . . .	—	—	—	—	—	—
38	Мостковскій . . . . .	150.896	69.384	—	—	—	—
39	Сельпійскій . . . . .	—	—	88.827	85.927	—	—
Итого на казен. Польскихъ зав. . . . .		188.200	148.244	88.827	85.927	—	—
Всего на частн. и казенныхъ Польск. зав. . . .		18.844.917	18.264.832	4.455.501	7.729.380	11.918.215	12.654.139

№№ по порядку.	Дѣйствовавшіе заводы (наименованіе ихъ и фамилія владѣльца).	Чугунъ.		Жельзо.		Сталь.	
		1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
		VII.					
<b>Сибирскіе частныя заводы.</b>							
1	Николаевскій . . . . .	147.314 <sup>1)</sup>	147.314 <sup>1)</sup>	34.153 <sup>1)</sup>	34.153 <sup>1)</sup>	177 <sup>1)</sup>	177 <sup>1)</sup>
2	Ново-Николаевскій . . . . .	268.663 <sup>1)</sup>	268.663 <sup>1)</sup>	—	—	—	—
3	Абаканскій . . . . .	122.863 <sup>1)</sup>	122.863 <sup>1)</sup>	84.525 <sup>1)</sup>	84.525 <sup>1)</sup>	—	—
Итого на Сибир. частн. заводахъ . . . . .		538.840 <sup>1)</sup>	538.840 <sup>1)</sup>	118.678 <sup>1)</sup>	118.678 <sup>1)</sup>	177 <sup>1)</sup>	177 <sup>1)</sup>
Всего на частныхъ заводахъ . . . . .		158.395.264	170.764.695	33.193.497	33.746.364	80.081.002	88.860.632
Всего на казенныхъ заводахъ . . . . .		5.299.287	6.553.117	1.479.097	1.774.698	586.315	444.310
Итого на всѣхъ частн. и казен. заводахъ . . . . .		163.694.551	177.317.812	34.672.594	35.521.062	80.667.317	89.304.942
VIII.							
Кабинета Его Величества заводы . . . . .		187.277 <sup>1)</sup>	187.277 <sup>1)</sup>	133.461 <sup>1)</sup>	133.461 <sup>1)</sup>	—	—
IX.							
Финляндскіе заводы . . . . .		1.650.742	1.650.742	912.957	912.957	777.732	777.732
Производительность на всѣхъ заводахъ Имперіи . . . . .		165.532.570	179.155.831	35.719.012	36.567.460	81.445.049	90.082.674

<sup>1)</sup> Свѣдѣній не доставлено; принята производительность 1898 г.



**Распределение продуктовъ желѣзодѣлательнаго  
(между казной, желѣзными доро  
по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ заводовъ статистическимъ**

Заводъ.	Выработано		В ы п у щ е н о Наименованіе продуктовъ.
	Чугуна.	Готовыхъ же- лѣза и стали.	
<b>Доменные заводы:</b>			
Юзовскій, Новороссій- скаго металлургиче- скаго Общества.	16.612.924	9.862.833	Чугунъ . . . . . Рельсы желѣзнодорожные . . . . . Мильбарсъ . . . . . Желѣзо и сталь полосов., сорт. под- кладки, накладки, рудничн. рельсы. . Болты и костыли . . . . .
			Итого пудовъ . . . . . или въ % . . . . .
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . . } „ II полугодіе . . . . .
<b>Днѣпровскій, Южно-Рус- скаго Днѣпровскаго металлургическаго Об- щества.</b>	13.024.884	10.580.614	Чугунъ . . . . . Рельсы для жел. дор. . . . . „ рудничные . . . . . Балки и швеллера . . . . . Желѣзо и сталь сортов. . . . . Проволока . . . . . Листы . . . . . Накладки и подкладки . . . . . Оси вагонныя, паровозныя и тендерныя . Оси обточенныя . . . . .

**производства заводовъ Юга Россіи въ 1900 г.  
гами и прочими потребителями)  
бюро Съѣздовъ Горнопромышленниковъ Юга Россіи.**

н а р ы н о к ъ.				Употреблено на собствен. надобности, но не на пе- редѣль.	И Т О Г О.
Казнѣ и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребителямъ	Въ томъ числѣ:			
		Чугуна.	Желѣза и стали.		
97.060	6.056.108			763.324	6.916.492
5.039.255	214.696			72.208	5.326.159
—	1.161.755			—	1.161.755
261.120	375.533			143.220	779.873
16.171	3.453			945	20.569
<b>5.413.606</b>	<b>7.811.545</b>	<b>6.153.168</b>	<b>7.071.983</b>	<b>979.697</b>	<b>14.204.848</b>
38,1	55,0			6,9	100,0
2.681.439	3.547.229			565.846	6.794.514
2.732.167	4.264.316			413.851	7.410.334
—	130.710			—	130.710
2.244.796	237.683			29.526	2.512.005
—	80.587			300	80.887
25.547	972.217			30.060	1.027.824
266.997	2.224.109			145.295	2.636.401
—	573.665			4.423	578.088
74.015	1.578.540			100.031	1.752.586
479.804	23.683			1.309	504.796
94.103	281.355			38	375.496
—	40.836			—	40.836

Заводъ.	Выработано.		В ы п у щ е н о Наименованіе продуктовъ.	н а р ы н о к ъ.				Употреблено на собствен. надобности, но не на пердѣль.	И Т О Г О.
	Чугуна.	Готовыхъ желѣза и стали.		Казнѣ и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребителямъ	Въ томъ числѣ:			
						Чугуна.	Желѣза и стали.		
			Бандажи . . . . .	312.853	739.269			28	1.052.150
			Колесные центры . . . . .	—	4.843			—	4.843
			Скаты вагонные . . . . .	79.602	64.254			—	143.856
			Котлы паровые . . . . .	—	17.563			—	17.563
			Днища для котловъ . . . . .	—	25.799			—	25.799
			Трубы чугунныя . . . . .	14.831	141.440			30.543	186.814
			Отливки чугуна. I-й плавки . . . . .	—	1.205			143.493	144.698
			„ „ II-й „ . . . . .	—	563			797.672	798.235
			Металлическія издѣлія . . . . .	—	10.470			—	10.470
			Разныя издѣлія . . . . .	470	36.571			—	37.041
			Итого пудовъ . . . . .	3.593.018	7.185.362	288.749	10.489.631	1.282.718	12.061.098
			или въ % . . . . .	29,8	59,6			10,6	100,0
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	1.691.724	3.261.923			569.411	5.523.057
			„ II полугодіе . . . . .	1.901.294	3.923.439			713.307	6.538.039
			Чугунъ . . . . .	18.360	552.622			—	570.982
			Сталь въ болванкахъ . . . . .	—	1.117.050			—	1.117.050
			Крицы и пудльбарсъ . . . . .	—	90.971			—	90.971
			Рельсы рудничные . . . . .	—	7.957			89	8.046
			„ желѣзнодорож. I сорта . . . . .	3.310.473	296.309			3.833	3.610.615
			„ „ II „ . . . . .	—	168.658			28.757	197.415
			Желѣзо и сталь сортовая . . . . .	874	1.697.694			138.002	1.836.570
			Рельсовые скрѣплен. (болты, костыли, накладки, подкладки) . . . . .	200.012	18.367			10.413	228.792
			Стальное фасонное литье . . . . .	—	—			33.796	33.796
			Мосты . . . . .	146.672	6.198			—	152.870
			Трубы чугунныя . . . . .	115.303	578.657			10.258	704.218
			Литье чугунное разное . . . . .	1.625	4.622			301.367	307.614

Александровскій, Брянскаго Южно-Россійскаго Общества.

9.041.450 6.685.076

Заводъ.	Выработано.		В ы п у щ е н о н а р ы н о к ъ .				Употреблено на собствен. надобности, но не на передѣль.	И Т О Г О .	
	Чугуна.	Готовыхъ же- лѣза и стали.	Наименованіе продуктовъ.	Казнѣ и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребителямъ	Въ томъ числѣ:			
						Чугуна.			Желѣза и стали.
			Металлич. издѣлія (балки, стропила, кузнечныя поковки) . . . . .	324	20.420		—	20.744	
			Мѣдное литье . . . . .	—	—		3.532	3.532	
			Итого пудовъ . . . . .	3.793.643	4.559.525	1.271.189	7.081.979	8.883.215	
			или въ % . . . . .	42,7	51,3		6,0	100,0	
			Въ томъ числѣ { за I полугодіе . . . . .	1.900.437	2.176.890		282.745	4.360.072	
				„ II полугодіе . . . . .	1.893.206	2.382.635		247.302	4.523.143
Петровский, Русско-Бельгійскаго металлургическаго Общества.	9.311.936	7.600.375	Чугунъ . . . . .	—	295.142		—	295.142	
			Шпигель . . . . .	—	147.750		—	147.750	
			Сталь въ болванкахъ . . . . .	—	134.642		—	134.642	
			Рельсы . . . . .	3.879.135	1.469.384		75.575	5.424.094	
			Балки . . . . .	—	1.042.927		18.086	1.061.013	
			Желѣзо сортовое . . . . .	—	14.160		3.659	17.819	
			Чугунныя и стальные отливки, желѣзные и стальные издѣлія . . . . .	—	24.449		118.261	142.710	
			Итого пудовъ . . . . .	3.879.135	3.128.454	295.142	6.712.447	7.223.170	
			или въ % . . . . .	53,7	43,3		3,0	100,0	
			Въ томъ числѣ { за I полугодіе . . . . .	2.214.669	1.869.557		83.035	4.167.261	
				„ II полугодіе . . . . .	1.664.466	1.258.897		132.546	3.055.909
Донецко-Юрьевскій, Донецко-Юрьевскаго металлургическаго Общества.	6.792.017	2.123.424	Чугунъ . . . . .	35.008	3.677.427		—	3.712.435	
			Сталь сортовая . . . . .	116.938	860.227		25.138	1.002.303	
			„ листовая . . . . .	3.037	31.234		22.925	57.196	
			Сталь фасонная . . . . .	87.047	808.168		27.391	922.606	
			Стальные отливки . . . . .	—	—		41.493	41.493	

З а в о д ъ.	Выработано.		В ы п у щ е н ы е Наименованіе продуктовъ.	Р ы н о к ъ.				Употреблено на собствен. надобности, но не на пе- редѣль.	И Т О Г О.
	Чугуна.	Готовыхъ же- лѣза и стали.		Казнь и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребителямъ	Въ томъ числѣ:			
						Чугуна.	Желѣза и стали.		
			Чугунныя отливки . . . . .	—	1.236			336.427	337.663
			Мѣдныя отливки . . . . .	—	—			1.639	1.639
			Итого пудовъ . . . . .	242.030	5.378.292	3.713.671	1.906.651	455.013	6.075.335
			или въ % . . . . .	4,0	88,5			7,5	100,0
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	—	2.977.568			210.030	3.187.598
			} „ II полугодіе . . . . .	242.030	2.400.724			244.983	2.887.737
Дружковский, Донецкаго Общества желѣзодѣ- лательнаго и стали- литейн. производствъ.	5.878.147	4.938.285	Рельсы I сорта . . . . .	3.505.377	—			—	3.505.377
			„ II сорта . . . . .	—	1.271.794			19.468	1.291.262
			Разныя балки . . . . .	—	4.292			1.968	6.260
			Сортовое желѣзо . . . . .	—	51.960			3.058	55.018
			Листовое желѣзо . . . . .	—	319.532			8.834	328.366
			Проволока . . . . .	—	495.282			215	495.497
			Чугунное литье . . . . .	—	—			338.000	338.000
			Итого пудовъ . . . . .	3.505.377	2.142.860	—	5.648.237	371.543	6.019.780
			или въ % . . . . .	58,0	35,6			6,4	100,0
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	1.618.091	1.521.800			12.675	3.152.566
			} „ II полугодіе . . . . .	1.887.286	621.060			358.868	2.867.214
Таганрогскій, Таганрог- скаго металлургиче- скаго Общества.	4.898.196	3.867.759	Чугунъ . . . . .	—	73.458			—	73.458
			Стальные заготовки . . . . .	—	220.925			—	220.925
			Рельсы . . . . .	—	232.712			4.183	236.895
			Балки и швеллера . . . . .	1.588	1.039.047			13.918	1.054.553
			Желѣзо и сталь сортовые . . . . .	6.597	660.151			102.900	769.648
			Желѣзо листовое . . . . .	16.323	763.575			23.737	803.635
			Желѣзнодорожн. скрѣпл. . . . .	550.300	18.830			—	369.130

З а в о д ъ.	Выработано.		В ы п у щ е н а р ы н о к ъ.				Употреблено на собствен. надобности, но не на передѣль.	И Т О Г О.
	Чугуна.	Готовыхъ желѣза и стали.	Наименованіе продуктовъ.	Казнѣ и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребителямъ	Въ томъ числѣ:		
						Чугуна.	Желѣза и стали.	
			Стальные поковки . . . . .	—	6.226	—	—	6.226
			Оси . . . . .	—	2.300	—	—	2.300
			Трубы . . . . .	12.209	319.617	—	—	6.056
			Стальные отливки . . . . .	—	—	—	—	37.755
			Чугунные отливки . . . . .	—	—	—	—	229.074
			Итого пудовъ . . . . .	387.017	3.336.841	73.458	3.650.400	417.623
			или въ % . . . . .	9,1	80,6			10,3
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	229.291	1.702.542			179.967
				} „ II полугодіе . . . . .	157.726	1.634.299		
Никополь-Мариупольскій, Никополь-Мариуполь- скаго металлургиче- скаго Общества.	4.761.870	2.320.741	Чугунъ . . . . .		80.000	1.769.143	—	—
			Болванки мартеновскія . . . . .	—	102.105	—	—	102.105
			Листовое желѣзо и сталь . . . . .	154.795	990.893	—	—	1.145.688
			Трубы желѣзные . . . . .	54.579	30.018	—	—	84.597
			Чугунное литье . . . . .	—	276	—	—	176.450
			Стальное литье . . . . .	—	579	—	—	10.810
			Мѣдное литье . . . . .	—	225	—	—	944
			Итого пудовъ . . . . .	289.374	2.893.239	1.849.419	1.332.969	188.204
			или въ % . . . . .	8,5	86,1			5,4
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	60.000	1.334.025			46.353
				} „ II полугодіе . . . . .	229.374	1.559.214		
Гданцевскій, акціонер- наго Общества Криво- рогскихъ желѣзныхъ рудъ.	3.227.520	—	Чугунъ . . . . .		43.358	2.825.374	2.868.732	—
			или въ % . . . . .	1,5	98,3			0,2
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	22.950	1.441.995			1.665
				} „ II полугодіе . . . . .	20.408	1.383.379		

З а в о д ъ.	Выработано.		В ы п у щ е н н а р ы н о к ъ.				Употреблено на собствен. надобности, но не на передѣлъ.	И Т О Г О.	
	Чугуна.	Готовыхъ желѣза и стали.	Наименованіе продуктовъ.	Казнѣ и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребителямъ	Въ томъ числѣ:			
						Чугуна.	Желѣза и стали.		
Акціонернаго Общества доменныхъ печей и фабрикъ на Ольховой.	4.730.885	—	Чугунъ . . . . .	36.000	4.818.000	4.854.000	—	—	4.854.000
			или въ % . . . . .	0,8	99,2			0,0	100,0
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	—	2.027.483			—	2.027.483
				„ II полугодіе . . . . .	36.000	2.790.517		—	2.826.517
			Сулнскій, Н. П. Па- стухова.	2.464.876	1.568.320	Чугунъ . . . . .	—	319.485	—
			Рельсы . . . . .	—	33.886		7.333	41.219	
			Желѣзо . . . . .	127.000	1.131.762		37.758	1.296.520	
			Желѣзнодорож. скрѣпл. и принадл. . . . .	110.000	46.350		3.455	159.805	
			Чугунныя отливки и трубы водопроводныя . . . . .	—	200.078		210.925	411.003	
			Желѣзн. и стальные издѣлія . . . . .	—	70.035		7.500	77.535	
			Итого пудовъ . . . . .	237.000	1.801.596	519.563	1.519.033	266.971	2.305.567
			или въ % . . . . .	10,3	78,2			11,5	100,0
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	169.747	781.685			22.887	974.319
				„ II полугодіе . . . . .	67.253	1.019.911		244.086	1.331.248
Русскій Провидансь въ Мариуполѣ.	4.486.410	2.923.636	Чугунъ . . . . .	—	17.000		64.500	81.500	
			Сталь въ болванкахъ . . . . .	—	1.402.232		—	1.402.232	
			Листы и сталь сортовая и фасонная . . . . .	—	3.204.653		400.000	3.604.653	
			Итого пудовъ . . . . .	—	4.623.885	17.000	4.606.885	464.500	5.088.385
			или въ % . . . . .	—	78,6			21,4	100,0
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	—	2.215.000			240.000	2.455.100
				„ II полугодіе . . . . .	—	2.408.885		224.500	2.633.385
Магѣевскій, Генераль- наго Общества.	2.920.274	1.033.680	Чугунъ . . . . .	84.150	1.513.789		43.681	1.641.620	

З а в о д ъ.	Выработано.		В ы п у щ е н н а р ы н о к ъ.				Употреблено на собствен. надобности, но не на переделъ.	И Т О Г О.	
	Чугуна.	Готовыхъ желѣза и стали.	Наименованіе продуктовъ.	Казнѣ и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребителямъ.	Въ томъ числѣ:			
						Чугуна.	Желѣза и стали.		
			Желѣзо . . . . .	45.565	925.468			32.618	1.003.651
			Желѣзные и стальные издѣлія, машины . . . . .	—	393.861			135.964	529.825
			Итого пудовъ . . . . .	129.715	2.833.118	1.597.939	1.364.894	212.263	3.175.096
			или въ % . . . . .	4,1	89,2			6,7	100,0
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	—	1.270.082			118.299	1.388.381
			} „ II полугодіе . . . . .	129.715	1.563.036			93.964	1.786.715
Керченскій, Акціонер-наго Общ. Керченскихъ металлургическихъ заводовъ.	1.553.632		Чугунъ . . . . .	—	849.079			—	849.079
			Желѣзные и стальные издѣлія . . . . .	—	—			46.915	46.915
			Литье чугунное . . . . .	—	—			71.318	71.318
			Литье мѣдное . . . . .	—	—			477	477
			Итого пудовъ . . . . .	—	849.079	849.079	—	118.710	967.789
			или въ % . . . . .	—	87,7			12,3	100,0
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	—	21.950			21.970	43.920
			} „ II полугодіе . . . . .	—	827.129			96.740	923.869
Краматорскаго металлургическаго О-ва.	933.999	—	Чугунъ . . . . .	—	693.305			221.066	914.371
			Чугунныя издѣлія . . . . .	—	141.520			106.223	247.743
			Итого пудовъ . . . . .	—	834.825	834.825	—	327.289	1.162.114
			или въ % . . . . .	—	71,9			28,1	100,0
			Въ томъ числѣ } за I полугодіе . . . . .	—	729.210			241.420	970.630
			} „ II полугодіе . . . . .	—	105.615			85.869	191.484

Заводъ.	Выработано.		В ы п у щ е н о н а р ы н о к ъ .				Употреблено на собствен. надобности, но не на передѣль.	И Т О Г О .	
	Чугуна.	Готовыхъ желѣза и стали.	Наименованіе продуктовъ.	Казнѣ и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребителямъ	Въ томъ числѣ:			
						Чугуна.	Желѣза и стали.		
Алмазнаго Акціонернаго Общества.	910.972	—	Чугунъ . . . . .	2.295	305.585			20.267	328.147
			Итого пудовъ . . . . .	2.295	305.585	307.880		20.267	328.147
			или въ % . . . . .	0,7	93,1			6,2	100,0
			Въ томъ числѣ { за I полугодіе . . . . .	—	112.500			20.267	132.767
			„ II полугодіе . . . . .	2.295	193.085			—	195.380
Всего на 16 доменныхъ заводахъ Южной Россіи въ 1900 году . . . . .				21.551.568	55.327.580	25.493.814	51.385.334	5.856.776	82.735.924
			или въ % . . . . .	26,0	66,9			7,1	—
			Въ томъ числѣ { за I полугодіе . . . . .	10.525.349	27.013.388			2.616.840	40.155.577
			„ II полугодіе . . . . .	11.026.219	28.314.192			3.239.936	42.580.347
<b>Передѣльные заводы:</b>									
Константиновскій, Акц. О-ва желѣзопрокатныхъ заводовъ.	—	Свѣдѣній не имѣется.	Желѣзо сортовое мартен. . . . .	8.800	1.039.426			5.500	1.053.726
			Желѣзо листовое . . . . .	24.400	184.610			2.700	211.710
			Итого пудовъ . . . . .	33.200	1.224.036		1.257.236	8.200	1.265.436
			или въ % . . . . .	2,7	96,7			0,5	100,0
Акціонернаго О-ва Екатеринбургскаго грубо и желѣзопрокатнаго завода „Павла Ланге и К <sup>о</sup> “.	—	”	Трубы желѣзныя сварныя . . . . .	20.000	300.000			1.000	321.000
			Желѣзо листовое литое . . . . .	5.000	200.000			400.000	605.000
			Стальные болванки . . . . .	—	—			1.000.000	1.000.000
			Итого пудовъ . . . . .	25.000	500.000		525.000	1.401.000	1.926.000
			или въ % . . . . .	1,3	26,0			72,7	100,0
Русскаго О-ва машиностроительныхъ заводовъ Гартмана.	—	1.870.000	Стальные март. болванки . . . . .	—	26.742			1.000	27.742
			Желѣзо сортовое . . . . .	15.862	349.617			5.769	371.248
			„ листовое . . . . .	34.237	1.115.718			4.264	1.154.219
			Листовые обрѣзки . . . . .	—	22.003			—	22.003
			Дымогарныя трубы . . . . .	49.325	7.505			200	57.030

З а в о д ъ.	Выработано.		В ы п у щ е н н ы е п р о д у к т ы .				Употреблено на собствен. надобности, но не на передѣль.	И Т О Г О .	
	Чугуна.	Готовыхъ жельза и стали.	Наименованіе продуктовъ.	Казань и жел. дороги.	Прочимъ потребителямъ	Въ томъ числѣ:			
						Чугуна.	Жельза и стали.		
			Котлы . . . . .	34.692	25.770			—	60.462
			Паровозы (48 шт.) . . . . .	176.256	—			—	176.256
			Разныя механич. издѣлія и пр. . . . .	2.812	48.448			—	51.260
			Мѣдные листы и болт. мѣдь . . . . .	13.855	150			—	14.005
			Итого пудовъ . . . . .	327.039	1.595.953	—	1.922.992	11.233	1.934.225
			или въ % . . . . .	16,9	82,5			0,6	100,0
Общества Екатеринославскихъ (Донецкихъ) желѣзодѣлительнаго и сталелитейнаго заводовъ.			Болванки . . . . .	—	359.037			—	359.037
			Стальное литье . . . . .	5.324	222.097			—	227.421
			Жел. и изъ пр. мет. издѣлій . . . . .	29.673	176.714			5.809	212.196
			Итого пудовъ . . . . .	34.997	757.848	—	792.845	5.809	798.654
			или въ % . . . . .	4,4	94,9			0,7	100,0
Общ. Русскихъ трубопрокатныхъ завод. въ Екатеринославѣ.			Мартеновскія болванки . . . . .	—	248.220			—	248.220
			Желѣзо листовое . . . . .	27.618	110.003			—	137.621
			Трубы желѣзныя . . . . .	125.116	669.001			—	794.117
			Итого пудовъ . . . . .	152.734	1.027.224	—	1.179.958	—	1.179.958
			или въ % . . . . .	12,9	87,1			0,0	100,0
Торецкаго сталелитейнаго и механическаго Анонимнаго Общества.			Чугунныя отливки . . . . .	—	12.000			—	12.000
			Разн. механич. издѣлія . . . . .	—	91.000			—	91.000
			Итого пудовъ . . . . .	—	103.000	12.000	91.000	—	103.000
			или въ % . . . . .	0,0	100,0	—	—	0,0	100,0
Всего на 6 передѣльныхъ заводахъ Южной Россіи . . . . .			572.970	5.208.061	12.000	5.769.031	1.426.042	7.207.273	
			или въ % . . . . .	7,9	72,3	—	—	19,8	100,0
Всего на 16 доменныхъ и 6 передѣльныхъ заводахъ . . . . .			22.124.538	60.535.641	25.505.814	57.154.365	7.283.018	89.943.197	
			или въ % . . . . .	24,6	67,3			8,1	100,0

<p>01010</p>	<p>11 200</p>	<p>1 000 000</p>	<p>12 000</p>
<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>
<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>
<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>
<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>
<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>
<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>
<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>	<p>1000</p>

# РАСПРЕДЕЛЕНИЕ

производства заводовъ Урала по рынкамъ сбыта

1900 г.

Наименование завода	Всего произведено	Сбыто на Урал	Сбыто за границей
Заводъ № 1	100000	80000	20000
Заводъ № 2	150000	120000	30000
Заводъ № 3	200000	150000	50000
Заводъ № 4	250000	180000	70000
Заводъ № 5	300000	220000	80000
Заводъ № 6	350000	250000	100000
Заводъ № 7	400000	280000	120000
Заводъ № 8	450000	300000	150000
Заводъ № 9	500000	350000	150000
Заводъ № 10	550000	400000	150000
Заводъ № 11	600000	450000	150000
Заводъ № 12	650000	500000	150000
Заводъ № 13	700000	550000	150000
Заводъ № 14	750000	600000	150000
Заводъ № 15	800000	650000	150000
Заводъ № 16	850000	700000	150000
Заводъ № 17	900000	750000	150000
Заводъ № 18	950000	800000	150000
Заводъ № 19	1000000	850000	150000
Заводъ № 20	1050000	900000	150000
Заводъ № 21	1100000	950000	150000
Заводъ № 22	1150000	1000000	150000
Заводъ № 23	1200000	1050000	150000
Заводъ № 24	1250000	1100000	150000
Заводъ № 25	1300000	1150000	150000
Заводъ № 26	1350000	1200000	150000
Заводъ № 27	1400000	1250000	150000
Заводъ № 28	1450000	1300000	150000
Заводъ № 29	1500000	1350000	150000
Заводъ № 30	1550000	1400000	150000
Заводъ № 31	1600000	1450000	150000
Заводъ № 32	1650000	1500000	150000
Заводъ № 33	1700000	1550000	150000
Заводъ № 34	1750000	1600000	150000
Заводъ № 35	1800000	1650000	150000
Заводъ № 36	1850000	1700000	150000
Заводъ № 37	1900000	1750000	150000
Заводъ № 38	1950000	1800000	150000
Заводъ № 39	2000000	1850000	150000
Заводъ № 40	2050000	1900000	150000
Заводъ № 41	2100000	1950000	150000
Заводъ № 42	2150000	2000000	150000
Заводъ № 43	2200000	2050000	150000
Заводъ № 44	2250000	2100000	150000
Заводъ № 45	2300000	2150000	150000
Заводъ № 46	2350000	2200000	150000
Заводъ № 47	2400000	2250000	150000
Заводъ № 48	2450000	2300000	150000
Заводъ № 49	2500000	2350000	150000
Заводъ № 50	2550000	2400000	150000
Заводъ № 51	2600000	2450000	150000
Заводъ № 52	2650000	2500000	150000
Заводъ № 53	2700000	2550000	150000
Заводъ № 54	2750000	2600000	150000
Заводъ № 55	2800000	2650000	150000
Заводъ № 56	2850000	2700000	150000
Заводъ № 57	2900000	2750000	150000
Заводъ № 58	2950000	2800000	150000
Заводъ № 59	3000000	2850000	150000
Заводъ № 60	3050000	2900000	150000
Заводъ № 61	3100000	2950000	150000
Заводъ № 62	3150000	3000000	150000
Заводъ № 63	3200000	3050000	150000
Заводъ № 64	3250000	3100000	150000
Заводъ № 65	3300000	3150000	150000
Заводъ № 66	3350000	3200000	150000
Заводъ № 67	3400000	3250000	150000
Заводъ № 68	3450000	3300000	150000
Заводъ № 69	3500000	3350000	150000
Заводъ № 70	3550000	3400000	150000
Заводъ № 71	3600000	3450000	150000
Заводъ № 72	3650000	3500000	150000
Заводъ № 73	3700000	3550000	150000
Заводъ № 74	3750000	3600000	150000
Заводъ № 75	3800000	3650000	150000
Заводъ № 76	3850000	3700000	150000
Заводъ № 77	3900000	3750000	150000
Заводъ № 78	3950000	3800000	150000
Заводъ № 79	4000000	3850000	150000
Заводъ № 80	4050000	3900000	150000
Заводъ № 81	4100000	3950000	150000
Заводъ № 82	4150000	4000000	150000
Заводъ № 83	4200000	4050000	150000
Заводъ № 84	4250000	4100000	150000
Заводъ № 85	4300000	4150000	150000
Заводъ № 86	4350000	4200000	150000
Заводъ № 87	4400000	4250000	150000
Заводъ № 88	4450000	4300000	150000
Заводъ № 89	4500000	4350000	150000
Заводъ № 90	4550000	4400000	150000
Заводъ № 91	4600000	4450000	150000
Заводъ № 92	4650000	4500000	150000
Заводъ № 93	4700000	4550000	150000
Заводъ № 94	4750000	4600000	150000
Заводъ № 95	4800000	4650000	150000
Заводъ № 96	4850000	4700000	150000
Заводъ № 97	4900000	4750000	150000
Заводъ № 98	4950000	4800000	150000
Заводъ № 99	5000000	4850000	150000
Заводъ № 100	5050000	4900000	150000

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передѣл.	Употреблено на собственные (строительные) на добности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с ы б ы т а .			Въ Нижній Новгородъ.							ВСЕГО.		
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ-на-Дону, Баку и проч. мѣстности.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургъ системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Липецкѣ.	Въ Нижній Новгородъ.			
													Оставалось прошлой навигаціи.		Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13				
<b>I. Чугунъ не въ дѣлѣ.</b>																
Уральскіе казенные заводы:																
1) Пермскій пушечный . . . . .	459.766	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
2) П.-Исетскій . . . . .	235.412	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3) Каменскій . . . . .	98.500	—	336.325	3.000	750	—	—	—	—	—	—	—	—	9.600		
4) Златоустовскаго округа . . . . .	1.077.433	—	109.073	6.364	441.820	2.092	—	5.870	—	—	—	—	—	459.346		
5) Гороблагодатскаго округа . . . . .	854.696	84.281	403.338	362.642	198.120	5.080	—	10.750	—	—	—	10.500	10.500	592.882		
6) Ижевскій (оружейный и сталелатательный) . . . . .	249.129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
7) Воткинскій . . . . .	1.000.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>3.974.936</b>	<b>84.281</b>	<b>848.736</b>	<b>372.006</b>	<b>640.690</b>	<b>7.172</b>	—	<b>16.620</b>	—	<b>11.840</b>	<b>3.000</b>	—	<b>10.500</b>	<b>10.500</b>	<b>1.061.828</b>	
Н-ковъ П. П. Демидова, кн. Санъ-Донато. (Н.-Тагильскіе и Луневскіе) . . . . .	4.517.563	125.678	462.728	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Богословск. Горнозавод. Общества	3.056.155	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
О-ва Вѣлорѣцкихъ заводовъ . . . . .	2.000.000	—	—	—	—	—	20.000	—	—	—	—	118.000	31.000	38.300	110.700	58.300
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	1.875.121	89.398	634.165	11.497	95.914	—	157.184	—	69.144	750	—	—	6.000	6.000	340.489	
Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чусовскіе) . . . . .	2.000.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	302.000	302.000	302.000	
Гр. С. А. Строганова. (Уткинскій, Билимбаевскій, Очерскій, Добрянскій, Кыновской и Кувинскій) . . . . .	1.938.951	237.583	1.976.081	29.436	—	280.000	250.000	—	—	—	—	—	—	—	559.436	
Кн. Абамелекъ-Лазаревой. (Черновскій и Кизеловскій) . . . . .	1.200.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	700.000	700.000	700.000	
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ . . . . .	2.012.560	79.596	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	1.673.163	166.489	168.114	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Кн. Вѣлосельскихъ-Вѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	1.558.771	19.062	90.022	—	675.559*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	675.559	

\*) И въ мѣста подъ рубриками 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.  
 1) Приблизительно.



Названія заводовъ и металловъ.	Употре- лено на дальнѣйшій передѣлъ.	Употре- лено на собствен- ными (строи- тельными) на- добности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с ы б ы т а .										Всего.			
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор- во внутрен- нюю Россію и прочія мѣстности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ- на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Пе- тербургъ система- ми.	Отпущено на попут- ныхъ при- станяхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вят- ки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣ- верный край.	Продано въ Лап- шевѣ.	Въ Нижній Новгородъ.				
													Оставалось отъ прош- лой нави- гаціи.		Въ навига- цію 1900 г. доставле- но.	Продано.	Осталось непродан- нымъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14				
Г.г. Всеволожскихъ. (Пожевскіе) . . . . .	500.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Н-ковъ гр. А. П. Шувалова. (Юго-Камскій) . . . . .	400.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Итого чугуна не въ дѣлѣ .</b>	<b>34.748.041</b>	<b>1.066.207</b>	<b>6.551.026</b>	<b>1.009.010</b>	<b>1.268.381</b> <b>+675.559</b> <b>)</b>	<b>746.531</b>	<b>2.429.309</b>	<b>1.328.853</b>	<b>94.644</b>	<b>15.229</b>	<b>146.980</b>	<b>—</b>	<b>161.890</b>	<b>1.734.278</b>	<b>1.779.636</b>	<b>116.532</b>	<b>9.494.129</b>
<b>II. Полупродукты.</b>																	
(Мартеновскіе, бессемеровскіе слитки, пуд- лингов., кричные куски, болванки разныя).																	
Уральскіе казенные заводы:																	
1) Пермскій пушечный . . . . .	739.556	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2) Златоустовскаго округа . . . . .	603.305	—	—	454	402.779	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	432.021
3) Гороблагодатскаго округа . . . . .	427.534	—	—	6.492	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.492
4) Воткинскій . . . . .	1.175.487	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>2.945.882</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>6.946</b>	<b>402.779</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>28.687</b>	<b>—</b>	<b>101</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>438.513</b>
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ Донато. (Н.-Тагильскіе и Луньевскіе) . . . . .	5.118.952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	700	650	50	650
Вогословскаго Горнозаводскаго Общества . . . . .	2.881.592	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . . . .	1.721.858	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Н-ковъ гр. Степбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	2.187.473	—	390.976	6.703	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.703
Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чусовскіе) . . . . .	2.349.362	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кн. Е. Х. Абамелекъ-Лазаревой. (Чермоускій и Кивделовскій) . . . . .	1.023.665	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Гр. С. А. Строганова. эрсскій, Добрянскій и Кыновской) . . . . .	1.886.597	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

\* И въ мѣста подъ рубриками 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшій передѣлъ.	Употреблено на собственныя (строительныя) надобности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с ы б ы т а .			Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургъ системами.	Отпущено на попутныхъ пристаяхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Лалшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.			ВСЕГО.	
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Визъ по Волгѣ, въ Ростовъ, на Дону, Баку и проч.							Осталось от прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.		Осталось непроданнымъ.
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	1.199.800	—	59.475	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	1.102.795	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	676.568	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34.137	34.137	—	—	34.137
Г.г. Соломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	1.823.345	—	455.748	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Н-ковъ С. С. Яковлева. (Алапаевскіе) . . . . .	2.000.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Г.г. Балашевыхъ. (Сямскіе) . . . . .	992.509	—	649.144	792	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	792
Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . . .	79.819	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Н-ковъ П. С. Яковлева. (Невьянскіе) . . . . .	28.920	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
И. А. Поклевскаго-Козеллъ. (Холуницкіе) . . . . .	754.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
В. А. Ратькова-Рожнова. (Ревдинскіе) . . . . .	874.299	—	353.197	461	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	461
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	674.856	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . . . . .	549.262	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бр. Каменскихъ. (Суксунскіе) . . . . .	14.360	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Г. С. Кондюрина. (Камбарскій) . . . . .	79.449	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Г.г. Всеволожскихъ. (Пожевскій) . . . . .	500.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Н-ковъ гр. А. П. Шувалова. (Юзо-Камскій) . . . . .	400.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Всего полупродуктовъ . . . . .</b>	<b>32865862</b>	<b>—</b>	<b>1.908.540</b>	<b>14.934</b>	<b>403.779</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>28.687</b>	<b>—</b>	<b>101</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>34.837</b>	<b>34.787</b>	<b>50</b>	<b>—</b>	<b>481.288</b>

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передел.	Употреблено на собственные (строительные) потребности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т и л о н а р ы н к и с ы т а .										ВСЕГО.			
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ на-Дону, Баку и проч.	Въ разные мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургъ системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижний Новгородъ.				
													Оставалось прошлой навигаціи.		Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13					
<b>III. Обрѣзки, концы, обѣчки болваночные, сортовые, котельные браки котельные, листовые и сортовые и т. п.</b>																	
Уральскіе казенные заводы:																	
1) Нижне-Исетскій . . . . .	350	—	—	8.703	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.703
2) Златоустовскаго округа . . . . .	—	—	—	150	25.713	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25.863
3) Гороблагодатскаго округа . . . . .	7.469	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4) Воткинскій . . . . .	не пока	зано	—	22.098	—	77.313	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99.411
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>7.819</b>	<b>—</b>	<b>5.565</b>	<b>30.951</b>	<b>25.713</b>	<b>77.313</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>133.977</b>
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Донато. (Н.-Тагильскіе и Луневскіе) . . . . .	—	413	—	46.058	2.488	—	—	—	—	306	—	—	9.178	15.407	12.771	11.814	61.623
О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . . . .	не пока	зано	—	—	—	3.000	—	—	—	—	—	—	23.356	20.292	35.958	7.690	38.958
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	455.651	—	46.890	12.848	—	—	13.784	—	—	32.548	—	—	1.000	21.372	20.448	1.924	79.628
Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чусовскіе) . . . . .	—	—	—	—	—	—	500 *)	—	—	—	—	—	—	19.180	19.180	—	19.680
Кн. Е. Х. Абамелекъ-Лазаревой. (Чермозскій и Кизеловскій) . . . . .	не пока	зано	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89.027	89.027	—	89.027
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	176.728	—	24.639	76.974	1.407	—	—	—	—	—	—	—	578	11.358	11.358	—	89.739
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	346.023	—	1.171	160	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	175.560	—	—	2.110	150	—	—	—	—	—	—	—	13.945	25.110	32.286	6.769	34.546
Г.г. Соломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	96.060	—	91.644	67.542	—	—	—	—	—	34.319	—	—	—	—	—	—	101.861
Г.г. Балашевыхъ. (Сямскіе) . . . . .	113.348	—	88.161	792	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	792
Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . . .	3.400	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27

\*) Часть по желѣзной дорогѣ.  
\*) И въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передѣлк.	Употреблено на собственные (строительные) надобности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т			п и л о н а р ы н к и с ь б ы т а.										Всего.
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ пожел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Вывъзъ по Волгѣ, въ Ростовъ на Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургъ системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.				
													Оставалось прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
И. А. Поклевскаго-Козелль. (Холуницкіе) . . . . .	74.057	—	1.011	28.694	—	4.812	—	—	1.693	—	—	9.720	5.302	46.436	51.406	332	96.325
В. А. Ратькова-Рожнова. (Ревдинскіе) . . . . .	41.602	—	—	30.488	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.488
Н. П. Пастухова, (Омутнинскіе) . . . . .	83.281	—	2.828	20.033	113	—	—	—	4.493	—	—	—	—	6.819	6.819	—	31.458
Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . . . . .	79.294	—	—	34.455	3.092	—	—	—	—	—	3.343	—	—	7.488	7.488	—	48.378
Г. С. Кондюрина. (Камбарскій) . . . . .	30	—	—	3.817	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.817
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ . . . . .	—	—	—	—	305	—	—	—	—	—	—	—	—	2.331	2.331	—	2.636
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновской) . .	—	—	—	—	—	5.063 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	20.326	20.232	94	25.295
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>1.652.853</b>	<b>413</b>	<b>261.909</b>	<b>354.949</b>	<b>33.268</b>	<b>85.123</b> <b>+ 5.063<sup>1)</sup></b>	<b>13.784</b> <b>+ 500<sup>2)</sup></b>	<b>—</b>	<b>6.186</b>	<b>67.173</b>	<b>3.343</b>	<b>9.720</b>	<b>53.359</b>	<b>285.146</b>	<b>309.304</b>	<b>28.623</b>	<b>888.415</b>
<b>IV. Сталь специальная не въ дѣлѣ.</b> (Тигельная, инструментальн. и цементная).																	
Уральскіе казенные заводы.																	
1) Пермскій пушечный . . . . .	9.961	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2) Златоустовскаго округа . . . . .	10.034	—	1.744	232	349	—	—	—	—	4	871	—	—	—	—	—	1.456
3) Гороблагодатскаго округа . . . . .	33	—	88	3.374	1.452	—	—	—	—	—	—	—	157	1.000	145	1.012	4.971
4) Воткинскій . . . . .	24.506	—	—	—	8.804	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.804
5) Ижевскій . . . . .	4.183	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>48.717</b>	<b>—</b>	<b>1.832</b>	<b>3.606</b>	<b>10.605</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>4</b>	<b>871</b>	<b>—</b>	<b>157</b>	<b>1.000</b>	<b>145</b>	<b>1.012</b>	<b>15.231</b>

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6. <sup>2)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передѣл.	Употреблено на собственными (строительными) надобности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т			П и л о н а р ы н к и с ы т а.										
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Ввезъ по Волгѣ, въ Ростовъ-на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургу системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Лапшевѣ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.
													Осталось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Дonato. (Н.-Тагильскіе и Луныевскіе) . . .	370	—	—	14.684	4.638	650	—	1.600	400	552	—	—	8	37.270	34.505	2.773	57.029
О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . .	—	—	—	—	—	8.000	—	—	—	—	—	100	—	2.080	2.080	—	10.180
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	—	—	—	15.185 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.185
Г.г. Балашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	198	—	250	61	3.760	600	—	—	—	—	—	—	—	2.950	2.950	—	7.371
<b>Всего стали специальной не въ дѣлѣ .</b>	<b>49.285</b>	<b>—</b>	<b>2.082</b>	<b>18.351</b>	<b>19.003</b> <b>+15.185<sup>1)</sup></b>	<b>9.250</b>	<b>—</b>	<b>1.600</b>	<b>400</b>	<b>556</b>	<b>871</b>	<b>100</b>	<b>165</b>	<b>43.300</b>	<b>39.680</b>	<b>3.785</b>	<b>104.996</b>
<b>V. Желѣзо и сталь листовая.</b>																	
<i>а. Листовое кровельное.</i>																	
Уральскіе казенные заводы.																	
1) Нижне-Исетскій . . . . .	—	339	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2) Гороблагодатскаго округа . . . . .	—	287	15.394	10.596	5.700	—	—	—	—	750	—	—	—	44.327	57.194	21.666	79.855
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>626</b>	<b>15.444</b>	<b>10.596</b>	<b>5.700</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>750</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>44.327</b>	<b>57.194</b>	<b>21.666</b>	<b>79.855</b>
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Дonato. (Н.-Тагильскіе и Луныевскіе) . . .	—	10.061	—	61.563	73.756	72.423	—	52.519	—	19.752	—	—	—	15.510	359.329	286.688	88.151
О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . .	н е п о к а з а н о	—	—	—	—	15.000	6.000	—	—	—	—	10.600	23.236	103.284	80.590	45.930	112.190
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	6.807	70.648	153.454	401.461	—	—	1.455	—	171.285	—	—	—	48.308	273.694	244.425	77.577

<sup>1)</sup> А также и въ мѣста подъ рубриками 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшій передѣлъ	Употреблено на собственныя (строительныя) надобности.	Обмѣлъ между своими же заводами.	П о с т п и л о н а р ы н к и с ь б ы т а .													
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Вывъзъ по Волгѣ, въ Ростовъ, на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургъ системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Вѣдой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.
													Оставалось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чусовскіе) . . . . .	не	показано	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	791.320	791.320	—	791.320	
Кн. Е. Х. Абамелекъ-Лазаревой. (Чермошскій и Кизеловскій) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	676.445	676.445	—	676.445	
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Быновской) . . . . .	—	—	—	—	—	270.850 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	1.495	368.750	370.245	—	641.095	
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ . . . . .	—	—	—	—	110.886	—	—	—	—	—	—	—	57.252	57.252	—	168.138	
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	1.323	514	16.910	107.974	27.278	—	—	—	10.760	10.882	10.537	—	106.724	106.724	—	291.065
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	1.167	30	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	—	2.166	—	11.827	201.585	—	—	—	—	—	—	—	27.896	232.020	202.559	57.357	415.971
Г.г. Саломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	—	4.097	4.010	74.392	24.045	—	10.000	—	2.350	26.526	—	—	—	740	740	—	137.053
Н-ковъ С. С. Яковлева. (Алашевскіе) . . . . .	не	показано	—	10.400	417.490	478.660	—	186.476	—	50.729	—	—	—	242.615	242.615	—	1.386.370
Г.г. Балашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	3.968	5.011	15.354	44.324	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59.678
И. А. Поклевскаго-Козелль. (Холуницкіе) . . . . .	—	302	258	8.001	—	49.290	—	—	2.784	—	—	3.391	—	68.312	68.312	—	131.778
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	231	125	4.037	8.346	—	—	—	3.036	—	—	4.116	—	122.244	59.958	62.286	79.493
Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . . . . .	—	4.002	—	42.946	63.069	—	—	—	—	34.417	—	—	—	138.603	138.603	—	279.035
Н-ковъ гр. А. П. Шувалова, (Юго-Камскій) . . . . .	не	показано	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125	—	60	65	60
<i>Всего жельза кровельнаго . . . . .</i>	—	34.750	96.040	409.780	1.458.636	642.651 + 270.850 <sup>1)</sup>	16.000	240.450	8.170	313.219	10.882	28.644	160.897	3.598.526	3.348.202	411.221	6.747.484

<sup>1)</sup> и въ мѣста подъ рубриками 1, 4 и 6.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передель	Употреблено на собственные (строительные) надобности.	Обмѣнъ между спопми же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с ы б ы т а.										Всего.					
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Ввезъ по Волгѣ, въ Ростовъ, на-Дону, Багу и проч.	Въ разныхъ мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургу системами.	Отпущено на покупныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарна) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.						
													Оставалось отъ прошлой навигаціи.		Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10	10	10							
<b>в. Листовое посудное и парчеваго.</b>																			
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Сантъ-Донатъ. (Н.-Тагильскіе и Луньевскіе) . . . . .	—	55	—	—	—	358	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	358	
Камскаго Акціонернаго О-ва . . . . . (Чусовскіе) . . . . .	н	е	п	о	к	а	з	а	н	о	—	—	—	—	—	—	—	—	74.545
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій, Кыновской) . . . . .	—	—	—	—	—	14.240 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31.070
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ . . . . .	—	—	—	—	—	4.471	—	—	—	—	—	—	6.022	—	—	—	—	—	13.295
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.149
Г.г. Соломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	1.936	—	—	—	—	—	—	—	2.036
Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . . . . .	—	531	—	—	1.036	—	—	—	—	—	1.133	—	—	—	—	—	—	—	7.560
<b>Всего посуднаго и парчеваго . . . . .</b>	—	<b>586</b>	—	<b>1.136</b>	<b>4.471</b>	<b>358</b> <b>+14.240<sup>1)</sup></b>	—	—	—	—	<b>3.069</b> <b>+4.045<sup>2)</sup></b>	—	<b>6.022</b>	—	—	<b>105.672</b>	<b>105.672</b>	—	<b>139.013</b>
<b>с. Котельное, кубовое, резервуарное, судовое и пр.</b>																			
Уральскіе казенные заводы.	25.944	—	3.214	28.040	153	—	—	—	—	8.101	—	—	—	—	—	—	—	—	36.294
1) Пермскій пушечный . . . . .	—	1.658	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2) Нижне-Исетскій . . . . .	—	2.486	994	826	444	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	1.305
3) Златоустовскаго округа . . . . .	—	2.713	10.444	5.895	—	—	—	—	—	800	—	—	9.920	3.354	1.712	10.962	—	—	8.407
4) Гороблагодатскаго округа . . . . .	151.043	—	—	5.354	115.221	1.202	—	—	—	—	—	—	9.157	113.752	1.966	120.943	—	—	124.341
5) Воткинскій . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>176.987</b>	<b>6.857</b>	<b>14.652</b>	<b>40.115</b>	<b>115.818</b>	<b>1.202</b>	—	—	—	<b>8.936</b>	<b>598</b>	—	—	<b>18.477</b>	<b>117.106</b>	<b>3.678</b>	<b>131.905</b>	—	<b>170.347</b>
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Сантъ-Донатъ. (Н.-Тагильскіе и Луньевскіе) . . . . .	—	25.276	—	43.681	43.461	7.423	—	—	—	543	—	—	—	18.440	47.405	14.799	51.046	—	116.620

<sup>1)</sup> И въ мѣста подъ рубриками 1, 4 и 6. <sup>2)</sup> И въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейший переделъ.	Употреблено на собственные (строительные) надобности.	Обмѣлъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о			н а р ы н к и с ь б ы т а .										
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено отъ заводовъ по жел. дор. по внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургъ системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Ватки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижний Новгородъ.			ВСЕГО.	
													Осталось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.		Осталось непроданнымъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
Н-ковъ Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	5.834	1.448	8.840	396	—	—	—	10.375	—	—	—	—	—	19.611		
Гр. С. А. Строганова (Очерскій, Добрянскій и Кыновской) . . . . .	—	—	—	—	—	43.325 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	703	37.870	38.213	360	81.538	
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ . . . . .	н е п о к а з а н о	—	—	—	17.890	—	—	—	—	—	9.385	—	18.201	18.201	—	45.476	
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	—	—	169	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169		
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	2.023	2.360	23	34.146 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34.169		
Г.г. Саломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	—	13.685	3.778	5.770	1.470	—	—	1.337	1.863	—	—	—	310	310	—	10.750	
Н-ковъ С. С. Яковлева. (Алапаевскіе) . . . . .	н е п о к а з а н о	—	—	11.077	2.884	3.611	—	—	10.520	—	—	—	822	822	—	28.914	
И. А. Поклевскаго-Козелль. (Холуницкіе) . . . . .	—	4.417	703	952	—	1.093	—	—	183	—	323	—	2.936	668	2.268	3.219	
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	1.746	350	132	582	—	—	—	—	—	973	—	5.228	884	4.344	2.571	
<i>Всего котельнаго, кубоваго, резервуарнаго и судовою . . . . .</i>	<i>176.987</i>	<i>59.838</i>	<i>23.291</i>	<i>110.759</i>	<i>182.501</i>	<i>13.329</i>	—	<i>543</i>	<i>1.520</i>	<i>38.407</i>	<i>598</i>	<i>10.681</i>	<i>37.620</i>	<i>229.878</i>	<i>77.575</i>	<i>189.923</i>	<i>513.384</i>
<i>д. Листовое разное.</i> (Не вошедшее въ предыдущія графы).					<i>34.146<sup>2)</sup></i>	<i>43.325<sup>1)</sup></i>											
Уральскіе казенные заводы:																	
1) Златоустовскаго округа . . . . .	333	—	310	991	—	—	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	1.042
2) Гороблагодатскаго округа . . . . .	—	—	—	4.644	1.868	—	—	—	1.255	—	—	—	—	—	—	—	7.767
3) Воткинскій . . . . .	13.128	—	—	1.252	—	—	—	—	—	501	—	—	5.172	5.172	—	—	6.925
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>13.461</b>	<b>—</b>	<b>310</b>	<b>6.887</b>	<b>1.868</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1.306</b>	<b>501</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>5.172</b>	<b>5.172</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>15.734</b>

<sup>1)</sup> Относится къ графамъ 1, 3, 4 и 6. <sup>2)</sup> А также въ мѣста подъ рубриками 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшій передѣлъ.	Употреблено на собственныя (строительныя) надобности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у			п и л о н а р ы н к и с ь ы т а.											
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣтности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ на-Дону, Баку и проч.	Въ разные мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургу систематически.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р. р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.	
													Оставалось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15				
Н-ковъ П. П. Демидова, кн. Санъ-Донатто. (Н.-Тагильскіе и Луньевскіе) . . . . .	—	—	—	81.096	2.250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.262	13.262	—	96.608
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	7.437	—	3.405	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.405
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновской) . . . . .	—	—	—	—	—	1.677 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	978	6.811	7.789	—	—	9.466
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	—	—	2.190	8.653	874	—	—	—	—	144	—	—	—	—	—	—	11.861
Кн. Вѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	—	—	—	56.492 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56.492
Г.г. Саломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	3.532	—	—	—	1.841	1.841	—	5.385
Г.г. Балашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	—	—	1.973	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.973
И. А. Поклевскаго-Козелтъ. (Холуницкіе) . . . . .	—	—	—	12.988	—	189	—	—	2.555	—	—	1.274	—	7.888	7.493	395	—	24.499
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	—	—	261	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	261
<i>Всего жельза листового разнаго.</i>	<i>13.461</i>	<i>7.437</i>	<i>310</i>	<i>108.812</i>	<i>12.771</i>	<i>1.063</i>	—	—	2.555	4.838	645	1.274	978	34.974	35.557	395	—	225.684
					+56.492 <sup>1)</sup>	+1.677 <sup>2)</sup>												

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10. <sup>2)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей перераб.	Употреблено на собственные (строительные) надобности.	Объёмъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с б ы т а			Въ Нижней Новгородъ.							ВСЕГО.				
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. по внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ-на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургу систематически.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижней Новгородъ.					
													Оставалось отъ прошлой навигаціи.		Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13						
<b>VI. Желѣзо и сталь сортовые.</b>																		
а) Полосовое, широкополосное, узкополосное и рѣзное.																		
Уральскіе казенные заводы:																		
1) Нижне-Исетскій . . . . .	—	—	24	155.120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155.120				
2) Златоустовскаго округа . . . . .	33.335	—	2.557	27.558	75.328	3.628	—	—	1.000	16.902	—	—	—	60.993	60.993	—	—	185.409 **)
3) Гороблагодатскаго округа . . . . .	—	2.866	1.318	4.332	371	—	—	—	—	—	—	—	—	40.836	11.022	217	51.641	4.920
4) Воткинскій . . . . .	—	—	—	27	11.190	83	—	—	—	—	—	—	—	566	6.321	603	6.284	11.903
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>33.335</b>	<b>2.866</b>	<b>3.899</b>	<b>187.037</b>	<b>87.889</b>	<b>3.711</b>	—	—	<b>1.000</b>	<b>16.902</b>	—	—	—	<b>41.402</b>	<b>78.336</b>	<b>61.813</b>	<b>57.925</b>	<b>357.352</b>
Н-ковъ П. П. Демидова, кн. Санъ-Донатъ. (Н.-Тагильскіе и Лушевскіе) . . . . .	—	6.642	—	9.642	72.114	33.912	—	16.038	—	4.433	—	—	—	*) 130.407	*)	*)	—	136.139
Богословскаго Горнозаводскаго Общества . . . . .	—	6.385	—	—	132.392	—	55.620	—	—	12.126	—	—	—	—	—	—	—	200.138
О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . . . .	—	—	—	—	—	21.500	—	—	—	—	—	—	—	487	—	487	—	21.987
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	15.185	1500	45.388	6.118	—	—	—	—	33.621	—	—	—	—	1.902	1.902	—	87.029
Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чусовскіе) . . . . .	—	—	—	—	—	—	6.874 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.87

\*) Показано общей цифрой въ итогѣ сортового.  
\*\*) Показано вмѣстѣ съ шпаннымъ и узкошпаннымъ.  
1) И въ мѣста подъ рубриками 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передѣл.	Употреблено на собственныя (строительныя) надобности.	Объемъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с ы б ы т а			Въ Нижней Новгородъ.										Всего.
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. по внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Вывозъ по Волгѣ, въ Ростовъ на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургу систематически.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Вѣлой, Ватки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутска и армарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижней Новгородъ.				
													Оставалось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
Кн. Абамелекъ-Лазаревой. (Чермошскій и Кивселовскій) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.457	21.457	—	21.457
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновской) . . . . .	н е п о к а з а н о	—	—	—	—	10.717 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	3.683	24.958	28.641	—	39.359
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ . . . . .	н е п о к а з а н о	—	—	—	64.968	—	—	—	—	—	—	64.632	—	89.852	89.852	—	219.452
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	323	123	55.338	52.042	26.117	—	—	—	14.143	11.682	2.428	—	18.012	18.012	—	179.762
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	2.336	2.414	478	144.883 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145.361
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	—	1.365	—	781	—	—	—	—	—	—	—	—	—	341	341	—	1.122
Г.г. Саломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	—	—	—	58.522	30.196	37.662	14.277	—	8.363	45.080	—	—	—	32.135	32.135	—	226.235
Г. г. Валашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	С м о т р и н т о г њ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . . .	—	393	68	241	—	—	—	—	—	—	—	9.149	—	—	—	—	9.390
Н-ковъ П. С. Яковлева. (Невьянскіе) . . . . .	—	4.370	4.370	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	21.000	21.000	—	21.300
И. А. Поклевскаго-Козелъ. (Холуницкіе) . . . . .	—	1.369	244	22.582	—	4.690	—	—	4.005	—	—	872	—	11.001	10.679	322	42.828
Ратькова-Рожнова. (Ревдинскіе) . . . . .	—	817	—	39.219	55.750	28.914	—	—	—	5.408	—	11.871	—	38.538	38.538	—	179.700
Н. П. Пастухова. (Омутинскіе) . . . . .	—	624	154	1.359	—	—	—	—	1.473	—	—	3.073	—	86.021	23.714	62.307	29.619
Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . . . . .	—	4.613	—	7	—	—	—	—	—	299	—	—	—	—	—	—	306
Бр. Каменскихъ. (Суксунскіе) . . . . .	—	778	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120
<b>Всего полосового, узкополоснаго и рвзного . . . . .</b>	<b>33.335</b>	<b>48.070</b>	<b>12.772</b>	<b>420.714</b>	<b>500.769<sup>2)</sup></b> <b>+144.883</b>	<b>156.506<sup>1)</sup></b> <b>+10.717</b>	<b>69.897</b> <b>+6.874<sup>2)</sup></b>	<b>16.038</b>	<b>14.841</b>	<b>132.012</b>	<b>20.831</b>	<b>82.876</b>	<b>45.572</b>	<b>553.960</b>	<b>348.571</b>	<b>120.554</b>	<b>1.925.529</b>

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6. <sup>2)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 2—10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнѣйшій передѣл.	Употреблено на собственныя (строительныя) потребности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т п и л о н а р ы н к и с б ы т а .										Въ Нижней Новгородѣ.				ВСЕГО.
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Визвъ по Волгѣ, въ Ростовъ на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургъ система- ми.	Отпущено на попут- ныхъ при- станяхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Ваг- ки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарка) и Азію.	Въ Сѣ- верный край.	Продапо въ Лан- шевѣ.	Оставалось отъ прош- лой нави- гаціи.	Въ навига- цію 1900 г. доставле- но.	Продано.	Осталось непродан- нымъ.		
																	1	
b) Шинное, узкошинное.																		
Уральскіе казенныя заводы:																		
1) Нижне-Исетскій . . . . .	—	125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
2) Златоустовскаго округа . . . . .	—	—	—	Показано	—	въ	группѣ	а)	—	—	—	—	—	—	—	—		
3) Гороблагодатскаго округа . . . . .	—	69	445	2.962	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	но в <sup>е</sup>		
Итого пудовъ . . . . .	—	194	445	2.962	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.962		
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ- Донато. (Н.-Тагильскіе и Луньевскіе) . . . . .	—	304	—	2.192	9.075	16.672	—	761	—	252	—	—	—	—	—	*)		
Богословскаго Горнозаводскаго Округа . . . . .	—	1.865 <sup>*)</sup>	—	—	3.545	—	5.557	—	—	3.489	—	—	—	—	—	—		
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	1.865	1.920	14.717	15.468	—	—	—	—	44.293	—	—	—	—	—	—		
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновской) . . . . .	н е	п о к а з а н о	—	—	—	11.352	—	—	—	—	—	—	—	7.899	7.899	—		
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ за- водовъ . . . . .	н е	п о к а з а н о	—	—	41.724	—	—	—	—	—	—	—	—	36.350	31.401	31.401		
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	925	32	71.484	118.753	15.802	—	—	—	26.703	17.175	856	—	6.706	6.706	—		
Кн. Вѣлосельскихъ-Вѣлосерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	64	—	209	53.772 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	—	117	—	347	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Г.г. Саломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	н е	п о к а з а н о	—	89.614	28.741	24.112	5.285	—	1.769	86.928	—	—	—	2.558	2.558	—		
Г.г. Балашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	—	—	—	(с м .	и т о	г ъ	ж е	л ѣ	з а	с о	р т	о в	о г	о).	—		
Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . . .	—	53	—	113	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.202	—	—		

\*) Вмѣстѣ съ шиннокаретнымъ. \*\*) Показано общей цифрой въ итогѣ сортового.  
 2) Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6. Въ мѣста подъ рубриками 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшій передѣл.	Употреблено на собственныя (строительныя) потребности.	Обмѣлъ между своими же заводами.	П о с т а в л е н о			п и л о н а р ы н к и с ы б ы т а.										
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Вывз. по Волгѣ, въ Ростовъ на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургу систематически.	Отпущено на полупутиныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Вѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Лапшевѣ.	Въ Нижній Новгородъ.			ВСЕГО.	
													Осталось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.		Осталось непроданнымъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
И. А. Поклевскаго-Козельскаго (Холунинскіе) . . . . .	—	481	481	23.671	—	11.54	—	—	7.827	—	—	6.490	—	44.839	44.839	—	94.871
Ратькова-Рожнова (Ревдинскіе) . . . . .	—	185	—	8.361	33.357	24.98	—	—	—	3.470	—	15.993	—	35.502	26.953	8.549	113.115
Н. П. Пастухова (Омутнинскіе) . . . . .	—	148	247	2.477	—	—	—	—	5.545	—	—	2.267	—	25.952	12.846	13.106	23.135
Вр. Каменскихъ (Суксунскіе) . . . . .	—	125	—	580	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	580
Г. С. Кондюрина (Камбарскій) . . . . .	—	100	—	30.569	—	15.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45.569
<i>Всего железа шихтаго . . . . .</i>	—	<i>6.425</i>	<i>3.125</i>	<i>247.296</i>	<i>250.663</i>	<i>108.11</i>	<i>10.842</i>	<i>761</i>	<i>15.141</i>	<i>165.135</i>	<i>31.377</i>	<i>61.956</i>	—	<i>163.987</i>	<i>133.202</i>	<i>21.655</i>	<i>1.089.609</i>
<i>с) Обручное и полуовальное.</i>																	
Уральскіе казенные заводы:																	
1) Нижне-Исетскій . . . . .	—	—	—	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69
2) Златоустовскаго округа . . . . .	—	1.216	1.059	4.183	13.020	59	—	—	—	212	—	—	—	—	—	—	18.014
3) Воткинскій . . . . .	—	74	—	663	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	663
<i>Итого пудовъ . . . . .</i>	—	<i>1.290</i>	<i>1.059</i>	<i>4.915</i>	<i>13.020</i>	<i>59</i>	—	—	—	<i>212</i>	—	—	—	—	—	—	<i>18.746</i>
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Донато (Н.-Тагильскіе и Луцковскіе) . . . . .	—	13.600	—	27.902	2.461	5.67	—	1.963	—	541	—	—	*)	8.667	*)	*)	38.545
Богословскаго Горнозаводскаго Общества . . . . .	—	1.548	—	—	11.244	—	6.765	—	—	4.364	—	—	—	—	—	—	22.373
О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . . . .	н е п о к а з а н о.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.532	—	2.532	—	2.532
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	19.977	18.593	13.980	7.560	—	—	—	—	24.233	—	—	—	700	700	—	46.473
Камскаго Акціонернаго О-ва (Чусовскіе) . . . . .	н е п о к а з а н о.	—	—	—	—	25.81	—	—	—	—	—	—	—	—	155.630	155.630	181.445

\*) Показано общимъ числомъ въ итогѣ сортового.  
 1) Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10. 2) Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнѣйшій передѣлъ.	Употреблено на собственныя (строительныя) на- добности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т а в л е н и я н а р ы н к и с ы б ы т а .											ВСЕГО.		
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Вывъзъ по Волгѣ, въ Ростовъ на Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Пе- тербургъ система- ми.	Отпущено на попут- ныхъ при- станяхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вят- ки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская и Азію).	Въ Сѣ- верный край.	Продано въ Лаи- шевѣ.	Въ Нижній Новгородъ.				
													Оставалось отъ прош- лой нави- гаціи.	Въ навига- цію 1900 г. доставле- но.		Продано.	Осталось непродан- нымъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14				
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновской) . . . . .	н е	п о к а	з а н о	—	—	58.252 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	33.027	33.027	—	91.279	
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ за- водовъ . . . . .	н е	п о к а	з а н о	—	35.950	—	—	—	—	—	14.910	—	15.307	15.307	—	66.167	
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	32	32	26.596	29.075	13.746	—	—	6.313	6.936	—	—	2.836	2.836	—	85.502	
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	97	—	5	16.376 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.381	
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	—	8.147	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	
Г.г. Соломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	н е	п о к а	з а н о	3.043	11.756	906	159	—	5.305	—	—	—	—	—	—	21.169	
Г.г. Балашовыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	—	С м.	п т	о г	ь	с о	р т	о в	о г	о	—	—	—	—	—	
Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.263	—	—	—	—	—	1.263	
И. А. Поклевскаго-Козелтъ. (Холуницкіе) . . . . .	—	1.035	79	7.303	—	35.637	—	—	873	—	288	—	2.955	2.955	—	47.056	
В. А. Ратькова-Рожнова. (Ревдинскіе) . . . . .	—	2	—	464	18.832	12.351	—	—	1.488	—	2.632	—	7.030	5.479	1.551	41.246	
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	285	47	63	—	—	—	—	2.933	—	1.506	—	10.361	4.674	5.687	9.176	
Н-ковъ П. В. Бергъ (Шайтанскіе) . . . . .	—	261	—	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88	
Бр. Каменскихъ. (Суксунскіе) . . . . .	—	413	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	
<i>Всего обручнаго и полуовальнаго . . . . .</i>	—	46.687	19.810	84.401	129.898 +16.376 <sup>2)</sup>	68.917 +25.813 <sup>2)</sup> +58.252 <sup>2)</sup>	6.924	1.963	3.806	42.456	8.199	19.336	2.532	236.513	223.140	7.238	689.481

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.  
<sup>2)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреб- лено на дальнѣйшій передѣлъ.	Употреб- лено на собствен- ныя (строи- тельныя) на- добности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с ы б ы т а.														
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутрен- нюю Россію и прочія мѣстности.	Вывъзъ по Волгѣ, въ Ростовъ- на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Пе- тербургъ система- ми.	Отпущено на попут- ныхъ при- станяхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вят- ки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская Ярмарка) и Азію.	Въ Сѣ- верный край.	Продано въ Лан- шевъ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.	
													Оставалось отъ прош- лой нави- гаціи.	Въ навига- цію 1900 г. доставле- но.	Продано.	Осталось непродан- нымъ.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14					
<b>d) Каретное, шиннокаретное и экипажное.</b>																		
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ- Донато. (Н.-Тагильскіе и Луневскіе) . . .	—	1.316	—	—	16.061	5.461	506	—	—	—	—	—	*)	24.457	*)	*)	22.028	
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	706	130	8.789	3.720	—	—	—	—	1.066	—	—	—	962	962	—	14.537	
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ за- водовъ . . . . .	н е	п о	к а	з а	н о	—	—	—	—	—	—	—	—	479	479	—	1.224	
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	—	—	28	319	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	347	
Г.г. Соломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	н е	п о	к а	з а	н о	1.703	4.748	582	150	—	1.172	4.983	—	—	539	539	—	13.877
Г.г. Балашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	С м.	и т	о г	ь	с о	р т	о в	о г	о	—	—	—	—	—	—	—	
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	721	15.035	8.061	6.974	8.782	
Г. С. Кондюрина. (Камбарскій) . . . . .	—	—	—	13.535	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.535	
<b>Всего каретнаго, шиннокарет- наго и экипажнаго . . . . .</b>	—	2.038	130	24.055	25.593	6.043	566	—	1.172	6.049	—	7.21	—	41.472	10.041	6.974	74.330	
<b>e) Круглое и полукруглое.</b>																		
Уральскіе казенные заводы:																		
1) Н.-Исетскій . . . . .	—	—	—	9.880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.880	
2) Златоустовскаго округа . . . . .	—	4.734	7.178	17.632	41.287	2.068	—	—	—	8.277	—	—	—	35.316	35.316	—	104.580**	
3) Гороблагодатскаго округа . . . . .	—	277	357	340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.126	1.126	—	1.466	
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	—	5.011	7.535	27.852	41.287	2.068	—	—	—	8.277	—	—	—	36.442	36.442	—	115.926	
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ- Донато. (Н.-Тагильскіе и Луневскіе) . . . . .	—	17.989	—	35.039	69.191	29.177	—	2.552	—	2.695	—	—	*)	99.417	*)	*)	138.654	
Богословскаго Горнозаводскаго Общества . . . . .	—	5.743	—	—	100.400	—	7.836	—	—	17.636	—	—	—	—	—	—	125.872	

\*) Показано общимъ числомъ въ итогѣ сортового. \*\*) Выѣстъ съ квадратнымъ.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей перераб.	Употреблено на собственные (строительные) надобности.	Объём между своими же заводами.	П о с т у			п и л о н а р ы н к и с ы т а.											
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. по внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Вниз по Волгѣ, въ Ростову на-Дону, Баку и проч.	Въ разныхъ мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургѣ системами.	Отпущено на попутныхъ приставяхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.	
													Осталось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15				
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	9.483	6 229	12.590	3.439	—	—	—	21.325	—	—	—	—	—	37.354			
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновской) . .	н е	п о	к а	з а	н о	—	—	—	—	—	—	—	45.805	45.805	—	67.924		
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ . . . . .	н е	п о	к а	з а	н о	—	—	—	—	—	—	30.499	—	89.663	89.663	—	194.677	
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	1.492	1.985	21.928	28.490	11.735	—	—	—	5.236	5.216	2.246	—	4.023	4.023	—	78.934	
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	2.399	14.141	179	141.906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142.085	
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	—	1.684	—	533	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.806	6.786	20	7.319	
Г.г. Соломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	н е	п о	к а	з а	н о	46.851	19.121	52.599	5.841	—	3.630	34.252	—	—	22.940	22.940	—	185.234
Г.г. Балашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	С м.	п т	о г	ъ с	о р	т о	в о	г о	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . . .	—	120	62	46	—	—	—	—	—	—	—	13.496	—	—	—	—	—	13.542
И. А. Поклевскаго-Козелль. (Холуйскіе) . . . . .	—	2.200	890	16.494	—	12.513	—	—	3.182	—	—	1.793	—	24.766	24.766	—	58.748	
В. А. Ратькова-Рожнова. (Ревдинскіе) . . . . .	—	1.019	—	4.668	27.828	17.385	—	—	—	3.208	—	5.998	—	25.110	18.203	6.907	77.290	
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	692	856	1.177	—	—	—	—	916	—	—	1.724	—	55.322	21.134	34.188	24.951	
Бр. Каменскихъ. (Суксунскіе) . . . . .	—	2.121	—	532	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	532
Г. С. Кондюрина. (Камбарскій) . . . . .	—	50	—	13.412	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.412
Н-ковъ гр. А. П. Шувалова. (Юго-Камскій) . . . . .	н е	п о	к а	з а	н о	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	14	—	14
<i>Всего кругло и полукругло. . . . .</i>	—	50.003	31.698	181.301	364.271 (+141906 <sup>2</sup> )	125.537 (+22.119 <sup>1</sup> )	13.677	2.552	7.728	92.629	18.712	42.260	—	410.308	269.776	41.115	1.282.468	

<sup>1</sup>) Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

<sup>2</sup>) Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7,

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передѣл.	Употреблено на собственныя (строительныя) надобности.	Обмѣтъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с б ы т а.												
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ, на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургу системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Лаптевѣ.	Въ Нижній Новгородъ.			ВСЕГО.
													Оставалось прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
<i>f. Квадратное.</i>																
Уральскіе казенные заводы:																
1) Нижне-Исетскій . . . . .	—	2.377	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
2) Златоустовскаго округа . . . . .	с м	о т	р и	к р	у г	л о е	—	—	—	—	—	—	—	—		
Итого пудовъ . . . . .	—	2.377	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Донато. (Н.Тагильскіе и Луневскіе) . . . . .	—	6.752	—	10.231	31.359	12.667	—	1.921	—	989	—	—	*) 40.401	*) *) 57.167		
Богословск. Горнозавод. Общества . . . . .	—	2.156	—	—	39.598	—	5.199	—	—	6.849	—	—	—	— 51.646		
О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . . . .	н е п о к а з а н о	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.661	673 988 673		
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	2.021	1.731	9.669	1.968	—	—	—	—	10.915	—	—	—	— 22.552		
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновскій) . . . . .	н е п о к а з а н о	—	—	—	—	10.477	—	—	—	—	—	—	19.381	19.381 — 29.858		
Т-во Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ . . . . .	н е п о к а з а н о	—	—	—	23.220	—	—	—	—	—	—	16.198	37.818	37.818 — 77.236		
Н-ковъ Расторгуева. (Быштыскіе) . . . . .	—	111	89	14.327	21.456	6.589	—	—	—	6.515	5.760	1.270	3.813	3.813 — 59.740		
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	1.001	611	100	95.082	—	—	—	—	—	—	—	—	— 95.182		
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	—	940	—	506	—	—	—	—	—	—	—	—	177	177 — 683		
Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . . .	—	315	44	89	—	—	—	—	—	6.505	—	—	—	— 6.594		
И. А. Поклевскаго-Козелль. (Холуницкіе) . . . . .	—	1.585	—	5.769	—	10.563	—	—	2.350	—	—	1.012	15.179	15.179 — 34.873		

1) Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

2) Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

\*) Показано общей цифрой въ итогъ сортового.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшій передѣлъ	Употреблено на собственныя (строительныя) надобности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с б ы т а .											Всего.		
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Вниз по Волгѣ, въ Ростовъ-на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургу систематически.	Отпущено на попутныхъ приставкахъ р. р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарга) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Лавшевѣ.	Въ Нижній Новгородъ.				
													Оставалось прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.		Продано.	Осталось непроданнымъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
В. А. Ратькова-Рожнова. (Ревдинскіе) . . . . .	—	732	—	12.327	22.111	11.588	—	—	—	1.830	—	3.503	—	10.747	8.268	2.479	59.627
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	34	182	507	—	—	—	—	485	—	—	1.317	—	36.871	8.737	28.134	11.046
Бр. Каменскихъ. (Суксунскіе) . . . . .	—	2.562	—	708	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	708
Г. С. Кондюрина. (Камбарскій) . . . . .	—	50	—	5.942	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.942
<i>Всего железа квадратнаго . . .</i>	—	20.636	2.657	60.185	139.712 +95.082 <sup>2)</sup>	41.407 +10.477 <sup>2)</sup>	5.199	1.921	2.835	27.098	12.265	23.300	1.661	164.388	94.046	31.601	513.527
<i>г. Улюсове.</i>																	
Уральскіе казенные заводы:																	
1) Пермскій пушечный . . . . .	7.028	—	8.404 <sup>*)</sup>	5.182	1.505	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.687
2) Нижне-Исетскій . . . . .	—	396	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3) Воткинскій . . . . .	41.578	—	—	285	452	541	—	—	—	—	—	—	10.440	7.813	5.334	12.919	6.612
<i>Итого пудовъ . . . . .</i>	48.606	396	8.404 <sup>*)</sup>	5.467	1.957	541	—	—	—	—	—	—	10.440	7.813	5.334	12.919	13.299
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Донат. (Н.-Тагильскіе и Лушевскіе) . . .	—	2.986	—	6.590	4.786	401	—	—	—	1.724	—	—	**) 13.320	**) 13.320	**) 13.320	**) 13.320	13.501
Богословскаго Горнозаводскаго Общества . . . . .	—	1.365	—	—	27.020	—	705	—	—	2.143	—	—	—	—	—	—	29.868
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	1.582	1.139	2.704	246	—	—	—	—	3.850	—	—	—	—	—	—	6.801
Камскаго Акціон. О-ва. (Чусовскіе) . . . . .	н е п о к а з а н о	—	—	—	—	10.688 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	117.571	117.571	—	128.259

\*) Вмѣстѣ съ сортовымъ разнымъ. \*\*) Показано общей цифрой въ итогѣ сортового.  
 1) Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6. 2) Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреб- лено на дальнѣйшій передѣлъ	Употреб- лено на собствен- ныя (строи- тельныя) на- добности.	Обмѣръ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с ь б ы т а .													
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутрен- нюю Россію и прочія мѣстности.	Ввезъ по Волгѣ, въ Ростовъ, на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Пе- тербургъ система- ми.	Отпущено на попут- ныхъ при- станяхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Ваг- ки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Примутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣ- верный край.	Продаю въ Лан- шевъ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.
													Осталось отъ прош- лой нави- гаціи.	Въ навига- цію 1900 г. доставле- но.	Продано.	Осталось непродан- нымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10	10	10	10	10			
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновскій) . . .	н е	п о к а	з а н о	—	—	7.344	—	—	—	—	—	—	—	1.442	1.442	—	8.786
Т-ва Сергіевско-Уфалейскихъ за- водовъ . . . . .	н е	п о к а	з а н о	—	5.824	—	—	—	—	—	—	2.593	—	2.920	2.920	—	11.337
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	158	214	—	(26.968 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26.968
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	—	2.393	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Г.г. Саломирскаго и Турчанинова. (Сысергскіе) . . . . .	н е	п о к а	з а н о	1.014	—	1.118	—	—	—	1.478	—	—	—	50	50	—	3.661
И. А. Поклевскаго-Козелъ. (Холуницкіе) . . . . .	—	758	279	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	14	—	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	25	—	90
<i>Всего упомянуто жельза . . . . .</i>	48.606	9.652	10.036	15.840	39.833 +26.968 <sup>1)</sup>	2.061 +7.344 <sup>2)</sup> +10.688 <sup>3)</sup>	705	—	—	9.195	—	2.593	10.440	143.141	127.342	12.919	242.569
<i>н. Специальнаго назначенія.</i>  (Подрѣзное, втулочное, осевое, сошнич- ное, лемеховое, лопаточное, колосничное, гвоздяное, подѣлочное, шабальное и са- банное).  Уральскіе казенные заводы: 1) Златоустовскаго округа . . . . . 2) Воткинскій . . . . .	— 13.128	716 —	799 —	7.118 10.033	5.781 —	— —	157 —	— —	— —	586 —	— —	— —	— —	10.709 —	10.709 —	— —	24.351 10.033
<i>Итого пудовъ . . . . .</i>	13.128	716	799	17.151	5.781	—	157	—	—	586	—	—	—	10.709	10.709	—	34.384

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10. <sup>2)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передѣл.	Употреблено на собственныя (строительныя) потребности.	Объемъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с ы т а .			Въ Нижнѣмъ Новгородѣ.										
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ-на-Дону, Баку и проч. мѣстности.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургъ системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р. р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Липецкѣ.	Въ Нижнѣмъ Новгородѣ.			ВСЕГО.	
													Оставалось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.		Осталось непроданнымъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14				
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Донато. (Н.-Тагильскіе и Луневскіе) . . . . .	—	—	—	19.648	81.828	—	—	—	—	2.084	—	—	—	—	—	—	103.560
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	4.469	1.155	14.151	—	—	—	—	—	1.317	—	—	—	—	—	—	15.468
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновской) . . . . .	—	—	—	—	—	482 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	482
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	5.829	690	8.327	—	—	—	—	—	679	—	—	—	—	—	—	9.006
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	203	—	3	1.128 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.131
Г.г. Соломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	—	22.656	12.106	3.819	2.012	—	—	—	—	12.330	—	—	—	—	—	—	18.161
Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . . .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	19	—	—	—	—	21
И. А. Поклевскаго-Козелъ. (Холуницкіе) . . . . .	—	4.100	—	2.935	—	774	—	—	1.096	—	—	—	—	—	—	—	4.805
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	—	—	225	—	—	—	—	3.767	—	—	—	—	—	—	—	3.992
Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . . . . .	—	168	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Г. С. Кондюрина. (Камбарскій) . . . . .	—	10	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
<i>Всего спеціального назначенія . . . . .</i>	13.128	38.151	14.750	66.291	89.621 + 1.128 <sup>1)</sup>	774 + 482 <sup>2)</sup>	157	—	4.863	16.996	19	—	—	10.709	10.709	—	191.040
<i>ж) Фасонное желѣзо.</i> (Тавровое, двутавровое (балки), корытное, (швеллера) и зетовое.																	
Уральскіе казенные заводы: 1) Воткинскій . . . . .	2.081	—	—	951	—	—	—	—	—	500	—	—	—	—	—	—	1.451
Итого пудовъ . . . . .	2.081	—	—	951	—	—	—	—	—	500	—	—	—	—	—	—	1.451

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.  
<sup>2)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.



Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передѣл.	Употреблено на собственныя (строительныя) потребности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у		
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Вывъзъ по Волгѣ, въ Ростовъ-на-Дону, Баку и проч. мѣстности.
				1	2	3
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	1.348	872	68	—	—
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій, Кыновской) . . . . .	н е п о к а з а н о.	—	—	—	—	15.203 <sup>1)</sup>
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	8787	—	6.377	—	—	—
Кн. Вѣлосельскихъ-Вѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	1960	—	—	—	—	—
Г.г. Соломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	—	—	—	7.018	497	—
Н-ковъ С. С. Яковлева. (Алапаевскіе) . . . . .	н е п о к а з а н о.	—	—	34.587	30.935	35.943
Н-ковъ Бенардаки. (Казимскіе) . . . . .	—	720	954	421	—	—
И. А. Поклевскаго-Козельскій. (Холуницкіе) . . . . .	—	2050	365	21.866	—	13.227
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	11.795	2.878	1.407	—	—
Бр. Каменскихъ. (Сувейскіе) . . . . .	—	2.097	—	—	—	—
<b>Всего желѣза сортового разнаго.</b>	<b>470.352</b>	<b>19.179</b>	<b>24.876</b>	<b>135.596</b>	<b>184.149</b>	<b>99.448</b> <b>+15.203<sup>1)</sup></b>
<b>Итого желѣза сортового.</b>						
Уральскіе казенные заводы:						
1) Пермскій пушечный . . . . .	195.243	—	8.404	5.182	1.505	—
2) Нижне-Исетскій . . . . .	—	2.898	24	165.069	—	—
3) Златоустовскаго округа . . . . .	133.244	6.666	15.737	65.958	141.589	13.920
4) Гороблагодатскаго округа . . . . .	—	4.381	11.406	12.335	371	—
5) Воткинскій . . . . .	226.768	74	—	60.056	50.206	4.529
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>555.255</b>	<b>14.019</b>	<b>35.571</b>	<b>308.600</b>	<b>193.671</b>	<b>18.449</b>

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4, 6.

П и л о н а р ы н к и с ы б ы т а.											Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.
Въ разнаго мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургѣ системами.	Отпущено на популярныя пристаняхъ р.р. Уфы, Вѣлой, Ватки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.			Осталось непроданнымъ.						
						Оставалось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.							
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.273	20.273	—	35.476	
—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
51	—	—	4.361	—	—	—	—	—	—	—	1.841	1.841	—	13.768	
—	—	—	56.225	—	—	—	—	—	—	—	1.004	1.004	—	158.694	
—	—	—	15.376	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.797	
—	—	3.854	—	—	810	—	—	—	—	—	25.151	25.151	—	64.908	
—	—	373	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.780	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
51	—	4.227	88.631	1.396	810	25.575	346.047	309.783	61.371	—	—	—	—	839.294	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.687	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	165.069	
157	—	1.000	29.993	560	—	—	139.525	139.525	—	—	—	—	—	392.602	
—	—	—	—	—	—	40.836	161.785	150.980	51.641	—	—	—	—	163.686	
—	—	—	500	886	—	36.581	129.300	85.307	80.574	—	—	—	—	201.434	
157	—	1.000	30.493	1.396	—	77.417	430.610	375.812	132.215	—	—	—	—	929.578	

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передѣл.	Употреблено на собственныя (строительныя) надобности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с ы б ы т а.													
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Визы по Волгѣ, въ Ростовъ-на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургѣ системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.
													Оставалось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Дonato. (Н.-Тагильскіе и Луневскіе) . . . . .	—	54.291	—	119 238	397.874	142.7 <sup>12</sup>	—	24.244	—	13.995	—	—	138.613	326.268	161.230	303.651	859.293
Богословскаго Горнозаводскаго Общества . . . . .	1.500	21.212	—	—	992.306	—	97.482	—	—	78.571	—	—	—	—	—	—	1.168.359
О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . . . .	—	—	—	—	—	21.500	—	—	—	—	—	—	4.680	—	3.692	988	25.192
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	52.248	33.269	122.074	38.519	—	—	—	—	149.620	—	—	—	3.564	3.564	—	313.777
Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чусовскіе) . . . . .	—	—	—	—	43.992 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	477.084	477.084	—	521.076
Кн. Абамелекъ-Лазаревой. (Чермошскій и Кивеловскій) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.457	21.457	—	21.457
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновской) . . . . .	—	—	—	—	—	135.947 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	3.683	152.785	156.468	—	292.415
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ . . . . .	—	—	—	—	246.946	—	—	—	—	—	—	165.182	—	267.540	267.540	—	679.668
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	8.787	8.712	9.328	198.038	250.155	74.049	—	—	—	59.599	46.769	6.800	—	35 390	35.390	—	670.780
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	1.960	7.144	18.165	1.098	507.017 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	508.115
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	—	14.646	—	2.173	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.324	7.304	20	9.477
Г.г. Саломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	—	22.656	12.106	211.584	97.071	116.980	15.763	—	20.239	189.412	—	—	—	60.063	60.063	—	711.112
Н-ковъ С. С. Яковлева. (Алашаевскіе) . . . . .	—	—	—	34.587	30.935	35.943	—	—	—	56.225	—	—	—	1.004	1.004	—	158.694
Г.г. Балашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	21.884	21.083	66.739	406.333	37.623	25.944	—	10.696	10.201	—	—	—	65.490	65.490	—	623.026 <sup>2)</sup>
Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . . .	—	1.601	1.128	912	—	—	—	—	—	—	60.010	—	—	—	—	—	60.922
Н-ковъ П. С. Яковлева. (Невьянскіе) . . . . .	—	4.370	4.370	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	21.000	21.000	—	21.300

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10. <sup>2)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

<sup>3)</sup> Показано общимъ числомъ для группъ а, б, в, г, д, е, ф.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнѣйшій передѣлъ.	Употреблено на собственныя (строительныя) потребности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у			п и л о н а р ы н к и с ь ы т а .										
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россию и прочія мѣстности.	Визъ по Волгѣ, въ Ростовъ- на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургъ системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшефт.	Въ Нижнѣмъ Новгородѣ.				ВСЕГО.
													Оставалось отъ прошлой навигации.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
И. А. Поклевскаго-Козелль. (Холуницкіе) . . . . .	—	13.578	2.338	100.620	—	88.948	—	—	23.187	—	—	11.265	—	123.891	123.569	322	347.589
В. А. Ратькова-Рожнова. (Ревдинскіе) . . . . .	—	2.755	—	65.039	157.878	95.219	—	—	—	15.404	—	39.997	—	116.927	97.441	19.486	470.978
Н. П. Настухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	13.608	4.364	7.280	—	—	—	—	15.492	—	—	10.608	—	229.807	79.252	150.555	112.632
Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . . . . .	—	5.046	—	115	—	—	—	—	—	299	—	—	—	—	—	—	414
Бр. Каменскихъ. (Суксунскіе) . . . . .	—	8.096	—	1.986	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.986
Г. С. Кондюрина. (Камбарскій) . . . . .	—	210	—	63.468	—	15.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78.468
Н-ковъ гр. А. П. Шувалова. (Юго-Камскій) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	14	—
<b>Итого . . . . .</b>	<b>567.502</b>	<b>266.081</b>	<b>141.722</b>	<b>1.303.551</b>	<b>3 318.985</b> <b>+ 551 009<sup>1)</sup></b>	<b>646.423</b> <b>+ 135 947<sup>1)</sup></b>	<b>139.346</b>	<b>24.244</b>	<b>70.614</b>	<b>603.819</b>	<b>108.175</b>	<b>233.852</b>	<b>224.407</b>	<b>2.340.204</b>	<b>1.957.360</b>	<b>607.251</b>	<b>8.586.308</b>
<b>VII. Рельсы, скрѣпленія, желѣзнодорожныя принадлежности.</b>																	
Уральскіе казенные заводы:																	
1) Нижне-Исетскій . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	896	—	—	—	—	—	—	896
2) Златоустовскаго округа . . . . .	—	—	—	—	—	621	—	—	—	18.260	—	—	—	—	—	—	18.881
3) Воткинскій . . . . .	—	220	—	—	—	11.722	—	—	—	107.633	—	—	—	—	—	—	268.009
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>220</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>12.343</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>126.789</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>287.786</b>
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Донатъ. (Н.-Тагильскіе и Луньевскіе) . . . . .	—	40.119	—	45.665	280.706 *)	189.002 *)	—	—	—	291.180	—	—	—	—	—	—	806.553
Богословскаго Горнозаводскаго Общества . . . . .	—	5.640	—	—	357.308	—	—	—	—	2.468.634	—	—	—	—	—	—	2.825.942
Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чусовскіе) . . . . .	—	—	—	—	742 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	19.205	19.205	—	19.947

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10. <sup>2)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

\*) Кромѣ отправленныхъ рельсъ осталось на храненіи при Н. Тагильскомъ заводѣ 538,735 п. изъ числа изготовленныхъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнѣйшій передѣл.	Употреблено на собственныя (строи- тельныя) на- добности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у			п и л о н а р ы н к и с б ы т а.										
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. по внутрен- нюю Россію и прочія мѣстности.	Вязь по Волгѣ, въ Ростовъ- на-Дону, Баку и проч.	Въ разнымъ мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Пе- тербургъ система- ми.	Отпущено на попут- ныхъ при- станяхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Ваг- ки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣ- верный край.	Продано въ Лан- шевѣ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.
													Оставалось отъ прош- лой нави- гаціи.	Въ навига- цію 1900 г. доставле- но.	Продано.	Осталось непродан- нымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10	10	10	10	10			
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	—	9.059	104	100	344.981 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	345.081
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	111	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Всего рельсъ, рельсовыхъ скрѣп- леній и желѣзнодорожныхъ при- надлежностей . . . . .	—	55.149	104	45.765	650.357 +345723 <sup>1)</sup>	337.656	—	—	—	—	—	—	19.205	19.205	—	—	4285.309
<b>VIII. Желѣзные и стальные издѣлія.</b> (Проволока, гвозди, заклепки, оружейные стволы, отдѣланные стальные отливки и другія издѣлія).																	
Уральскіе казенные заводы:																	
1) Пермскій пушечный . . . . .	35.388	—	70	362	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	508
2) Нижне-Исетскій . . . . .	—	—	27	35	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
3) Златоустовскаго округа . . . . .	—	210	—	96.764	—	4.009	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112.467
4) Воткинскій . . . . .	—	11.262	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
5) Ижевскій оружейн. и сталедѣлат. . . . .	—	2.793	—	21.517	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.517
Итого пудовъ . . . . .	35.388	14.265	97	118.717	4.022	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134.579
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Сантъ- Донато. (Н.-Тагильскіе и Луневскіе) . . . . .	—	1.604	—	2.943	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.943
О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . . . .	н е	п о	к а	з а	н о	—	—	—	—	—	1.800	26.100	10.420	22.850	13.670	—	30.650
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	—	—	53	—	—	—	—	—	—	—	—	4.187	5.893	7.268	2.812	7.974
Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чусовскіе) . . . . .	—	—	—	—	7.203 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	82.436	82.436	—	—	89.639
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій и Кыновскій) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10. <sup>2)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейший передѣлъ	Употреблено на собственныя (строительныя) надобности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с ь б ы т а .														
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Вывъ по Волгѣ, въ Ростовъ-на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Петербургъ системами.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Влѣки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.	
													Осталось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14					
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	—	—	984	—	—	—	—	—	24	—	—	—	3.942	100	4.042	—	5.050
Г. г. Балашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	5.930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Н-ковъ П. С. Яковлева. (Невьянскіе) . . . . .	—	—	—	5.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.500
И. А. Поклевскаго-Козелья. (Холуницкіе) . . . . .	—	8.439	—	2.114	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.114
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	4.810	593	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.480	1.084	396	—	1.094
Бр. Каменскихъ. (Суксунскіе) . . . . .	—	2.951	—	198	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198
Н-ковъ гр. А. П. Шувалова. (Юго-Камскій) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	764	612	922	454	922
<b>Итого желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій . . . . .</b>	<b>35.388</b>	<b>37.999</b>	<b>690</b>	<b>130.519</b>	<b>4.022</b>	<b>6.000</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>624</b>	<b>7.930</b>	<b>3.963</b>	<b>1.800</b>	<b>34.993</b>	<b>100.941</b>	<b>118.602</b>	<b>17.332</b>	<b>—</b>	<b>280.711</b>
<b>IX. Издѣлія изъ чугуна.</b>																		
(Разное литье, трубы путевыя, водопроводныя, колонны, гири, кабинетныя вещи).																		
Уральскіе казенные заводы:																		
1) Пермскій пушечный . . . . .	—	7.570	180	14.955	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.037
2) Нижне-Исетскій . . . . .	—	—	—	138	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	214
3) Каменскій . . . . .	—	3.278	449	9.872	—	18.833	—	—	—	—	76	—	—	—	—	—	—	97.659
4) Златоустовскаго округа . . . . .	—	10.677	7.019	19.325	90.925	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131.988
5) Гороблагодатскаго округа . . . . .	—	30.895	5.063	3.371	219.354	—	—	18	—	21.439	281	—	—	—	—	—	—	222.725
6) Воткинскій . . . . .	108.325	—	—	3.109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.109
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>108.325</b>	<b>52.420</b>	<b>12.711</b>	<b>50.771</b>	<b>310.360</b>	<b>18.833</b>	<b>—</b>	<b>18</b>	<b>—</b>	<b>90.393</b>	<b>357</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>470.732</b>
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Донатъ. (Н.-Тагильскіе и Луневскіе) . . . . .	—	403.412	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1) Эта цифра относится къ графамъ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10. 2) Эта цифра относится къ графамъ 1, 3, 4 и 6.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передѣл.	Употреблено на собственныя (строительныя) надобности.	Обмѣлъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с б ы т а.													
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Винзъ по Волгѣ, въ Ростовѣ на Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по Волгѣ.	Въ С.-Петербургъ системами.	Отпущено на попутныхъ приставкахъ р.р. Уфы, Бѣлой, Ватки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.
													Осталось отъ прошлой навигаціи.	Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
Богословскаго Горнозаводскаго Общества . . . . .	—	2.870	—	—	—	—	—	—	—	—	14.053	—	—	—	—	14.053	
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . .	—	324.835	30.978	2.840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.840	
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	—	187	997	108.495	4.879	23.388	—	145	7.094	31.135	51.086	—	—	—	—	226.222	
Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . .	—	—	—	—	41.310 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41.310	
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	—	66.505	16.928	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . . .	—	1.893	920	1.887	—	—	—	—	—	—	19.684	—	—	—	—	21.571	
Н-ковъ П. С. Яковлева. (Невьянскіе) . . . . .	53.000	—	800	8.400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.400	
И. А. Поклевскаго-Козелль. (Холуницкіе) . . . . .	—	21.490	—	4.400	—	—	—	—	620	—	—	—	—	—	—	5.020	
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	—	44.916	14.318	2.760	—	—	—	—	—	—	7.595	—	3.704	3.485	219	13.840	
Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . . . . .	—	40.995	—	20.793	75	—	—	—	—	16.797	—	—	—	1.611	1.611	39.276	
В. А. Пашкова. (Воскресенско-Верхотурскій) . . . .	—	4.126	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Г. С. Кондюрина. (Камбарскій) . . . . .	—	9.860	—	1.101	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.101	
<b>Итого чугуновыхъ издѣлій . . . . .</b>	<b>161.325</b>	<b>973.479</b>	<b>77.652</b>	<b>201.447</b>	<b>315.314</b>	<b>42.221</b>	—	163	7.714	152.378	71.127	7.595	—	5.315	5069	219	844.365
					+ 41.310 <sup>1)</sup>												
<b>Х. Разныя издѣлія.</b>																	
(Машинныя части, отѣланныя издѣлія, артиллерійскія орудія и снаряды).																	
Уральскіе казенные заводы. 1) Пермскій пушечный . . . . .	—	5.402	12.211	5.873	169.720	—	—	—	—	773	—	—	—	—	—	—	176.366

<sup>1)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнейшей передѣл.	Употреблено на собственными (строительными) надобности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у п и л о н а р ы н к и с б ы т а .										ВСЕГО.			
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по Волги.	Въ С.-Петербургу систематически.	Отпущено на попутныхъ пристаняхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вятки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарна) и Азію.	Въ Сѣверный край.	Продано въ Ланшевъ.	Въ Нижній Новгородъ.				
													Оставалось прошлой навигаціи.		Въ навигацію 1900 г. доставлено.	Продано.	Осталось непроданнымъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13					
2) Златоустовскаго округа . . . . .	—	—	2.826	388	755	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.143
3) Гороблагодатскаго округа . . . . .	—	25	88	88	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	148
4) Воткинскій . . . . .	—	8.373	2.053	1.701	4.273	120.357	7.002	—	3.786	6.463	384	—	—	2.788	2.788	—	146.754
Итого пудовъ . . . . .	—	13.800	17.178	8.050	174.748	120.357	7.002	—	3.786	7.236	444	—	—	2.788	2.788	—	324.411
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Дonato. (Н. Тагилскіе и Луневскіе) . . . . .	—	—	—	2.597	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.597
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	749	749	—	749
Н-ковъ П. С. Яковлева. (Невьянскіе) . . . . .	—	—	—	15.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.000
Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . . . . .	—	16.184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого разныхъ издѣлій . . . . .	—	29.984	17.178	25.647	174.748	120.357	7.002	—	3.786	7.236	444	—	—	3.537	3.537	—	342.757

Таблица VII.

Отпускъ заводами Урала продуктовъ желѣзо

(По свѣдѣніямъ, представлен

№ №	Заводы.	Чугунъ не въ дѣлѣ.	Полупро-дукты.	Сортовые болваночные КОНЦЫ, обѣсѣчки, обрѣзки листовые и котельные.	Сталь спеціальная не въ дѣлѣ.	Желѣзо листовое.				Желѣзо сортовое.	Въ томъ числѣ.		№ №
						Кровельное.	Посудное и паровое.	Котельное и кубовое.	Разное.		Полосовое, узкополосное и рѣзное.	Шинное и узкошинное.	
1	Уральскіе казенные заводы. . . .	1.061.828	438.059	133.977	15.231	38.712	—	170.347	15.784	929.578	357.352	2.962	1
2	Н-ковъ П. П. Демидова, кн. Санъ-Донато. (Н. Тагильскіе и Луиьевскіе) . .	—	650	61.623	—	566.701	358	116.620	96.608	859.293	136.139	28.952	2
3	Богословскаго Горнозаводскаго Общества. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1.168.359	200.138	12.591	3
4	О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . . .	58.800	—	38.958	10.180	112.190	—	—	—	25.192	21.987	—	4
5	Н-ковъ гр. Стенбокъ - Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	340.489	6.703	79.628	—	972.080	—	19.611	3.405	313.777	87.029	74.478	5
6	Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чу-совскіе) . . . . .	302.000	—	19.680	—	791.320	74.545	—	—	521.076	6.874	—	6
7	Гр. С. А. Строганова. (Уткинскій, Билмбаевскій, Очерскій, Добрянскій, Кувинскій и Кыновской) . . . . .	559.436	—	25.295	—	641.095	31.070	81.538	9.466	292.415	39.358	19.252	7
8	Кн. Е. X. Абамелекъ - Лазаревой. (Черновскій и Кизеловскій) . . . . .	700.000	—	89.027	—	676.445	—	—	—	21.457	21.457	—	8
9	Т-ва Сергинско - Уфалейскихъ за-водо- . . . . .	—	—	2.636	—	254.010	13.295	45.476	—	679.668	219.452	109.475	9
10	Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . .	—	—	89.739	—	291.065	—	169	11.861	670.780	179.762	257.479	10
11	Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	675.559	—	160	15.185	300	—	34.169	56.492	508.115	145.361	53.981	11
12	Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысь-венскіе) . . . . .	1.343.637	34.137	34.546	—	415.971	10.149	—	—	9.477	1.122	347	12
13	Г.г. Соломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	—	—	101.861	—	137.053	2.036	10.750	5.385	711.112	226.235	239.007	13
14	Н-ковъ С. С. Яковлева. (Алапаевскіе)	—	—	792	7.871	1.386.370	—	28.914	—	158.694	—	—	14
15	Г.г. Балашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	432.692	792	792	—	59.678	—	—	1.973	623.026	—	—	15
16	Инзерскаго Горнопромышленнаго Общества. (Инзерскій и Ланыш-тинскій) . . . . .	1.640.989	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
17	Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . .	1.376	—	27	—	—	—	—	—	60.922	9.390	14.315	17
18	Н-ковъ П. С. Яковлева. (Невьянскіе)	1.010.580	—	—	—	—	—	—	—	21.300	21.300	—	18
19	И. А. Поклевскаго-Козелль. (Холу-ницкіе) . . . . .	—	—	96.325	—	131.778	—	3.219	24.499	347.589	42.838	94.371	19
20	В. А. Ратькова-Рожнова. (Ревдинскіе)	4.931	461	30.488	—	—	—	—	—	470.978	179.700	113.115	20
21	Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . .	233	82	31.458	—	79.493	—	—	261	112.632	29.619	23.135	21
22	Шамова и Кальсина. (Зигазинскій)	658.759	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
23	Уфимскаго Горнопромышл. О-ва (Архангельскій) . . . . .	150.049	—	48.378	—	279.035	7.560	—	—	414	306	—	23
24	Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
25	В. А. Пашкова. (Воскресенско-Верхо-турскіе) . . . . .	309.086	—	—	—	—	—	2.571	—	—	—	—	25
26	Бр. Каменскихъ. (Суксунскіе) . . . . .	244.175	—	3.817	—	—	—	—	—	1.986	120	580	26
27	Г. С. Кондюрина. (Камбарскій) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	78.468	—	45.569	27
28	Н-ковъ гр. А. П. Шувалова. (Юго-Камскій) . . . . .	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	28
Итого пудовъ . . . . .		9.494.129	481.288	888.415	104.996	6.833.356	139.013	513.384	225.684	8.586.308	1.925.529	1.089.609	

\*) Заводы Кутимскій В. Вишерск. О-ва, Авзяно-Петровскій и Лезевинскій Урало-Волжскаго О-ва и Пожев

дѣлательнаго производства въ 1900 году.

нымъ заводоуправленіями \*)).

Желѣзо листовое.				Желѣзо сортовое.	Въ томъ числѣ.		№ №
Кровельное.	Посудное и паровое.	Котельное и кубовое.	Разное.		Полосовое, узкополосное и рѣзное.	Шинное и узкошинное.	
38.712	—	170.347	15.784	929.578	357.352	2.962	1
566.701	358	116.620	96.608	859.293	136.139	28.952	2
—	—	—	—	1.168.359	200.138	12.591	3
112.190	—	—	—	25.192	21.987	—	4
972.080	—	19.611	3.405	313.777	87.029	74.478	5
791.320	74.545	—	—	521.076	6.874	—	6
641.095	31.070	81.538	9.466	292.415	39.358	19.252	7
676.445	—	—	—	21.457	21.457	—	8
254.010	13.295	45.476	—	679.668	219.452	109.475	9
291.065	—	169	11.861	670.780	179.762	257.479	10
300	—	34.169	56.492	508.115	145.361	53.981	11
415.971	10.149	—	—	9.477	1.122	347	12
137.053	2.036	10.750	5.385	711.112	226.235	239.007	13
1.386.370	—	28.914	—	158.694	—	—	14
59.678	—	—	1.973	623.026	—	—	15
—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	60.922	9.390	14.315	17
—	—	—	—	21.300	21.300	—	18
131.778	—	3.219	24.499	347.589	42.838	94.371	19
—	—	—	—	470.978	179.700	113.115	20
79.493	—	—	261	112.632	29.619	23.135	21
—	—	—	—	—	—	—	22
279.035	7.560	—	—	—	—	—	23
—	—	—	—	414	306	—	24
—	—	2.571	—	—	—	—	25
—	—	—	—	1.986	120	580	26
—	—	—	—	78.468	—	45.569	27
60	—	—	—	—	—	—	28
6.833.356	139.013	513.384	225.684	8.586.308	1.925.529	1.089.609	

\*) Заводы Кутимскій В. Вишерск. О-ва, Авзяно-Петровскій и Лезевинскій Урало-Волжскаго О-ва и Пожевскіе г.г. Всеволожскихъ свѣдѣній объ отпускѣ ихъ производства за 1900 г. не представили.

№ №	Заводы.	Въ числѣ желѣза					сортового.			Издѣлія.			ВСЕГО.	№ №	
		Обручное и полуовальн.	Каретное, шинно-ка- ретное и экипажное.	Круглое и полукругл.	Квадрат- ное.	Угловое.	Спеціаль- наго назначенія.	Фасонное.	Разное.	Рельсы.	Желѣзные.	Чугунныя.			Разныя.
1	Уральскіе казенные заводы. . . .	18.746	—	115.926	—	13.299	34.384	1.451	386.044	287.786	134.579	470.732	324.411	4.021.337	1
2	Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ- Дonato (Н. Тагильскіе и Лушевскіе)	38.545	22.028	138.654	57.167	13.501	103.560	3.552	155.969	806.553	2.943	—	2.597	2.570.975	2
3	Богословскаго Горнозаводскаго Об- щества . . . . .	22.373	—	125.872	51.646	29.868	—	719.094	6.780	2.825.942	—	14.053	—	4.008.354	3
4	О-ва Бѣлорѣцкихъ заводовъ . . . .	2.532	—	—	673	—	—	—	—	—	30.650	—	—	275.470	4
5	Н-ковъ гр. Стенбокъ - Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе) . . . . .	46.473	14.537	37.354	22.552	6.800	15.468	20	68	—	7.974	2.840	749	1.747.356	5
6	Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чусовскіе)	181.443	—	—	—	128.259	—	204.500	35.476	19.947	89.639	—	—	1.818.207	6
7	Гр. С. А. Строганова. (Уткинскій, Би- лимбаевскій, Очерскій, Добрянскій, Кыновской и Кувинскій). . . . .	91.279	—	67.924	29.858	8.786	482	—	—	—	48	—	—	1.640.363	7
8	Кн. Е. Х. Абабелекъ - Лазаревой. (Червоносскій и Кызеловскій) . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.486.929	8
9	Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ за- водовъ . . . . .	66.167	1.224	194.677	77.236	11.337	—	—	—	—	—	—	—	995.085	9
10	Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . .	85.502	347	78.934	59.740	—	9.006	—	10	—	5.050	226.222	—	1.294.886	10
11	Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ. (Катавъ-Ивановскіе) . . . . .	16.381	—	142.085	95.182	26.968	1.131	27.026	—	345.081	—	41.310	—	1.676.371	11
12	Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лыс- венскіе) . . . . .	6	—	7.319	683	225.519	—	—	13.768	—	—	—	—	1.847.927	12
13	Г.г. Соломирскаго и Турчанинова. (Сысертскіе) . . . . .	21.169	13.877	185.234	—	3.661	18.161	—	—	—	—	—	—	968.197	13
14	Н-ковъ С. С. Яковлева. (Алапаевскіе)	—	—	—	—	—	—	—	158.694	—	—	—	—	1.573.978	14
15	Г.г. Балашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.126.324	15
16	Инзерскаго Горнопромышленнаго Общества. (Инзерскій и Ланыш- тинскій) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.640.989	16
17	Н-ковъ Бенардаки. (Кажимскіе) . . . .	1.263	—	13.542	6.594	—	21	—	15.797	—	—	21.571	—	83.896	17
18	Н-ковъ П. С. Яковлева. (Невьянскіе)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.500	8.400	15.000	1.060.880	18
19	И. А. Поклевскаго-Козелдъ. (Холу- ницкіе) . . . . .	47.056	—	58.748	34.873	—	4.800	—	64.908	—	—	5.020	2.114	610.544	19
20	В. А. Ратькова-Рожнова. (Ревдинскіе)	41.246	—	77.290	59.627	—	—	—	—	—	—	—	—	506.858	20
21	Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . .	9.176	8.782	24.951	11.046	—	3.992	61	1.780	—	—	13.840	1.094	241.614	21
22	Шамова и Кальсина. (Зигаинскій) . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	658.759	22
23	Уфимскаго Горнопромышленнаго Общества. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150.049	23
24	Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . .	88	—	—	—	—	20	—	—	—	—	39.276	—	374.663	24
25	В. А. Пашкова. (Воскресенско-Верхо- турскій) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	309.086	25
26	Бр. Каменскихъ. (Суксунскіе) . . . . .	36	—	532	708	—	—	—	—	—	198	—	—	246.359	26
27	Г. С. Кондюрина. (Камбарскій) . . . .	—	13.535	13.412	5.942	—	10	—	—	—	—	1.101	—	83.386	27
28	Н-ковъ гр. А. П. Шувалова (Юго- Камскій) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	922	—	—	982	28
Итого . . . . .		689.481	74.330	1.282.468	513.527	242.569	191.040	952.704	839.294	4.285.309	280.711	844.365	342.757	33.019.715	

Распределение по рынкам сбыта всехъ продуктовъ желѣзо

(По свѣдѣніямъ, доставлен

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на собствен- ными (строи- тельными) па- добности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у		
			Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутрен- нюю Россію.	Впаян по Волгѣ, въ Ростовѣ на-Дону, Баку и проч.
Уральскіе казенные заводы:					
1) Пермскій пушечный . . . . .	12.972	24.079	54.412	171.459	—
2) Нижно-Исетскій . . . . .	4.895	101	173.845	13	—
3) Каменскій . . . . .	3.278	336.774	12.872	750	18.833
4) Златоустовскаго округа . . . . .	20.039	137.705	191.452	1.109.015	16.012
5) Гороблагодатскаго округа . . . . .	122.582	451.386	409.437	426.865	5.080
6) Ижевскій . . . . .	2.793	—	21.517	—	—
7) Воткинскій . . . . .	19.929	2.053	93.609	190.115	352.055
<b>Итого пудовъ . . . . .</b>	<b>186.488</b>	<b>952.098</b>	<b>957.144</b>	<b>1.898.217</b>	<b>392.080</b>
Н-ковъ П. П. Демидова кн. Санъ-Дonato. (Н.-Тагильскіе и Луьевскіе) . . . . .	297.809	462.728	417.525	805.173	412.568
Богословскаго Горнозаводскаго Общества . О-ва Вѣлорѣцкихъ заводовъ . . . . .	29.722	—	—	1.349.614	53.500
Н-ковъ гр. Стенбокъ-Ферморъ. (Верхъ-Исетскіе). Камскаго Акціонернаго О-ва. (Чусовскіе) . . . . .	486.559	1.208.374	321.714	536.390	—
Гр. С. А. Строганова. (Очерскій, Добрянскій, Уткинскій, Кувинскій и Кыновскій) . . . . .	—	—	—	+56.482 <sup>2)</sup>	—
Кн. Е. X. Абамелекъ-Лазаревой. (Чермозскій и Кивеловскій) . . . . .	287.583	1.976.081	29.436	—	280.000
Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ . . . . .	—	—	—	—	+471.150 <sup>3)</sup>
Н-ковъ Расторгуева. (Кыштымскіе) . . . . .	79.596	—	—	380.498	—
Кн. Вѣлосельскихъ - Вѣлосерскихъ. (Катавъ- Ивановскіе) . . . . .	176.711	263.067	403.760	373.048	125.589
Н-ковъ гр. П. П. Шувалова. (Лысьвенскіе) . . . . .	38.455	111.852	1.681	1674.690 <sup>2)</sup>	—
Г.г. Соломирскаго и Турчанинова (Сысертскіе) . . . . .	157.501	638.576	155.076	206.250	—
Н-ковъ С. С. Яковлева. (Алапаевскіе) . . . . .	40.438	1275.552	359.400	122.586	116.980
Г.г. Валашевыхъ. (Симскіе) . . . . .	—	—	56.064	451.309	518.214
Инзерскаго Горнопромышленнаго Общества. Н-ковъ Бенардаки. (Казимскіе) . . . . .	118.299	1.115.636	119.014	826.417	38.223
Н-ковъ П. С. Яковлева. (Невьянскіе) . . . . .	4.098	5.199	2.842	—	—
И. А. Поклевскаго-Козелль. (Холуницкіе) . . . . .	4.370	14.500	438.160	153.300	1.500
В. А. Ратькова-Рожнова. (Ревдинскіе) . . . . .	73.316	4.310	157.769	—	144.332
Н. П. Пастухова. (Омутнинскіе) . . . . .	21.973	635.353	100.919	157.878	95.219
Шамова и Кальсина. (Зигазинскій) . . . . .	111.469	417.220	34.778	9.041	—
Уфимскаго Горнопромышленнаго Общества. Н-ковъ П. В. Бергъ. (Шайтанскіе) . . . . .	—	—	2.550	2.262	3.000
В. А. Пащкова. (Воскресенско-Верхотурскій) . . . . .	66.758	—	99.345	66.236	—
Бр. Каменскихъ. (Суксунскіе) . . . . .	4.126	—	4.227	—	304.859
Г. С. Кондюринна. (Камбарскій) . . . . .	11.047	—	4.869	—	—
Н-ковъ гр. А. П. Шувалова. (Юго-Камскій) . . . . .	22.500	—	68.386	—	15.000
<b>Итого . . . . .</b>	<b>2.516.215</b>	<b>9.074.406</b>	<b>3.734.660</b>	<b>7.338.219</b>	<b>2.650.964</b>
				<b>+1731172<sup>4)</sup></b>	<b>+471.150<sup>3)</sup></b>

<sup>1)</sup> Заводоуправленія Кутинскаго, Авзяно-Петровскаго, Лемезинскаго и Пожевскихъ заводовъ свѣдѣній не

дѣлательнаго производства Уральскихъ заводовъ за 1900 г.

нымъ заводууправленіями <sup>1)</sup>.

п и л о н а р ы н к и с б ы т а .													
Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Пе- тербургъ система- ми.	Отпущено на попут- ныхъ при- станяхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вят- ки и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Крестская ярмарка) и Азію.	Въ Сѣ- верный край.	Продано въ Лан- шевѣ.	Въ Нижній Новгородъ.				Всего.			
						Оставалось отъ прош- лой нави- гаціи.	Въ навига- цію 1900 г. доставле- но.	Продано.	Осталось непродан- нымъ.				
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
—	—	—	9.020	—	—	—	—	—	—	—	—	—	234.891
—	—	—	896	76	—	—	—	—	—	—	—	—	174.930
—	—	—	74.804	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107.259
157	5.888	30.287	80.113	5.786	—	—	139.525	139.525	—	—	—	—	1.578.235
—	10.750	—	5.595	3.060	—	94.640	233.833	185.003	143.470	—	—	—	1.046.790
7.002	—	3.788	114.596	2.319	—	45.738	251.012	95.233	201.517	—	—	—	21.517
7.159	16.638	34.073	285.024	11.241	—	140.378	624.370	419.761	344.987	—	—	—	858.715
—	78.906	400	332.498	—	—	181.749	799.641	523.905	457.485	—	—	—	2.570.975
97.482	—	—	2.561.258	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.008.354
26.000	—	—	—	—	12.500	195.872	167.076	183.470	178.978	—	—	—	275.470
170.968	1.455	69.144	365.231	—	—	53.495	311.272	282.454	82.313	—	—	—	1.747.856
—	—	—	—	—	—	—	1.761.725	1.761.725	—	—	—	—	1.818.207
250.000	—	—	—	—	—	6.859	603.372	609.777	454	—	—	—	1.640.363
—	—	—	—	—	—	—	1.486.929	1.486.929	—	—	—	—	1.486.929
—	—	—	—	—	287.841	—	376.746	376.746	—	—	—	—	995.085
—	145	7.118	101.494	108.881	17.337	3.942	153.572	157.514	—	—	—	—	1.294.886
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.676.371
10.000	1.018.683	—	—	—	—	85.731	442.165	457.918	69.978	—	—	—	1.847.927
25.763	—	23.926	256.588	—	—	—	62.954	62.954	—	—	—	—	968.197
—	186.476	—	117.474	—	—	—	244.441	244.441	—	—	—	—	1.573.978
25.944	—	36.196	12.090	—	—	—	68.440	68.440	—	—	—	—	1.126.324
1.640.823	—	—	—	—	—	—	166	166	—	—	—	—	1.640.989
—	—	—	—	81.054	—	—	—	—	—	—	—	—	83.896
—	293.550	—	750	142.620	—	—	31.000	31.000	—	—	—	—	1.060.880
—	—	31.022	—	—	25.973	5.302	249.463	251.448	3.317	—	—	—	610.544
—	—	—	15.404	—	39.997	—	116.927	97.441	19.486	—	—	—	506.858
—	—	23.021	—	—	23.292	—	369.282	151.482	217.800	—	—	—	241.614
258.759	—	—	—	—	—	—	250.000	250.000	—	—	—	—	658.759
92.540	—	—	—	—	—	—	49.697	49.697	—	—	—	—	150.046
—	—	—	52.646	3.343	—	—	153.093	153.093	—	—	—	—	374.663
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	309.086
—	—	—	—	—	—	—	241.490	241.490	—	—	—	—	246.359
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83.386
—	—	—	—	—	—	903	612	982	533	—	—	—	982
<b>2.605.438</b>	<b>1.595.853</b>	<b>224.900</b>	<b>4.100.457</b>	<b>347.129</b>	<b>356.940</b>	<b>673.731</b>	<b>8564.433</b>	<b>7862.833</b>	<b>1.375.331</b>	<b>32.933.843</b>	—	—	—

представили. <sup>2)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10. <sup>3)</sup> Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

Таблица IX.

Распределение уральских металлов

(По свѣдѣніямъ, представлен

Названія заводовъ и металловъ.	Употреблено на дальнѣйшій передѣль.	Употреблено на собственныя (строительныя) потребности.	Обмѣнъ между своими же заводами.	П о с т у		
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутреннюю Россію и прочія мѣстности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ на Дону, Баку и проч.
				1	2	3
Чуунъ не въ дѣль . . . . .	34.748.041	1.066.207	6.551.026	1.009.010	1.268.381 +675.559 <sup>2)</sup>	746.531
Полупродукты . . . . .	32.865.862	—	1.908.540	14.934	402.779	—
Концы, обсычки и т. п. . . . .	1.652.853	413	261.909	354.949	33.268	85.125 +5.063 <sup>2)</sup>
Сталь не въ дѣль . . . . .	49.285	—	2.082	18.851	19.003 +15.185 <sup>1)</sup>	9.250
<b>Жельзо листовое:</b>						
Листовое кровельное . . . . .	—	34.750	96.040	409.780	1.458.636	642.651 +270.850 <sup>2)</sup>
Листовое посудное и парсовое . . . . .	—	586	—	1.136	4.471	358 +14.240 <sup>2)</sup>
Листовое котельное и кубовое . . . . .	176.987	44.130	17.153	110.759	182.501 +34.146 <sup>2)</sup>	13.329 +43.325 <sup>2)</sup>
Листовое разное . . . . .	13.461	7.437	310	108.812	12.771 +56.492 <sup>2)</sup>	1.063 +1.625 <sup>2)</sup>
<b>Жельзо сортовое:</b>						
Полосовое, узкополосное и рѣзное . . . . .	33.335	48.070	12.772	420.714	500.769 +144.883 <sup>2)</sup>	167.223 +6.874 <sup>2)</sup>
Шинное и узкошинное . . . . .	—	6.425	3.125	247.296	250.663 +53.772 <sup>2)</sup>	108.111 +11.353 <sup>2)</sup>
Обручное и полуовальное . . . . .	—	46.687	19.810	84.401	129.898 +16.376 <sup>2)</sup>	68.917 +25.813 <sup>2)</sup> +58.252 <sup>2)</sup>

1) Заводоуправленія Кутимскаго, Азяно-Петровскаго, Лемезинскаго и Пожевскихъ заводовъ свѣдѣній не

по рынкамъ сбыта въ 1900 году.

нымъ заводууправленіями 1).

п и л о н а р ы н к и с б ы т а .													
Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Пе- тербургъ система- ми.	Отпущено на попут- ныхъ при- ставахъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вяг- и и Камы.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарка) и Азію.	Въ Сѣ- верный край.	Продано въ Лан- шевѣ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.			
						Оставалось отъ прош- лой нави- гаціи.	Въ навига- цію 1900 г. доставле- но.	Продано.	Осталось непродан- нымъ.				
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
2.429.306	1.328.853	94.644	15.229	146.980	—	161.890	1.734.278	1.779.636	116.532	9.494.129			
—	—	28.687	—	101	—	—	34.837	34.787	50	481.288			
13.784 + 500 <sup>2)</sup>	—	6.186	67.173	3.343	9.720	53.359	285.146	309.304	28.623	888.415			
—	1.600	400	556	871	100	165	43.300	39.680	3.785	104.996			
16.000	240.450	8.170	313.219	10.882	28.644	160.897	3.598.526	3.348.202	411.221	6.747.484			
— 4.045 <sup>2)</sup>	—	—	3.069	—	6.022	—	105.672	105.672	—	139.013			
—	543	1.520	38.407	598	10.681	37.620	229.878	77.575	189.923	513.384			
—	—	2.555	4.838	645	1.274	978	34.974	35.557	395	225.684			
69.897	16.038	14.841	132.012	20.831	82.876	45.572	553.960	348.571	120.554	1.925.529			
10.842	761	15.141	165.135	31.377	61.956	—	163.987	133.202	21.655	1.089.609			
6.924	1.963	3.806	42.456	8.199	19.336	2.532	236.513	223.140	7.238	689.481			

представили. 2) Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10. 3) Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

Названія заводовъ и металловъ.	Употреб- лено на дальнѣйшій передѣлъ.	Употреб- лено на собствен- ныя (строи- тельныя) на- добности.	Обмѣлъ между своими же заводами.	П о с т у			п и л о н а р ы н к и с ь ы т а.										
				Мѣстный заводскій районъ.	Отправлено съ заводовъ по жел. дор. во внутрен- нюю Россію и прочія мѣстности.	Внизъ по Волгѣ, въ Ростовъ- на-Дону, Баку и проч.	Въ разныя мѣста по верховьямъ Волги.	Въ С.-Пе- тербургъ система- ми.	Отпущено на попут- ныхъ при- станяхъ р.р. Уфы, Бѣлой, Вят- ки и Камы, и Азію.	Въ Сибирь (въ томъ числѣ Иркутская армарка)	Въ Сѣ- верный край.	Продано въ Лап- шевѣ.	Въ Нижній Новгородъ.				ВСЕГО.
													Оставалось прош- лой нави- гаціи.	Въ навига- цію 1900 г. доставле- но.	Продано.	Осталось непродан- нымъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
Каретное, шиннокаретное и эки- пажное . . . . .	—	2.038	130	24.055	25.593	6.043	656	—	1.172	6.049	—	721	—	41.472	10.041	6.974	74.330
Круглое и полукруглое . . . . .	—	50.003	31.698	181.301	364.271 +141.906 <sup>2)</sup>	125.537 +22.119 <sup>2)</sup>	13.677	2.552	7.728	92.629	18.712	42.260	—	410.308	269.776	41.115	1.282.468
Квадратное . . . . .	—	20.636	2.657	60.185	139.712 +95.082 <sup>2)</sup>	41.407 +10.477 <sup>2)</sup>	5.199	1.921	2.835	27.098	12.265	23.300	1.661	164.388	94.046	31.601	513.527
Угловое . . . . .	48.606	9.652	10.036	15.840	39.833 +26.968 <sup>2)</sup>	2.061 +7.344 <sup>2)</sup>	705	—	—	9.195	—	2.593	10.440	143.141	127.342	12.919	242.569
Спеціального назначенія . . . . .	13.128	38.151	14.750	66.291	89.621 +1.128 <sup>2)</sup>	774 +482 <sup>2)</sup>	157	—	4.863	16.996	19	—	—	10.709	10.709	—	191.040
Фасонное . . . . .	2.081	3.346	785	1.125	681.129 +26.902 <sup>2)</sup>	—	15.800	503	—	25.684	—	—	—	204.103	203.944	159	952.704
Разное . . . . .	470.352	19.179	24.876	135.596	184.149	99.448 +15.203 <sup>2)</sup>	51	—	4.227	88.631	1.396	810	25.575	346.047	309.783	61.371	839.294
Всего желѣза сортового . . . . .	567.502	266.081	141.722	1.303.551	2.811.968 +507.017 <sup>2)</sup>	646.423 +135.947 <sup>2)</sup>	139.346 +43.992 <sup>2)</sup>	24.244	70.614	603.819	108.175	233.852	224.407	2.340.204	1.957.360	607.251	8.586.308
Рельсы . . . . .	—	55.149	104	45.765	650.357 +344.981 <sup>2)</sup>	337.656 +742 <sup>2)</sup>	—	—	—	2.886.603	—	—	—	19.205	19.205	—	4.285.309
Желѣзныя издѣлія . . . . .	35.388	37.999	690	130.519	4.022 +7.203 <sup>2)</sup>	6.000 +48 <sup>2)</sup>	—	—	624	7.930	3.963	1.800	34.993	100.941	118.602	17.332	280.711
Чугунныя издѣлія . . . . .	161.325	973.479	77.652	201.447	315.314 +41.310 <sup>2)</sup>	42.221	—	163	7.714	152.378	71.127	7.595	—	5.315	5.096	219	844.365
Разныя издѣлія . . . . .	—	29.984	17.178	25.647	174.748	120.357	7.002	—	3.786	7.286	444	—	—	3.537	3.537	—	342.757
Всего пудовъ . . . . .		2 256 215	9.074 406	3 734 660	7 338 219	2 650 964 +173 117 <sup>2)</sup>	2 605 438 +47 115 <sup>2)</sup>	1 595 853	224 900	4 100 457	347 129	356 940	673 731	8 564 433	7 862 833	1 375 331	32 933 843

1) Заводоупр. Кутимск., Авз. Петр., Лемез. и Пожевскихъ свѣдѣній не представили.  
2) Въ мѣста подъ рубриками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10. 2) Въ мѣста подъ рубриками 1, 3, 4 и 6.

Таблица X.

Ввозъ чугуна, желѣза и ста

(Въ тысячахъ

ли въ Россію за 1900 годъ.

пудовъ).

Статьи и пункты таможеннаго тарифа.	Наименованіе ввезеннаго продукта.	Черезъ таможи:																			ВСЕГО.
		СПБ. портовую.	Ревельскую.	Рижскую.	Либавскую.	Вержболовскую.	Александровскую.	Млавскую.	Нешавскую.	Сосновскую.	Одесскую.	Николаевскую.	Мариупольскую.	Таганрогскую.	Батумскую.	Новоросійскую.	По торговлѣ съ Финляндіей.	Варшавскую.	Московскую.	Прочіи таможи.	
139 п. 1.	Чугунъ кромѣ особо поименованнаго . . . . .	709	10	197	50	—	—	8	2	330	20	87	7	—	—	—	578	6	—	193	2.197
139 п. 2.	Чугунъ марганцевый, кремнистый и пр. . . . .	311	—	56	40	—	—	79	—	139	—	148	35	—	—	46	—	—	—	102	956
	Итого ввезено чугуна . . .	1.020	10	253	90	—	—	87	2	469	20	235	42	—	—	46	578	6	—	295	3.153
140 п. 1.	Желѣзо полосовое и сортовое всякое и пр. . . . .	226	137	310	254	—	—	3	—	1.060	197	—	—	—	64	—	228	76	—	108	2.663
140 п. 3.	Желѣзо листовое всякое до № 25 по бирмингамскому калибру и пр.	137	62	209	141	—	—	102	—	453	281	—	—	—	41	9	18	91	—	100	1.644
140 п. 4.	Желѣзо листовое свыше № 25 по бирмингамскому калибру . . .	320	50	—	145	—	—	—	29	118	374	—	—	—	2	—	—	105	127	93	1.363
142 п. 1.	Сталь полосовая и сортов., въ болванк., въ лому. . . . .	155	29	185	3	13	—	48	—	—	118	—	—	—	51	22	64	37	15	171	911
142 п. 3.	Сталь листовая всякая включительно до № 25 по бирминг. калибру и пр. . . . .	43	3	23	1	—	—	—	—	—	16	—	4	—	8	5	—	7	—	54	164
142 п. 4.	Сталь листовая, свыше № 25 по бирминг. калибру . . . . .	8	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	31
	Итого ввезено желѣза и стали	889	281	745	544	13	—	153	29	1.631	986	—	4	—	166	36	310	316	142	531	6.776
141 п. а.	Жестъ простая (луженое желѣзо).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85 <sup>1)</sup>
141 п. б.	Жестъ лакированная . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83 <sup>1)</sup>
	Итого ввезено жести . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88 <sup>1)</sup>
140 п. 2.	Рельсы желѣзные . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115 <sup>2)</sup>
142 п. 2.	Рельсы стальные . . . . .	45	1	6	—	—	—	5	—	19	19	—	—	—	27	54	—	—	—	7	184
	Итого ввезено рельсовъ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	299 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Свѣдѣній о распредѣленіи по таможнямъ ввезенной въ 1900 г. изъ-за границы жести въ Декабрьскомъ  
<sup>2)</sup> Свѣдѣній о распредѣленіи по таможнямъ ввезенныхъ въ 1900 г. изъ-за границы рельсовъ желѣзныхъ въ

обзорѣ внѣшней торговли, (изд. Департамента Тамож. Сборовъ), не помѣщено.  
 Декабрьскомъ обзорѣ (изд. Департамента Тамож. сборовъ) не помѣщено.

Таблица XI.

Ввозъ въ Россію чугуна, желѣза,  
1895—

Статьи и пункты таможд. тарифа.	Наименованіе товаровъ.	1895 г.		1896 г.	
		Количество	Цѣнность	Количество	Цѣнность
		В ѣ т ѣ с я ч а х ѣ			
		пудовъ.	рублей.	пудовъ.	рублей.
139	Чугуна . . . . .	7.753	5.568	4.598	3.637
140—142	Желѣза и стали . . . . .	15.159	30.203	20.865	40.073
140,2—142,2	Рельсовъ желѣзныхъ и стальныхъ . . . . .	1.354	2.651	157	1.428
141	Жести . . . . .	1.825	5.485	1.412	4.268
	<b>Итого желѣза и стали . . . . .</b>	<b>18.338</b>	<b>38.339</b>	<b>22.534</b>	<b>45.769</b>
150	Чугунныхъ издѣлій . . . . .	354	1.507	477	1.900
151—153	Желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій . . . . .	1.129	6.992	1.648	9.430
154	Жестяныхъ издѣлій . . . . .	108	1.490	143	1.896
155—156	Проволоки и проволочныхъ издѣлій . . . . .	209	2.816	269	3.492
157—164	Разныхъ металлическихъ издѣлій . . . . .	755	8.135	755	8.197
	<b>Итого издѣлій . . . . .</b>	<b>2.555</b>	<b>21.240</b>	<b>3.292</b>	<b>24.915</b>
167	Машинъ и аппаратовъ . . . . .	5.992	53.176	7.831	65.445
	<b>Всего . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>118.323</b>	<b>—</b>	<b>139.766</b>

Таблица XII.

Ввозъ чугуна, желѣза и  
(Главнѣйшія)

Статьи и пункты таможд. тарифа.	Наименованіе товаровъ.	Всего привезено изъ за границы.		Въ порты		Въ томъ чи С.-Петербуржской портовой.
		Количество.	Цѣнность.	Балт. моря.	С.-Петербуржской портовой.	
139	Чугуна . . . . .	8.347.513	4.295.176	4.796.744	3.678.875	
140—142	Желѣза и стали . . . . .	18.295.436	20.409.843	8.000.754	2.843.038	
141	Жести . . . . .	51.298	149.149	6.354	2.455	
140,2—142,2	Рельсовъ желѣзныхъ и стальныхъ . . . . .	745.446	667.964	320.146	152.185	
	<b>Итого . . . . .</b>	<b>27.439.693</b>	<b>25.522.132</b>	<b>13.123.998</b>	<b>6.676.553</b>	

стали, издѣлій изъ нихъ и машинъ.  
1900 г.

Статьи и пункты таможд. тарифа.	Наименованіе товаровъ.	1897 г.		1898 г.		1899 г.		1900 г.	
		Количество	Цѣнность	Количество	Цѣнность	Количество	Цѣнность	Количество	Цѣнность.
		В ѣ т ѣ с я ч а х ѣ							
		пудовъ.	рублей.	пудовъ.	рублей.	пудовъ.	рублей.	пудовъ.	рублей.
		6.008	3.494	6.774	3.279	8.347	4.305	3.158	1.927
		23.217	38.507	22.785	28.316	18.295	20.403	6.779	10.250
		938	1.164	912	881	746	668	304	355
		166	366	33	116	85	217	88	222
	<b>Итого желѣза и стали . . . . .</b>	<b>24.321</b>	<b>40.037</b>	<b>23.730</b>	<b>29.313</b>	<b>19.126</b>	<b>21.288</b>	<b>7.171</b>	<b>10.827</b>
		628	2.192	924	2.991	957	3.673	504	2.402
		1.623	9.092	1.678	9.837	1.784	11.405	1.633	8.223
		223	2.362	257	2.598	223	2.364	220	2.445
		406	3.247	478	5.286	565	6.070	480	4.971
		711	7.586	795	8.716	834	9.108	794	8.817
	<b>Итого издѣлій . . . . .</b>	<b>3.591</b>	<b>24.479</b>	<b>4.132</b>	<b>29.428</b>	<b>4.363</b>	<b>32.620</b>	<b>3.331</b>	<b>26.858</b>
		7.113	54.793	9.882	80.003	12.417	99.435	9.593	76.665
	<b>Всего . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>122.703</b>	<b>—</b>	<b>142.023</b>	<b>—</b>	<b>157.648</b>	<b>—</b>	<b>116.277</b>

стали въ Россію въ 1899 г.  
(таможни.)

Статьи и пункты таможд. тарифа.	Наименованіе товаровъ.	Всего привезено изъ за границы.		Въ порты		Въ томъ числѣ черезъ таможни.			Въ томъ числѣ		
		Количество.	Цѣнность.	Балт. моря.	С.-Петербуржской портовой.	По западной сухопутной границѣ.	Сосновицкую.	Александров.	Млавскую.	Въ порты Азовскаго и Чернаго морей по Европ. гран.	Въ томъ числѣ Одесскую.
		686.991	160.246	1.103.882	645.268	74.119	154.298	1.572.379	120.022		
		3078.266	1108.632	5.758.511	4.255.546	702.984	264.168	2.960.077	2.547.760		
		2.536	301	7.204	1.835	2.731	1.843	3.563	3.563		
		56.097	58.289	215.795	84.543	102.367	6.164	59.648	51.123		
	<b>Итого . . . . .</b>	<b>3.823.890</b>	<b>1.327.468</b>	<b>7.085.392</b>	<b>4.987.192</b>	<b>882.201</b>	<b>426.473</b>	<b>4.595.667</b>	<b>2.722.468</b>		

Статьи и пункты таможд. тарифа.	Наименованіе товаровъ.	черезъ таможни.		По остальн. участкамъ Европейск. границы.	По торгов. Фин-ландій.	По Азиатской границѣ.	Въ томъ числѣ по Черноморск. участку Кавказской границы.		Въ томъ числѣ черезъ		Всего привезено изъ-за границы.		
		Николаевскую.	Мариупольскую.				Въ томъ числѣ черезъ	Въ томъ числѣ черезъ	Количество.	Цѣнность.			
139	Чугуна . . . . .	354.237	754.908	7.345	784.299	389.877	82.864	37.749	82.847	37.419	45.428	8.347.513	4.295.176
140—142	Желѣза и стали . . . . .	89.187	116.772	411.538	486.585	531.299	677.971	729.343	677.867	636.106	41.724	18.295.436	20.409.843
141	Жести . . . . .	—	—	278	—	—	33.899	68.275	33.898	32.851	1.047	51.298	149.149
140,2—142,2	Рельсовъ желѣзныхъ и стальныхъ . . . . .	—	8.525	16.241	45.168	37.584	88.448	72.135	88.448	9.467	78.981	745.446	667.964
	<b>Итого . . . . .</b>	<b>443.424</b>	<b>880.205</b>	<b>435.402</b>	<b>1.316.052</b>	<b>958.760</b>	<b>883.182</b>	<b>907.502</b>	<b>883.060</b>	<b>715.843</b>	<b>167.180</b>	<b>27.439.693</b>	<b>25.522.132</b>

Таблица XIII.

Распределение продуктовъ желѣзодѣлательнаго

(между казной, желѣзными доро

по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ заводовъ статистиче

№ №	Заводъ.	Выработано.		В ы п у щ е н о Наименованіе продуктовъ.
		Чугуна.	Готовыхъ желѣза и стали.	
1	Юзовскій, Новороссійскаго металлургическаго Общества.	17.732.389	15.373.990	Чугунъ . . . . .
				Стальные болванки . . . . .
				Рельсы желѣзнодорожные . . . . .
				Желѣзо и сталь сортов. рудничн. рельсы, накладки и пр. . . . .
				Болты и костыли и шурупы . . . . .
2	Дѣбровскій, Южно-Русскаго Дѣбровскаго металлургическаго Общества.	11.453.923	10.516.619	Чугунъ . . . . .
				Рельсы желѣзнодорожные . . . . .
				„ рудничные . . . . .
				Швеллера и балки . . . . .
				Желѣзо и сталь . . . . .
				Желѣзо сортовое . . . . .
				„ листовое . . . . .
				Сталь сортовая . . . . .
				Проволока . . . . .
				Скѣпленія . . . . .
				Оси . . . . .
				Трубы чугунныя . . . . .
				Отливки чугунныя . . . . .
				Колеса и разныя издѣлія . . . . .
Вандажи . . . . .				
3	Александровскій, Брянскаго Южно-Россійскаго Общества.	9.810.309	5.330.184	Чугунъ штыковый . . . . .
				Сталь въ болванкахъ мартен. томас. и бессем. . . . .
				Пудльбарсъ и крицы . . . . .
				Рельсы стальные жел. дор. I сорта . . . . .
				„ „ „ II „ . . . . .
				„ рудничные . . . . .
				Желѣзо и сталь сортов. . . . .
				Накладки и подкладки . . . . .
				Трубы чугунныя . . . . .
				Чугунное литье . . . . .
				Мосты . . . . .
				Разныя издѣлія . . . . .
				Ломъ металлическій разный . . . . .

производства заводовъ Юга Россіи въ 1899 г.

(между казной, желѣзными доро

по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ заводовъ статистиче

на рынокъ.					Употреблено на собствен. надобности, но не на передѣль.	ИТОГО.	№ №
Казнѣ и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребител.	Чугуна.	Желѣза и стали.	Итого.			
64.480	6.795.968				745.502		1
4.573.949	895.570				101.100		
16.575	409.183				198.768		
—	323.722				31.568		
4.655.004	8.426.037	6.860.448	6.220.593	13.081.041	1.076.938	14.157.979	2
—	34.000				398.944		
3.063.092	95.535				30.126		
—	91.995				55		
42.433	639.438				36.623		
137.354	1.047.493				51.353		
155.430	956.915				49.821		
186.236	1.843.479				90.670		
11.114	90.024				—		
—	369.803				3.814		
296.634	12.223				1.510		
65.154	324.290				10.141		
—	42.680				14.059		
—	344				323.895		
18.263	208.974				—		
102.160	684.398				8.803		
4.077.870	6.441.591	77.024	10.442.437	10.519.461	1.019.814	11.539.275	3
—	743.376				—		
—	950.083				—		
—	49.722				—		
3.182.717	204.220				586		
—	105.889				55.237		
—	5.356				—		
321	1.447.939				122.041		
226.377	37.168				1.313		
84.527	476.917				6.288		
—	12.359				320.714		
101.148	10.512				—		
763	47.685				—		
—	1.554				—		
3.595.853	4.092.780	1.317.179	6.371.454	7.688.633	509.282	8.197.915	

№ №	З а в о д ъ.	Выработано.		В ы п у щ е н о н а р ы н о к ъ.					Употреблено на собствен. надобности, но не на перерабл.	И Т О Г О.	№ №	
		Чугуна.	Готовых железя и стали.	Наименованіе продуктовъ.	Казнѣ и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребител.	Чугуна.	Железя и стали.				И т о г о.
4	Петровский, Русско-Бельгійскаго металлургическаго Общества.	9.463.023	6.978.651	Чугунъ бессемеровскій . . . . . " зеркальный . . . . . Рельсы . . . . . Балки . . . . . Стальные отливки и издѣлія . . . . . Концы стальные . . . . .	— — 4.806.527 — — —	190.500 9.000 1.778.742 52.367 15.277 890.421				78.344 — 100.000 — 255.005 —	4	
					4.806.527	2.936.307	199.500	7.543.334	7.742.834	433.349	8.176.183	
5	Донецко-Юрьевскій, Донецко-Юрьевскаго металлургическаго Общества.	7.971.428	744.000	Чугунъ . . . . . Сталь полосов., сортовая . . . . . " фасонная . . . . . " листовая . . . . . Чугунныя отливки . . . . . Заготовка мелкая . . . . .	— — — — — —	6.353.183 425.564 261.880 38.806 — 460.000				400.000 — — — 370.000 —	5	
					—	7.539.433	6.353.183	1.186.250	7.539.433	770.000	8.309.433	
6	Дружковскій, Донецкаго Общества желѣзодѣлательнаго и сталелитейн. производствъ.	5.733.372	3.485.537	Чугунъ . . . . . Рельсы I сорта . . . . . " II " . . . . . Балки . . . . . Проволока . . . . . Листы . . . . . Рельсовые концы . . . . .	— 3.050.368 — — — — —	— — 357.717 11.150 208.468 118.559 412.545				310.268 — 7.430 2.903 139 7.079 —	6	
					3.050.368	1.108.439	—	4.158.807	4.158.807	327.819	4.486.626	
7	Таганрогскій, Таганрогскаго металлургическаго Общества.	3.926.430	4.112.260	Чугунъ . . . . . Заготовка стальная . . . . . Рельсы . . . . . Балки и швеллера . . . . . Железо и сталь сортов. . . . . Сталь фасонная . . . . . Железо и сталь листовыя . . . . . Железнодорож. скрѣпленія . . . . . Стальные поковки . . . . . Оси . . . . . Трубы . . . . . Сталь литая обжатая . . . . . Стальные отливки . . . . . Чугунныя отливки . . . . .	— — — 5.326 2.911 29 6.991 86.035 — — 14.739 — — —	33.922 93.182 2.642 1.757.154 506.833 48.684 1.199.314 4.638 3.756 11.487 299.994 67.141 209 28				— — 26.673 21.331 37.260 1.563 70.394 1.074 14.587 — 7.694 — 24.223 289.383	7	
					116.031	4.028.984	33.950	4.111.065	4.145.015	494.182	4.639.197	

№ №	З а в о д ъ.	Выработано.		В ы п у щ е н о Наименование продуктовъ.
		Чугуна.	Готовыхъ желѣза и стали.	
8	Никополь-Мариупольскій, Никополь-Мариупольскаго металлургическаго Общества.	3.381.910	2.409.300	Чугунъ . . . . . Мартеповская болванки . . . . . Листовое желѣзо . . . . . Трубы желѣзные . . . . .
9	Гданцевскій, акціонернаго Общества Криворогскихъ желѣзныхъ рудъ.	3.052.482	—	Чугунъ . . . . .
10	Акціонернаго Общества доменныхъ печей в фабрикъ на Ольховой.	3.000.000	—	Чугунъ . . . . .
11	Сулинскій, Н. П. Пастухова.	2.380.000	1.446.898	Чугунъ штыковый . . . . . Рельсы рудничные . . . . . Желѣзо сортовое . . . . . Накладки и подкладки . . . . . Крестовины желѣзнодорожн. . . . . Болты съ гайками . . . . . Костыли . . . . . Заклепки . . . . . Зубки . . . . . Подоски . . . . . Трубы чугунныя . . . . .
12	Русскій Провидансъ въ Мариуполь.	1.286.700	—	Чугунъ . . . . . Болванки . . . . . Желѣзо сортовое . . . . . „ листовое . . . . .
13	Макѣевскій, Генеральнаго Общества.	1.275.240	—	Чугунъ . . . . . Чугунныя отливки и трубы . . . . . Машины и металлическія издѣлія . . . . .
14	Верхне - Днѣпровскій, Верхне-Днѣпровскаго металлургическаго общест.	851.698	—	Чугунъ . . . . .
15	Краматорскаго металлургическаго О-ва.	265.480	—	Чугунъ . . . . . Чугунныя издѣлія (машинныя части)
Итого . . . . .		82.584.384	50.397.439	

на рынокъ.					Употреблено на собствен. надобности, но не на передѣль.	ИТОГО.	№ №
Казнѣ и жел. дорогамъ.	Прочимъ потребител.	Чугуна.	Желѣза и стали.	Итого.			
—	787.352	—	—	—	—	—	8
—	110.418	—	—	—	143.542	—	
213.827	1.643.308	—	—	—	14.275	—	
—	47.310	—	—	—	—	—	
213.827	2.588.388	787.352	2.014.863	2.802.215	157.817	2.960.032	
79.000	2.840.208	—	—	—	9.052	—	9
79.000	2.840.208	2.919.208	—	2.919.208	9.052	2.928.260	
200.000	2.600.000	—	—	—	—	—	10
200.000	2.600.000	2.800.000	—	2.800.000	—	2.800.000	
20.250	410.020	—	—	—	—	—	11
—	19.684	—	—	—	3.010	—	
43.388	1.008.243	—	—	—	18.535	—	
8.052	32.111	—	—	—	340	—	
—	9.025	—	—	—	—	—	
3.050	6.329	—	—	—	1.373	—	
59.618	15.653	—	—	—	1.018	—	
—	250	—	—	—	1.573	—	
—	21.550	—	—	—	—	—	
—	38.602	—	—	—	—	—	
7.445	89.177	—	—	—	2.543	—	
141.803	1.650.644	526.892	1.265.555	1.792.447	28.392	1.820.839	12
—	149.100	—	—	—	479.200	—	
—	126.400	—	—	—	—	—	
—	145.900	—	—	—	30.100	—	
—	149.900	—	—	—	92.200	—	
—	571.300	149.100	422.200	571.300	601.500	1.172.800	
—	649.680	—	—	—	—	—	13
—	273.569	—	—	—	91.073	—	
—	26.273	—	—	—	—	—	
—	949.522	949.522	—	949.522	91.073	1.040.595	14
—	—	—	—	—	—	—	
—	61.535	—	—	—	—	—	15
—	155.380	—	—	—	26.445	—	
—	216.519	216.519	—	216.519	26.445	243.360	
20.936.283	45.990.548	23.190.273	43.736.558	66.926.831	5.545.663	72.472.494	

DATE	DESCRIPTION	AMOUNT	BALANCE
1900			
1901			
1902			
1903			
1904			
1905			
1906			
1907			
1908			
1909			
1910			
1911			
1912			
1913			
1914			
1915			
1916			
1917			
1918			
1919			
1920			

Металлы производства Юга Россіи въ же-  
лѣзнодорожныхъ перевозкахъ за 1899 г.

Дороги назначенія.	Ч у г у н ь						н е в ь д ь л ь.									
	П у н к т ы						о т п р а в л е н і я.									
	Юзово.	Три- тузная.	Кай- даки.	Петров- ский постъ.	Юрьев- ка.	Друж- ковка.	Таган- рогъ.	Саргана (в Маріуполь).	Кривой Рогъ.	Сулинь.	Луганскъ.	Ясинова тая.	Краматор- ская.	Верхне- Днѣпров. и Рай-Поле.	Констан- тиновка.	ВСЕГО.
<b>Центрального района:</b>																
Московско-Казанская . . . . .	15.200	—	—	—	—	—	—	23.360	96.360	—	30.606	—	—	26.250	—	191.776
Московско-Кіево-Воронежская . . . . .	6.450	—	—	—	1.800	—	—	13.010	3.825	—	1.500	4.590	—	3.750	—	34.925
Шуйско-Ивановская . . . . .	—	—	—	—	—	755	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Моск.-Яросл.-Арх. (уч. Москва-Ярославль).	41.040	—	—	—	—	77.745	—	—	—	750	—	—	—	—	—	42.545
Московско-Нижегородская . . . . .	46.360	—	15.300	—	—	31.200	—	—	—	1.500	—	—	—	—	—	141.670
Муромская . . . . .	18.240	—	4.590	—	—	—	—	765	—	—	—	—	—	—	—	54.795
Московско-Курская . . . . .	222.990	—	—	1.500	126.091	—	—	3.060	—	8.250	1.910	2.280	—	—	—	366.081
Николаевская (уч. Москва-Тверь) . . . . .	12.160	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.160
Сызрано-Виземская . . . . .	188.480	—	—	—	57.184	—	—	2.295	8.415	—	804	—	—	2.250	—	259.428
Рязанско-Уральская . . . . .	170.220	—	—	—	1.970	1.530	—	49.155	14.535	30.740	—	—	—	3.000	—	271.150
Риго-Орловская (уч. Орелъ-Смоленскъ) . . . . .	10.640	—	136.902	750	80.765	—	—	—	59.690	—	14.657	765	765	—	—	304.934
Моск.-Брестск. (уч. Москва-Смоленскъ) . . . . .	1.520	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.520
Москва . . . . .	812.533	—	36.720	—	188.373	—	1.213	25.846	30.570	53	31.035	11.431	4.560	6.780	—	1.149.114
<b>Всего въ Центральный районъ . . . . .</b>	<b>1.545.833</b>	<b>—</b>	<b>193.512</b>	<b>2.250</b>	<b>565.883</b>	<b>1.530</b>	<b>1.213</b>	<b>114.431</b>	<b>217.220</b>	<b>53</b>	<b>119.842</b>	<b>18.696</b>	<b>7.605</b>	<b>42.030</b>	<b>—</b>	<b>2.830.098</b>
<b>Западного края:</b>																
Полѣвскія (уч. за исключеніемъ Барановичи-Вильно) . . . . .	3.800	—	—	—	5.705	—	—	—	18.437	—	850	—	—	—	—	28.792
Варшавская (уч. Вѣлостокъ-Варшава) . . . . .	3.040	—	—	—	755	—	—	1.530	129.960	—	1.500	1.530	—	—	—	138.315
Юго-Западныя (уч. Граево-Ровно) . . . . .	17.472	—	—	—	10.570	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28.042
Варшавско-Вѣвская . . . . .	48.632	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Московско-Брестская (уч. Барановичи-Брестъ) . . . . .	—	—	—	—	82.304	11.863	—	—	—	—	12.650	14.491	3.780	—	—	173.720
Привислинскія . . . . .	548.434	—	—	—	180.445	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.550
Ивангородо-Домбровская . . . . .	41.800	—	—	—	90.468	—	—	16.035	144.585	—	80.721	19.791	2.265	5.250	—	997.526
Лодзинская . . . . .	151.285	—	—	—	48.319	—	—	24.975	472.470	—	180.000	2.295	11.435	10.500	—	833.943
Либаво-Роменская (уч. Минскъ-Ромны) . . . . .	—	—	—	—	4.570	—	—	1.500	173.655	—	38.252	25.201	6.256	—	—	444.468
<b>Всего въ Западный край . . . . .</b>	<b>814.463</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>427.686</b>	<b>11.863</b>	<b>—</b>	<b>44.040</b>	<b>939.107</b>	<b>—</b>	<b>317.523</b>	<b>63.308</b>	<b>23.736</b>	<b>17.250</b>	<b>—</b>	<b>2.658.976</b>
<b>Сѣверо-Западного края:</b>																
Балтійская и Песово-Рижская . . . . .	—	—	—	—	24.160	—	—	294.100	27.540	—	35.250	9.945	765	750	—	392.510
Либаво-Роменская (за искл. участка Минскъ-Ромны) . . . . .	1.520	—	—	—	—	—	—	20	53.145	—	1.500	—	—	—	—	56.185
Риго-Орловская (уч. Рига-Смоленскъ) . . . . .	13.679	—	—	—	177.104	—	—	2.280	215.621	—	45.750	6.888	—	2.250	—	463.572
Московско-Брестская (уч. Смоленскъ-Барановичи) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Полѣвскія (уч. Вильно-Барановичи) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СПБ.-Варшавская (уч. СПБ.-Вѣлостокъ) . . . . .	2.285	—	—	—	46.538	—	—	1.530	17.595	—	6.000	1.530	—	—	—	75.478
<b>Всего въ Сѣверо-Западный край . . . . .</b>	<b>17.484</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>247.802</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>297.930</b>	<b>313.901</b>	<b>—</b>	<b>38.500</b>	<b>18.363</b>	<b>765</b>	<b>3.000</b>	<b>—</b>	<b>987.745</b>

Дороги назначенія.	Ч у г у н ь н е в ь д ь л ь .															
	П у н к т ы о т п р а в л е н і я .															
	Юзово.	Три-тузная.	Кай-лаки.	Петров-ский постъ.	Юрьев-ка.	Друж-ковка.	Таган-рогъ.	Сартана (и Мариуполь).	Кривоф Рогъ.	Сулинъ.	Луганскъ.	Ясинова-тая.	Краматор-ская.	Верхне-Днѣпров. и Рай-Поле.	Константи-новка.	ВСЕГО.
<b>Съвернаго района:</b>																
С.-Петербургъ . . . . .	31.160	—	—	—	22.050	—	74.164	2.295	—	2.250	35.922	3.825	25.500	—	—	197.166
Моск.-Винд.-Рыб. (уч. Рыбинскъ-Исковъ) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Николаевская (уч. СПб.-Тверь) . . . . .	2.028.387	—	—	—	9.945	—	—	394.120	—	—	—	1.530	—	—	—	2.433.982
Московско-Яросл.-Арх. (уч. Яросл.-Арх.) . . . . .	22.800	—	—	—	—	—	5.955	15.300	—	—	765	2.295	3.000	—	—	49.515
<b>Всего въ Съверный районъ . . . . .</b>	<b>2.082.347</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>31.995</b>	<b>—</b>	<b>79.519</b>	<b>411.715</b>	<b>—</b>	<b>2.250</b>	<b>36.687</b>	<b>7.650</b>	<b>28.500</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>2.680.663</b>
<b>Юго-Восточнаго края:</b>																
Владикавказская . . . . .	87.392	—	600	—	46.820	—	7.650	3.060	24.597	37.991	765	—	750	—	—	209.625
Закавказская . . . . .	83.000	—	—	—	56.105	—	—	—	8.347	14.019	24.544	765	2.250	—	—	189.030
Юго-Восточныя . . . . .	434.567	—	7.650	11.250	1.262.007	—	16.983	96.123	92.447	69.146	24.381	3.811	7.500	742	—	2.026.607
<b>Всего въ Юго-Восточный край . . . . .</b>	<b>604.959</b>	<b>—</b>	<b>8.250</b>	<b>11.250</b>	<b>1.364.932</b>	<b>—</b>	<b>16.983</b>	<b>103.773</b>	<b>3.060</b>	<b>125.391</b>	<b>121.156</b>	<b>49.690</b>	<b>4.576</b>	<b>10.500</b>	<b>742</b>	<b>2.425.262</b>
<b>Юго-Западнаго края:</b>																
Харьково-Николаевская . . . . .	45.385	—	—	—	210.022	—	—	34.203	398.145	—	13.588	7.639	3.130	20.250	—	732.362
Юго-Западна (искл. уч. Граево-Ровно) . . . . .	26.140	179	2.295	—	114.012	—	—	10.693	425.700	—	6.000	9.923	3.030	17.274	—	615.246
Житом. подъездн. путь . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4.590	—	—	—	—	—	—	4.590
<b>Всего въ Юго-Западный край . . . . .</b>	<b>71.525</b>	<b>179</b>	<b>2.295</b>	<b>—</b>	<b>324.034</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>44.896</b>	<b>828.435</b>	<b>—</b>	<b>19.588</b>	<b>17.562</b>	<b>6.160</b>	<b>37.524</b>	<b>—</b>	<b>1.352.198</b>
<b>Южнаго края:</b>																
Екатерининская . . . . .	831.281	30.650	258.139	145.833	1.257.673	—	9.964	156.520	118.575	114.750	231.340	335.181	2.267	213.803	3.745	3.709.721
Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	714.666	—	232.884	48.750	295.779	3.038	3.323	74.186	77.265	11.394	396.496	117.856	12.178	33.051	107	2.020.973
<b>Всего въ Южный край . . . . .</b>	<b>1.545.947</b>	<b>30.650</b>	<b>491.023</b>	<b>194.583</b>	<b>1.553.452</b>	<b>3.038</b>	<b>13.287</b>	<b>230.706</b>	<b>195.840</b>	<b>126.144</b>	<b>627.836</b>	<b>453.037</b>	<b>14.445</b>	<b>246.854</b>	<b>3.852</b>	<b>5.730.694</b>
<b>Сибирь и Среднеазіат. владѣнія:</b>																
Западно-Сибирская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Средне-Сибирская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Закаспійская . . . . .	—	—	—	—	31.710	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31.710
Средне-Азіатская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Всего въ Сибирь и Среднеаз. влад. . . . .</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>31.710</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>31.710</b>
<b>Восточнаго края:</b>																
Пермь-Тюменская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самаро-Златоустовская . . . . .	3.040	—	4.590	—	—	—	—	765	765	—	—	—	—	—	—	9.160
<b>Всего въ Восточный край . . . . .</b>	<b>3.040</b>	<b>—</b>	<b>4.590</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>765</b>	<b>765</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>9.160</b>
<b>Всего на желѣзныя дороги . . . . .</b>	<b>6.685.598</b>	<b>30.829</b>	<b>699.670</b>	<b>208.083</b>	<b>4.547.494</b>	<b>16.413</b>	<b>31.483</b>	<b>916.060</b>	<b>2.910.043</b>	<b>251.588</b>	<b>1.296.695</b>	<b>657.343</b>	<b>64.937</b>	<b>385.658</b>	<b>4.594</b>	<b>18.706.506</b>

Дороги назначенія.	Желѣзо, жестъ и				
	Пункты от				
	Юзово.	Тригун- ная.	Кай- даки.	Петровск. постъ.	Юрьев- ка.
<b>Центрального района:</b>					
Московско-Казанская . . . . .	—	229	—	—	5.150
Московско-Кіево-Воронежская . . . . .	—	24.172	12.344	—	7.740
Шуйско-Ивановская . . . . .	—	—	—	—	—
Моск.-Яросл. Арх. (уч. Москва-Ярославль).	—	142.043	—	1.526	6.812
Московско-Нижегородская . . . . .	—	21.623	—	—	3.341
Муромская . . . . .	—	3.035	—	—	—
Московско-Курская . . . . .	59	19.911	444	—	5.202
Николаевская (уч. Москва-Тверь) . . . . .	—	67.998	—	—	1.184
Сызрано-Вяземская . . . . .	—	—	—	—	13.505
Рязанско-Уральская . . . . .	79	85.875	3.173	—	7.990
Риго-Орловская (уч. Орель-Смоленскъ)	—	78.874	70.775	—	100
Моск.-Брестск. (уч. Москва-Смоленскъ)	—	—	—	—	642
Москва . . . . .	213.605	71.465	109	14.061	36.511
<b>Всего въ Центральный районъ . . . . .</b>	<b>213.743</b>	<b>515.225</b>	<b>36.845</b>	<b>15.587</b>	<b>88.177</b>
<b>Западного края:</b>					
Полѣскія (уч. за исключеніемъ Барано- вичи-Вильно) . . . . .	—	423	938	—	820
Варшавская (уч. Бѣлостокъ-Варшава) . . . . .	—	—	—	—	—
Юго-Западная (уч. Граево-Ровно) . . . . .	—	—	—	—	—
Варшавско-Вѣнская . . . . .	—	3.433	—	—	16.009
Московско - Брестская (уч. Барановичи- Брестъ) . . . . .	—	—	—	—	—
Привислинскія . . . . .	3	3.427	3.401	—	575
Ивангородо-Домбровская . . . . .	—	305	—	—	—
Лодзинская . . . . .	—	—	—	—	6.661
Либаво-Роменская (уч. Минскъ-Ромны) . . . . .	—	—	—	—	8.852
<b>Всего въ Западный край . . . . .</b>	<b>3</b>	<b>7.588</b>	<b>4.339</b>	<b>—</b>	<b>32.917</b>
<b>Сѣверо-Западного края:</b>					
Балтійская и Псково-Рижская . . . . .	—	47.601	6.247	—	7.555
Либаво - Роменская (за исключ. участка Минскъ-Ромны) . . . . .	—	104.385	2.326	—	—
Риго-Орловская (уч. Риго-Смоленскъ) . . . . .	132.962	316.328	417.818	—	97.910
Московско-Брестская (уч. Смоленскъ-Ба- рановичи) . . . . .	—	19.520	—	84.142	—
Полѣскія (уч. Вильно-Барановичи) . . . . .	—	—	—	—	74
СПБ.-Варшавская (уч. СПБ.-Бѣлостокъ) . . . . .	761	105.865	273.834	—	207.882
<b>Всего въ Сѣверо-Западный край . . . . .</b>	<b>133.723</b>	<b>593.699</b>	<b>700.225</b>	<b>84.142</b>	<b>313.421</b>

сталь не въ дѣлѣ.						Итого желѣза и стали не въ дѣлѣ.
правленія.						
Дружковка.	Таганрогъ.	Саргана.	Сулинъ.	Луганскъ.	Констан- тиновка.	
—	—	—	—	—	—	—
—	48.766	—	—	—	—	54.145
—	750	20.822	14.899	8.715	19.736	109.178
—	—	—	—	—	—	—
—	18.571	—	1.603	—	—	165.555
—	29.213	1.781	—	4.233	—	60.191
—	—	—	—	—	—	3.035
8	207.451	8.113	2.543	6.775	1.123	251.629
—	5.718	934	—	164	1.405	77.403
—	4.400	327	4.271	7.654	804	30.961
80.642	43.397	695	6.575	5.381	—	233.807
—	11.870	21.223	8.306	4.482	4.561	200.191
—	4.969	—	175	1.501	699	7.986
—	233.444	27.327	95.196	27.064	3.823	722.605
<b>80.650</b>	<b>603.549</b>	<b>81.222</b>	<b>133.568</b>	<b>65.969</b>	<b>32.151</b>	<b>1.916.686</b>
<b>Западного края:</b>						
—	—	—	—	—	—	—
—	10.267	433	1.918	2.079	2.136	19.014
—	—	—	—	—	—	—
—	14	—	—	—	249	263
—	236.496	—	—	—	—	255.938
—	—	—	—	—	—	—
—	21.955	—	—	750	—	30.111
—	10.278	—	—	—	—	10.588
—	58.973	—	—	—	—	65.634
—	—	—	2.430	—	—	11.282
<b>—</b>	<b>337.983</b>	<b>433</b>	<b>4.348</b>	<b>2.829</b>	<b>2.385</b>	<b>392.825</b>
<b>Сѣверо-Западного края:</b>						
—	—	—	—	—	—	—
—	31.320	765	1.258	—	—	94.746
—	—	—	—	—	—	—
—	75.119	6.114	33.060	35.510	27.740	284.254
—	146.503	101.080	1.257	9.388	9.885	1.233.131
—	—	—	—	—	—	—
—	927	—	3.375	—	7.623	115.587
—	—	—	539	—	—	—
—	10.043	3.263	—	2.250	—	2.863
—	—	—	—	3.015	2.338	607.001
<b>—</b>	<b>263.912</b>	<b>111.222</b>	<b>39.489</b>	<b>50.163</b>	<b>47.586</b>	<b>2.337.582</b>

Дороги назначенія.	Желѣзо, жести и сталь не въ дѣлѣ.											Итого желѣза и стали не въ дѣлѣ.
	Пункты от правленія.											
	Юзово.	Тригуз-ная.	Кай-даки.	Петровск. постъ.	Юрьев-ка.	Дружковка.	Таганрогъ.	Саргана.	Сулинъ.	Луганскъ.	Константи-новка.	
<b>Сѣвернаго района:</b>												
С.Петербургъ . . . . .	528.410	36.512	8.108	—	376.435	—	3.549	34.783	—	14.533	20	• 1.002.350
Моск.-Винд.-Рыб. (уч. Рыбинскъ-Псковъ) . . . . .	—	11.514	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.514
Николаевская (уч. СПБ.-Тверь) . . . . .	—	—	9.889	—	—	—	—	—	—	—	—	9.889
Московско-Яросл.-Арх. (уч. Яросл.-Арх.) . . . . .	—	—	—	—	3.234	—	8.681	647	—	702	—	13.264
<b>Всего въ Сѣверный районъ . . . . .</b>	<b>528.410</b>	<b>38.026</b>	<b>17.997</b>	<b>—</b>	<b>379.669</b>	<b>—</b>	<b>12.230</b>	<b>35.430</b>	<b>—</b>	<b>15.235</b>	<b>20</b>	<b>1.027.017</b>
<b>Юго-Восточнаго края:</b>												
Владикавказская . . . . .	6.771	205.545	16.646	5.288	52.984	100	216.791	441.555	191.237	347.758	40.388	1.525.058
Закавказская . . . . .	820	969.261	3.619	—	675	93.146	321.197	378.307	55.310	74.096	20.344	1.916.775
Юго-Восточныя . . . . .	73.543	704.669	236.486	225.725	133.397	24.267	297.722	87.915	483.150	106.099	75.105	2.448.078
<b>Всего въ Юго-Восточный край . . . . .</b>	<b>81.134</b>	<b>1.879.475</b>	<b>256.751</b>	<b>231.013</b>	<b>187.056</b>	<b>117.513</b>	<b>835.710</b>	<b>907.772</b>	<b>729.697</b>	<b>527.953</b>	<b>135.837</b>	<b>5.889.911</b>
<b>Юго-Западнаго края:</b>												
Харьково-Николаевская . . . . .	14.824	471.582	209.277	119	18.581	22.060	73.769	70.647	20.632	15.104	83.883	1.000.478
Юго-Западные (искл. уч. Граево-Ровно) . . . . .	655	680.259	53.268	—	34.221	6.088	112.192	60.933	4.024	10.586	83.661	1.045.887
Житом. подъѣздн. путь . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	3.482	—	361	—	3.843
<b>Всего въ Юго-Западный край . . . . .</b>	<b>15.479</b>	<b>1.151.841</b>	<b>262.545</b>	<b>119</b>	<b>52.802</b>	<b>28.148</b>	<b>185.961</b>	<b>135.062</b>	<b>24.656</b>	<b>26.051</b>	<b>167.544</b>	<b>2.050.208</b>
<b>Южнаго края:</b>												
Екатерининская . . . . .	70.186	597.941	873.223	244.953	117.073	125.554	936.855	1260.839	41.176	57.971	182.100	4.507.871
Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	54.883	594.866	183.051	26.337	87.344	7.881	141.429	175.826	97.569	36.041	171.087	1.576.314
<b>Всего въ Южный край . . . . .</b>	<b>125.069</b>	<b>1.192.807</b>	<b>1.056.274</b>	<b>271.290</b>	<b>204.417</b>	<b>133.435</b>	<b>1.078.284</b>	<b>1.436.665</b>	<b>138.745</b>	<b>94.012</b>	<b>353.187</b>	<b>6.084.185</b>
<b>Сибирь и Среднеазиат. владѣнія:</b>												
Западно-Сибирская . . . . .	—	—	459	—	—	—	1.358	—	—	—	—	1.817
Средне-Сибирская . . . . .	—	884	3.976	—	—	—	535	—	—	—	—	5.395
Закаспійская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Средне-Азиатская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	920	920
<b>Всего въ Сибирь и Среднеаз. влад. . . . .</b>	<b>—</b>	<b>884</b>	<b>4.435</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1.893</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>920</b>	<b>8.132</b>
<b>Восточнаго края:</b>												
Пермь-Тюменская . . . . .	—	351	—	—	9	—	1.138	35	72	—	—	1.605
Самаро-Златоустовская . . . . .	504	1.256	—	—	890	—	2.366	—	—	—	7	5.023
<b>Всего въ Восточный край . . . . .</b>	<b>504</b>	<b>1.607</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>899</b>	<b>—</b>	<b>3.504</b>	<b>35</b>	<b>72</b>	<b>—</b>	<b>7</b>	<b>6.268</b>
<b>Всего на желѣзныя дороги . . . . .</b>	<b>1.098.065</b>	<b>5.381.152</b>	<b>2.389.411</b>	<b>602.151</b>	<b>1.259.368</b>	<b>359.746</b>	<b>3.323.026</b>	<b>2.707.841</b>	<b>1.070.575</b>	<b>782.212</b>	<b>739.637</b>	<b>19.713.174</b>

Дороги назначенія.	Рельсы, рельсовые скрѣпленія и принад желѣзныхъ			
	П у н к т ы о т			
	Юзово.	Тритузная.	Кайдаки.	Петровский постъ.
<b>Центральнаго района:</b>				
Московско-Казанская . . . . .	19.625	1.580	67.828	102.029
Москово-Кіево-Воронежская . . . . .	135.318	2.154	13.815	344.949
Шуйско-Ивановская . . . . .	—	—	—	—
Моск.-Яросл.-Арх. (уч. Москва-Ярославль)	—	263.937	76.187	3.024
Московско-Нижегородская . . . . .	—	—	3.360	12.086
Муромская . . . . .	—	—	—	—
Московско-Курская . . . . .	226.764	210.303	165.418	29.917
Николаевская (уч. Москва-Тверь) . . . . .	4.524	52.432	23.271	—
Сызрано-Вяземская . . . . .	263.526	4.147	159.379	38.610
Рязанско-Уральская . . . . .	323.156	7.072	27.640	16.513
Риго-Орловская (уч. Орель-Смоленскъ) . . . . .	13.664	24.534	116.459	740.939
Моск.-Брестск. (уч. Москва-Смоленскъ) . . . . .	62.768	—	45.109	47.553
Москва . . . . .	71.111	601.319	416.051	28.826
<b>Всего въ Центральный районъ . . . . .</b>	<b>1.120.456</b>	<b>1.167.428</b>	<b>1.114.467</b>	<b>1.364.464</b>
<b>Западнаго края:</b>				
Полѣвскія (уч. за исключеніемъ Барановичи-Вильно) . . . . .	3.313	92.906	9.758	399.425
Варшавская (уч. Бѣлостокъ-Варшава) . . . . .	—	—	—	—
Юго-Западная (уч. Граево-Ровно) . . . . .	—	—	9.829	24.872
Варшавско-Вѣнская . . . . .	345.715	6.018	—	36.141
Московско-Брестская (уч. Барановичи-Брестъ) . . . . .	—	—	368	39.765
Привислинскія . . . . .	1.509	110.450	—	20.245
Ивангородо-Домбровская . . . . .	19	54.869	60.791	14.071
Лодзинская . . . . .	—	1.672	39.751	4.272
Либаво-Роменская (уч. Минскъ-Ромны) . . . . .	—	—	—	—
<b>Всего въ Западный край . . . . .</b>	<b>350.556</b>	<b>265.915</b>	<b>120.497</b>	<b>538.791</b>
<b>Сѣверо-Западнаго края:</b>				
Балтійская и Псково-Рижская . . . . .	3.750	136.671	119.036	48.330
Либаво-Роменская (за исключ. участка Минскъ-Ромны) . . . . .	7.800	72.639	70.058	98.588
Риго-Орловская (Рига-Смоленскъ) . . . . .	6.786	226.538	372	328.548
Московско-Брестская (уч. Смоленскъ-Барановичи) . . . . .	—	1.530	—	—
Полѣвскія (уч. Вильно-Барановичи) . . . . .	—	—	—	—
СПБ.-Варшавская (уч. СПб-Бѣлостокъ) . . . . .	3.762	185	189.043	306.889
<b>Всего въ Сѣверо-Западный край . . . . .</b>	<b>22.098</b>	<b>437.563</b>	<b>378.509</b>	<b>781.855</b>

Дороги назначенія.	лежности подвижн. состава дорогъ.			Итого рельсовъ, рельсов. скрѣпле- ній и пр. I	Итого желѣза и стали не въ дѣлѣ. II	Итого чугуна не въ дѣлѣ. III	В С Е Г О. I, II и III.	
	п р а в л е н і я.							
	Дружковка.	Таганрогъ.	Сулинъ.					
<b>Центральнаго района:</b>								
Московско-Казанская . . . . .	287.138	—	—	478.150	54.145	191.776	I, II и III.	
Москово-Кіево-Воронежская . . . . .	47.887	—	6.635	550.758	109.178	34.926		
Шуйско-Ивановская . . . . .	—	—	—	—	—	—		
Моск.-Яросл.-Арх. (уч. Москва-Ярославль)	—	—	—	343.098	165.555	42.545		
Московско-Нижегородская . . . . .	11.440	—	—	26.886	60.191	141.670		
Муромская . . . . .	—	—	—	—	3.035	54.795		
Московско-Курская . . . . .	380.896	6.168	—	1.019.466	251.629	366.081		
Николаевская (уч. Москва-Тверь) . . . . .	3.774	—	—	84.001	77.403	12.160		
Сызрано-Вяземская . . . . .	2.030	158	3.522	471.372	30.961	259.428		
Рязанско-Уральская . . . . .	138.138	—	6.673	519.192	233.807	271.150		
Риго-Орловская (уч. Орель-Смоленскъ) . . . . .	—	—	1.620	897.216	200.191	304.934		
Моск.-Брестск. (уч. Москва-Смоленскъ) . . . . .	14.164	1.514	—	171.108	7.986	1.520		
Москва . . . . .	41.785	2.804	—	1.161.896	722.605	1.149.114		
<b>Всего въ Центральный районъ . . . . .</b>	<b>927.252</b>	<b>10.644</b>	<b>18.450</b>	<b>5.723.143</b>	<b>1.916.686</b>	<b>2.830.098</b>		<b>10.469.927</b>
<b>Западнаго края:</b>								
Полѣвскія (уч. за исключеніемъ Барановичи-Вильно) . . . . .	1.508	—	—	506.910	19.014	28.792	I, II и III.	
Варшавская (уч. Бѣлостокъ-Варшава) . . . . .	—	—	—	—	—	138.315		
Юго-Западная (уч. Граево-Ровно) . . . . .	7.525	—	—	9.829	263	28.042		
Варшавско-Вѣнская . . . . .	32.849	—	—	32.397	255.938	173.720		
Московско-Брестская (уч. Барановичи-Брестъ) . . . . .	17.940	—	—	421.091	—	4.550		
Привислинскія . . . . .	10.307	—	—	57.705	30.111	997.526		
Ивангородо-Домбровская . . . . .	13.742	—	—	203.302	10.583	833.943		
Лодзинская . . . . .	7.263	—	—	122.452	65.634	444.468		
Либаво-Роменская (уч. Минскъ-Ромны) . . . . .	—	—	—	13.207	11.282	9.620		
<b>Всего въ Западный край . . . . .</b>	<b>91.134</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1.366.893</b>	<b>392.825</b>	<b>2.658.976</b>		<b>4.418.694</b>
<b>Сѣверо-Западнаго края:</b>								
Балтійская и Псково-Рижская . . . . .	—	—	—	307.787	94.746	392.510		I, II и III.
Либаво-Роменская (за исключ. участка Минскъ-Ромны) . . . . .	55.057	—	—	304.142	251.194	56.185		
Риго-Орловская (Рига-Смоленскъ) . . . . .	146.818	2.015	—	711.077	1.233.131	463.572		
Московско-Брестская (уч. Смоленскъ-Барановичи) . . . . .	1.508	2.728	—	5.766	115.587	—		
Полѣвскія (уч. Вильно-Барановичи) . . . . .	—	—	—	—	2.863	—		
СПБ.-Варшавская (уч. СПб-Бѣлостокъ) . . . . .	300.885	—	—	800.264	607.001	75.478		
<b>Всего въ Сѣверо-Западный край . . . . .</b>	<b>504.268</b>	<b>4.743</b>	<b>—</b>	<b>2.199.036</b>	<b>2.337.582</b>	<b>987.745</b>	<b>5.454.363</b>	

Дороги назначенія.	Рельсы, рельсовые скрѣпленія и принад желѣзныхъ				лежности подвижн. состава дорогъ.			Итого рельсовъ, рельсов. скрѣпле- ній и пр. I	Итого желѣза и стали не въ дѣлѣ. II	Итого чугуна не въ дѣлѣ. III	В С Е Г О. I, II и III.
	П у н к т ы о т п р а в л е н і я.										
	Юзово.	Тригузная.	Кайдаки.	Петровский постъ.	Дружковка.	Таганрогъ.	Сулинъ.				
<b>Сѣвернаго района:</b>											
С.-Петербургъ . . . . .	19.276	63.473	35	938	2.660	—	—	86.382	1.002.350	197.166	
Моск. Винд.Рыб. (уч. Рыбинскъ-Псковъ)	1.512	30.057	42	89.961	132.655	—	—	254.227	1.514	—	
Николаевская (уч. СПб.-Тверь) . . . . .	45	280.220	84.398	93	655.340	—	—	1.020.096	9.889	2.433.982	
Московско-Яросл.-Арх. (уч. Яросл.-Арх.) . . . . .	4.512	—	—	756	4.527	—	—	9.795	13.264	49.515	
Всего въ Сѣверный районъ . . . . .	25.345	373.750	84.475	91.748	795.182	—	—	1.370.500	11.027.017	2.680.663	5.078.180
<b>Юго-Восточнаго края:</b>											
Владикавказская . . . . .	2.421.118	43.060	1.454	368.503	202.399	71.711	3.564	3.111.809	1.525.058	209.625	
Закавказская . . . . .	4.787	50.422	30.778	4.536	1.512	—	423	92.458	1.916.775	189.030	
Юго-Восточный . . . . .	47.284	393.993	806.607	1.110.818	323.544	5.796	29.317	2.717.359	2.448.078	2.026.607	
Всего въ Юго-Восточный край . . . . .	2.473.189	487.475	838.839	1.483.857	527.455	77.507	33.304	5.921.626	5.889.911	2.425.262	14.236.799
<b>Юго-Западнаго края:</b>											
Харьково-Николаевская . . . . .	481.161	470.878	123.770	400.889	120.214	—	10.824	1.607.736	929.831	732.362	
Юго-Западный (искл. уч. Граево-Ровно) . . . . .	21.690	220.392	223.003	418.718	475.418	785	22	1.360.028	1.045.887	615.246	
Житом. подъѣздн. путь . . . . .	3.022	10.096	417	137.878	3.192	756	—	155.361	3.843	4.590	
Всего въ Юго-Западный край . . . . .	505.873	701.366	347.190	957.485	598.824	1.541	10.846	3.123.125	1.979.561	1.352.198	6.454.884
<b>Южнаго края:</b>											
Екатерининская . . . . .	89.419	302.675	271.740	662.414	545.833	20.308	19.756	1.912.145	4.507.871	3.709.721	
Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	80.061	438.182	810.422	533.488	329.121	9.252	4.795	2.205.321	1.576.314	2.020.973	
Всего въ Южный край . . . . .	169.480	740.857	1.082.162	1.195.902	874.954	29.560	24.551	4.117.466	6.084.185	5.730.694	15.932.345
<b>Сибири и Среднеазіат. владѣній:</b>											
Западно-Сибирская . . . . .	—	—	14.588	—	—	—	6.850	21.438	1.817	—	
Средне-Сибирская . . . . .	—	11.880	20.989	—	—	—	3.127	35.996	5.395	—	
Закаспійская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31.710	
Средне-Азіатская . . . . .	—	64.474	158	—	—	—	—	64.632	920	—	
Всего въ Сибирь и Среднеаз. влад. . . . .	—	76.354	35.735	—	—	—	9.977	122.066	8.132	31.710	161.908
<b>Восточнаго края:</b>											
Пермь-Тюменская . . . . .	—	3.285	758	—	—	—	2.509	6.552	1.605	—	
Самаро-Златоустовская . . . . .	—	29.678	3.410	—	—	—	—	33.088	5.023	9.160	
Всего въ Восточный край . . . . .	—	32.963	4.168	—	—	—	2.509	39.640	6.628	9.160	55.428
Всего на желѣзныя дороги . . . . .	4.666.997	4.283.671	4.006.042	6.414.084	4.319.069	123.995	99.637	23.913.495	19.642.527	18.706.506	62.262.528



Металлы производства уральских заводов в железнодорожных перевозках за 1899 г.

Вид металла	Количество в пудах	Стоимость в рублях
Центральнаго района	175	23.80
Западнаго края	6.000	82.50
Средняго района	3.180	43.50
Всего в Уральском крае	10.355	150.30

Дороги назначенія.	Ч у г у н ь н е в ь д ь л ь .						Итого чугуна не вь дѣлѣ.
	П у н к т ы о т п р а в л е н і я .						
	Пермь-Тюменская жел. дор.	Самаро-Злагуостовск. жел. дор.	Нижній-Новгородъ.	Ярославль.	Рыбинскъ.	Царицынъ.	
<b>Центрального района:</b>							
Московско-Казанская . . . . .	765	750	765	—	—	—	2.280
Московско-Кіево-Воронежская . . . . .	—	1.500	—	765	—	—	2.265
Шуйско-Ивановская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Московско-Яросл.-Арханг. (уч. Москва-Ярославль) . . . . .	3.750	—	9.180	12.349	—	—	25.279
Московско-Нижегородская . . . . .	765	—	—	2.237	—	—	3.002
Муромская . . . . .	2.250	31.500	28.634	674	—	—	63.058
Московско-Курская . . . . .	—	—	—	3.015	—	—	3.015
Николаевская (уч. Москва-Тверь) . . . . .	—	—	14	—	—	—	14
Сызрано-Вяземская . . . . .	3.750	2.251	1.530	—	—	—	7.531
Рязанско-Уральская . . . . .	—	11.252	62	—	—	—	11.314
Риго-Орловская (участокъ Орель Смоленскъ) . . . . .	—	5.250	—	1.000	—	—	6.250
Московско-Брестская (участокъ Москва-Смоленскъ) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Москва . . . . .	15.300	9.062	283.198	41.520	—	—	349.080
<b>Всего вь Центральный районъ . . . . .</b>	<b>26.580</b>	<b>61.565</b>	<b>323.383</b>	<b>61.560</b>	—	—	<b>473.088</b>
<b>Западного края:</b>							
Полѣскія (искл. участка Барановичи-Вильно) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Юго-Западныя (участокъ Граево-Ровно) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Варшавская (участокъ Вѣлостокъ-Варшава) . . . . .	6.000	—	—	—	—	—	6.000
Варшавско-Вѣнская . . . . .	—	2.250	1.530	—	—	—	3.780
Московско-Брестская (участокъ Барановичи-Брестъ) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Привислинскія . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Ивангородо-Домбровская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Лодзинская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Либаво-Роменская (участокъ Ромны-Минскъ) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
<b>Всего вь Западный край . . . . .</b>	<b>6.000</b>	<b>2.250</b>	<b>1.530</b>	—	—	—	<b>9.780</b>
<b>Сѣверо-Западного края:</b>							
Балтійская и Псково-Рижская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Либаво-Роменская (исключ. участка Ромны-Минскъ) . . . . .	2.270	42.595	—	2.295	—	—	47.160
Риго-Орловская (участокъ Рига-Смоленскъ) . . . . .	1.510	1.500	—	—	—	—	3.010
Московско-Брестская (уч. Смоленскъ-Барановичи) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Полѣскія (участокъ Вильно-Барановичи) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
СПВ.-Варшавская (участокъ СПВ.-Вѣлостокъ) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
<b>Всего вь Сѣверо-Западный край . . . . .</b>	<b>3.780</b>	<b>44.095</b>	—	<b>2.295</b>	—	—	<b>50.170</b>
<b>Сѣверного района:</b>							
С.-Петербургъ . . . . .	123.756	686.069	13.739	—	3.210	—	826.774
Моск. Винд. Рыб. (участокъ Рыбинскъ-Псковъ) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Николаевская (участокъ СПВ.-Тверь) . . . . .	—	269.414	118.845	169.189	1.113.260	—	1.670.708
Московско-Яросл.-Арханг. (участокъ Яросл.-Арх.) . . . . .	—	—	147.786	242.693	—	—	390.479
Пермь-Котласская . . . . .	9.191	—	—	—	—	—	9.191
<b>Всего вь Сѣверный край . . . . .</b>	<b>132.947</b>	<b>955.483</b>	<b>280.370</b>	<b>411.882</b>	<b>1.116.470</b>	—	<b>2.897.152</b>

Дороги назначенія.	Чугунъ не въ дѣлѣ.				Итого чугуна не въ дѣлѣ.	
	Пункты от правленія.					
	Пермь-Тюменская жел. дор.	Самаро-Златоустовск. жел. дор.	Нижній-Новгородъ.	Ярославль.		Рыбинскъ.
<b>Юго-Восточнаго края:</b>						
Владикавказская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Закавказская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Юго-Восточная . . . . .	51	12.821	765	—	—	69.407
<b>Всего въ Юго-Восточный край . . . . .</b>	<b>51</b>	<b>12.821</b>	<b>765</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>69.407</b>
<b>Юго Западнаго края:</b>						
Харьково-Николаевская . . . . .	7.500	—	765	—	—	—
Юго-Западная (исключ. участокъ Граево-Ровно) . . . . .	—	6.750	—	—	—	—
Житомирскій подъѣздн. путь . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Всего въ Юго-Западный край . . . . .</b>	<b>7.500</b>	<b>6.750</b>	<b>765</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>15.015</b>
<b>Южнаго края:</b>						
Екатерининская . . . . .	14.520	765	—	—	—	15.285
Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	2	4.245	765	—	—	5.012
<b>Всего въ Южный край . . . . .</b>	<b>14.522</b>	<b>5.010</b>	<b>765</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>20.297</b>
<b>Сибири и Среднеазиатск. владѣній:</b>						
Западно-Сибирская . . . . .	2.200	46	—	—	—	2.246
Средне-Сибирская . . . . .	20.050	750	28	—	—	20.828
Закаспійская . . . . .	—	—	—	—	—	—
Средне-Азиатская . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Всего въ Сибирь и Среднеазиатск. влад.</b>	<b>22.250</b>	<b>796</b>	<b>28</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>23.074</b>
<b>Восточнаго края:</b>						
Пермь-Тюменская . . . . .	4930.150 <sup>1)</sup>	24.845	—	—	—	4.954.995 <sup>1)</sup>
Самаро-Златоустовская . . . . .	970	1.387.523	—	—	—	1.388.492
<b>Всего въ Восточный край . . . . .</b>	<b>4.931.120</b>	<b>1.412.368</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>6.343.488</b>
<b>Всего на желѣзныя дороги . . . . .</b>	<b>5.145.720</b>	<b>2.501.199</b>	<b>607.606</b>	<b>475.737</b>	<b>1.116.470</b>	<b>69.407</b>

<sup>1)</sup> Кроме того для слѣдованія въ Волжскій бассейнъ черезъ Левшино—3.338.443 п. и для слѣдованія въ Сибирь, въ Обскій бассейнъ, черезъ ст. «Тура»—8.250 п.

Дороги назначенія.	Желѣзо, жести и сталь невѣдѣль.								ИТОГО.
	Пункты от правленія.								
	Пермь-Тюменская жел. д.	Самаро-Златоустовская жел. дор.	Нижний-Новгородъ.	Ярославль.	Рыбинскъ.	Саратовъ тов. и гор. ст.	Царицынъ.	Сызрань и Батраки.	
<b>Центрального района:</b>									
Московско-Казанская . . . . .	14.804	2.408	100.040	—	—	1.455	—	3.146	121.853
Московско-Кіево-Воронежская . . . . .	84.079	15.478	159.121	—	—	2.195	—	—	260.813
Шуйско-Ивановская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Моск. Яросл. Арханг. (участокъ Москва-Ярославль) . . . . .	2.238	5.292	40.068	17.195	1.570	—	—	—	66.863
Московско-Нижегородская . . . . .	2.043	6.274	514.838	—	—	—	13.920	—	337.075
Муромская . . . . .	—	3.025	—	—	—	—	—	—	3.025
Московско-Курская . . . . .	10.129	3.488	237.052	—	—	1.091	—	—	251.760
Николаевская (участокъ Москва-Тверь) . . . . .	1.832	24.912	32.105	7.651	41	130	—	—	66.671
Сызрано-Вяземская . . . . .	183.683	125.331	150.464	—	—	2.921	24	52.252	514.675
Рязанско-Уральская . . . . .	95.552	12.712	48.821	—	—	432.371	11.022	1.850	602.328
Риго-Орловская (участокъ Орель-Смоленскъ) . . . . .	98.171	24.054	49.284	—	—	4.819	2.859	6.358	185.545
Моск.-Брестская (участокъ Москва-Смоленскъ) . . . . .	19.819	1.001	54.324	—	—	—	—	—	75.144
Москва . . . . .	256.514	157.130	1.594.402	795	45	904	60.844	2	2.070.736
<b>Всего въ Центральный районъ . . . . .</b>	<b>768.864</b>	<b>381.105</b>	<b>2.780.519</b>	<b>25.641</b>	<b>1.656</b>	<b>445.926</b>	<b>88.669</b>	<b>63.608</b>	<b>4.555.988</b>
<b>Западного края:</b>									
Полѣскія (исключ. участокъ Барановичи-Вильно) . . . . .	20.811	4.276	34.911	—	—	3.768	—	—	63.766
Юго-Западные (участокъ Граево-Ровно) . . . . .	—	25	1.864	—	—	200	—	—	2.089
Варшавская (участокъ Бѣлостокъ-Варшава) . . . . .	4.207	322	6.052	—	—	—	—	—	10.581
Варшавско-Вѣнская . . . . .	—	12.944	47.468	762	7.613	1.510	—	—	70.297
Московско-Брестская (участокъ Барановичи-Брестъ) . . . . .	—	128	232	—	—	—	—	—	360
Привислинскія . . . . .	8.921	—	538	—	—	669	1.203	—	11.331
Ивангородо-Домбровская . . . . .	—	1.533	13.755	—	765	18.345	—	—	34.398
Лодзинская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Либаво-Роменская (участокъ Ромны-Минскъ) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Всего въ Западный край . . . . .</b>	<b>33.939</b>	<b>19.228</b>	<b>104.820</b>	<b>762</b>	<b>8.378</b>	<b>24.492</b>	<b>1.203</b>	<b>—</b>	<b>192.822</b>
<b>Сѣверо-Западного края:</b>									
Балтійская и Псково-Рижская . . . . .	3.549	2.537	15.455	—	—	730	—	—	22.271
Либаво-Роменская (исключ. участка Ромны-Минскъ) . . . . .	12.226	81.292	27.401	2.280	—	6.507	1.688	5.250	136.644
Риго-Орловская (участокъ Рига-Смоленскъ) . . . . .	74.757	23.502	55.178	23	—	986	5.685	—	160.131
Московско-Бресткая (уч. Смоленскъ-Барановичи) . . . . .	3.281	3.736	35.366	—	—	7.857	—	—	50.240
Полѣскія (участокъ Вильно-Барановичи) . . . . .	157	—	708	—	—	120	—	—	985
СПБ.-Варшавская (участокъ СВП.-Бѣлостокъ) . . . . .	6.825	1.900	17.922	—	—	300	—	—	44.069
<b>Всего въ Сѣверо-Западный край . . . . .</b>	<b>100.795</b>	<b>130.089</b>	<b>152.030</b>	<b>2.303</b>	<b>—</b>	<b>16.500</b>	<b>7.373</b>	<b>5.250</b>	<b>414.340</b>
<b>Сѣверного района:</b>									
С.-Петербургъ . . . . .	85.923	391.512	395.889	1.500	111.589	3.780	—	—	990.193
Моск. Винд. Рыбинск. (уч. Рыбинскъ-Псковъ) . . . . .	2.578	4.963	16.456	1.452	30.457	—	755	—	56.661
Николаевская (участокъ СПБ.-Тверь) . . . . .	23.891	125.722	39.611	—	12.712	175	—	—	202.111
Московско-Яросл.-Арханг. (участокъ Яросл.-Арханг.) . . . . .	14.087	3.305	157.586	37.989	—	—	—	—	212.967
Пермь-Котласская . . . . .	103.653	—	—	—	—	—	—	—	103.653
<b>Всего въ Сѣверный край . . . . .</b>	<b>230.132</b>	<b>525.502</b>	<b>609.542</b>	<b>40.941</b>	<b>154.758</b>	<b>3.955</b>	<b>755</b>	<b>—</b>	<b>1.565.585</b>

Дороги назначенія.	Желѣзо, жести и сталь невѣдѣль.					ИТОГО.			
	Пункты от			правления.					
	Пермь-Тюмен-ская жел. д.	Самаро-Златоустовская жел. дор.	Нижний-Новгород.	Ярославль.	Рыбинскъ.		Саратовъ тов. и гор. ст.	Царицынъ.	Сызрань и Батраки.
<b>Юго-Восточнаго края:</b>									
Владикавказская . . . . .	232.646	103.964	7.527	—	—	1.706	164.207	—	510.050
Закавказская . . . . .	2.169	4.034	2.081	—	—	—	—	—	8.284
Юго-Восточныя . . . . .	361.748	289.771	115.383	—	—	8.367	664.110	750	1.390.129
Всего въ Юго-Восточный край . . . . .	596.563	347.769	124.991	—	—	10.073	828.317	750	1.908.463
<b>Юго-Западнаго края:</b>									
Харьково-Николаевская . . . . .	84.941	27.141	104.666	—	—	480	—	—	217.228
Юго-Западна (искл. уч. Граево-Ровно) . . . . .	128.698	6.016	88.112	—	—	1.370	—	—	224.196
Житомирскій подъѣздн. путь . . . . .	2.408	123	5.008	—	—	—	—	—	7.593
Всего въ Юго-Западный край . . . . .	216.047	33.280	197.786	—	—	1.850	—	—	448.963
<b>Южнаго края:</b>									
Екатерининская . . . . .	85.094	16.882	24.549	—	—	6.118	1.916	2.250	136.809
Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	198.032	4.171	212.007	—	—	935	5.913	—	421.058
Всего въ Южный край . . . . .	283.126	21.053	236.556	—	—	7.053	7.829	2.250	557.867
<b>Сибири и Среднеазиатск. владѣній:</b>									
Западно-Сибирская . . . . .	198.246	5.625	17	—	—	14	140	—	204.042
Средне-Сибирская . . . . .	292.295	15.211	655	—	—	—	—	—	308.161
Закаспійская . . . . .	—	6.605	441	—	—	—	—	—	—
Средне-Азиатская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	7.046
Всего въ Сибирь и Среднеазиат. влад. . . . .	490.541	27.441	1.113	—	—	14	140	—	519.249
<b>Восточнаго края:</b>									
Пермь-Тюменская . . . . .	1.441.573 *)	15.625	13	—	—	19	—	—	1.457.230
Самаро-Златоустовская . . . . .	140.592	1.470.725	144	—	—	3.314	—	1.097	1.615.872
Всего въ Восточный край . . . . .	1.582.165	1.486.350	157	—	—	3.333	—	1.097	3 073.102
Всего на желѣзныя дороги . . . . .	4.302.172	2.971.817	4.207.514	69.647	164.792	513.196	934.286	72.955	13.236.379

\*) Кроме того для слѣдованія въ Волжскій бассейнъ черезъ Левшино 2.981.696 пуд. и для слѣдованія

въ Сибирь въ Обскій бассейнъ черезъ ст. „Тура“ 168.187 пуд.

Дороги назначенія.	Рельсы и рельсовые скрѣпленія.		Итого рельсъ и рельсо- выхъ скрѣпленій.	Итого желѣза и стали не въ дѣлѣ.	Итого чугуна не въ дѣлѣ.	ВСЕГО. I, II и III
	Пункты отправленія.					
	Пермь-Тюменская жел. д.	Самаро-Златоустов- ская жел. дор.				
<b>Центрального района:</b>						
Московско-Казанская . . . . .	—	—	39	121.853	2.280	
Московско-Кіево-Воронежская . . . . .	—	—	—	260.813	2.265	
Шуйско-Ивановская . . . . .	—	—	—	66.363	25.279	
Моск. Яросл. Арх. (уч. Москва-Ярославль) . . . . .	—	—	1.016	337.075	3.002	
Московско-Нижегородская . . . . .	1.016	—	—	3.025	63.058	
Муромская . . . . .	—	—	—	251.760	3.015	
Московско-Курская . . . . .	233.206	—	233.206	66.671	14	
Николаевская (участокъ Москва-Тверь) . . . . .	—	—	—	514.675	7.531	
Сызрано-Вяземская . . . . .	20.222	—	20.222	602.328	11.314	
Рязанско-Уральская . . . . .	—	—	—	185.545	6.250	
Риго-Орловская (участокъ Орель-Смоленскъ) . . . . .	—	—	—	75.144	—	
Моск.-Брестск. (участокъ Москва-Смоленскъ) . . . . .	54.887	—	54.887	2.070.736	349.080	
Москва . . . . .	71.979	—	1.365	72.744	—	
<b>Всего въ Центральный районъ . . . . .</b>	<b>380.710</b>	<b>1.404</b>	<b>382.114</b>	<b>4.555.988</b>	<b>473.088</b>	<b>5.411.190</b>
<b>Западного края:</b>						
Полѣвскія (исключ. участокъ Барановичи-Вильно) . . . . .	—	—	—	63.766	—	
Юго-Западныя (участокъ Граево-Ровно) . . . . .	—	—	—	2.089	—	
Варшавская (участокъ Вѣлостокъ-Варшава) . . . . .	—	—	—	10.581	6.000	
Варшавско-Вѣвская . . . . .	—	—	—	70.297	3.780	
Московско-Брестская (участокъ Барановичи-Брестъ) . . . . .	—	—	—	360	—	
Привислинскія . . . . .	—	—	—	11.331	—	
Ивангородо-Домбровская . . . . .	—	—	—	34.398	—	
Лодзинская . . . . .	—	—	—	—	—	
Либаво-Роменская (участокъ Ромны-Минскъ) . . . . .	—	—	—	—	—	
<b>Всего въ Западный край . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>192.822</b>	<b>9.780</b>	<b>202.602</b>
<b>Сѣверо-Западного края:</b>						
Балтійская и Псково-Рижская . . . . .	—	—	—	22.271	—	
Либаво-Роменская (исключ. участокъ Ромны-Минскъ) . . . . .	630	—	630	136.644	47.160	
Риго-Орловская (участокъ Рига-Смоленскъ) . . . . .	—	—	—	160.131	3.010	
Московско-Брестская (уч. Смоленскъ-Барановичи) . . . . .	—	—	—	50.240	—	
Полѣвскія (участокъ Вильно-Барановичи) . . . . .	—	—	—	985	—	
СПВ. Варшавская (участокъ СПВ.-Вѣлостокъ) . . . . .	—	—	—	44.069	—	
<b>Всего въ Сѣверо-Западный край . . . . .</b>	<b>630</b>	<b>—</b>	<b>630</b>	<b>414.340</b>	<b>50.170</b>	<b>465.140</b>
<b>Сѣверного района:</b>						
С.-Петербургъ . . . . .	—	—	—	990.193	826.774	
Моск. Винд. Рыбинская (уч. Рыбинскъ-Псковъ) . . . . .	—	—	—	56.661	—	
Николаевская (участокъ СПВ.-Тверь) . . . . .	—	—	—	202.111	1.670.708	
Московско-Яросл.-Арханг. (участокъ Яросл.-Арханг.) . . . . .	—	—	—	212.967	390.479	
Пермь-Котласская . . . . .	100	—	100	103.653	9.191	
<b>Всего въ Сѣверный край . . . . .</b>	<b>100</b>	<b>—</b>	<b>100</b>	<b>1.565.585</b>	<b>2.897.152</b>	<b>4.462.837</b>

Дороги назначенія.	Рельсы и рельсовые скрѣпленія		Итого рельсъ и рельсо- выхъ скрѣпленій.	Итого желѣза и стали не въ дѣлѣ.	Итого чугуна не въ дѣлѣ.	ВСЕГО. I, II и III
	Пункты отправленія.					
	Пермь-Тюменская жел. д.	Самаро-Златоустов- ская жел. дор.				
<b>Юго-Восточнаго края:</b>						
Владикавказская . . . . .	—	—	2	510.050	—	
Закавказская . . . . .	—	—	—	8.284	—	
Юго-Восточная . . . . .	—	—	—	1.390.129	83.044	
Всего въ Юго-Восточный край . . . . .	—	—	2	1.908.463	83.044	1.991.509
<b>Юго-Западнаго края:</b>						
Харьково-Николаевская . . . . .	—	—	—	217.228	8.265	
Юго-Западная (исключ. участка Граево-Ровно) . . . . .	—	—	—	224.196	6.750	
Житомирскій подъѣздн. путь . . . . .	—	—	—	7.593	—	
Всего въ Юго-Западный край . . . . .	—	—	—	448.963	15.015	463.978
<b>Южнаго края:</b>						
Екатерининская . . . . .	—	—	—	136.809	15.285	
Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	—	—	—	421.058	5.012	
Всего въ Южный край . . . . .	—	—	—	557.867	20.297	578.164
<b>Сибири и Среднеазиатскихъ владѣній:</b>						
Западно-Сибирская . . . . .	8.298	2.627	10.925	204.042	2.246	
Средне-Сибирская . . . . .	132.536	321.154	453.690	308.161	20.828	
Закаспійская . . . . .	—	—	—	—	—	
Средне-Азиатская . . . . .	—	—	—	7.046	—	
Всего въ Сибирь и Среднеазиат. влад. . . . .	140.834	323.781	464.615	519.249	23.074	1.006.938
<b>Восточнаго края:</b>						
Пермь-Тюменская . . . . .	147.853 <sup>1)</sup>	2.305	150.158 <sup>1)</sup>	1.457.230 <sup>2)</sup>	4.954.995 <sup>3)</sup>	
Самаро Златоустовская . . . . .	6.192	235.725	241.917	1.615.872	1.388.493	
Всего въ Восточный край . . . . .	154.045	238.030	392.075	3.073.102	6.343.488	9.808.665
Всего на желѣзныя дороги . . . . .	676.319	563.217	1.239.536	13,236.379	9.915.108	24.391.023

<sup>1)</sup> Кромѣ того въ Левшино, для слѣдованія въ Волжскій бассейнъ—695.243 п.

<sup>2)</sup> Кромѣ того для слѣдованія въ Волжскій бассейнъ, черезъ Левшино—2.981.696 п. и для слѣдованія въ

<sup>3)</sup> Кромѣ того для слѣдованія въ Волжскій бассейнъ, черезъ Левшино 3.338.443 п. и для слѣдованія въ

Сибирь, въ Обскій бассейнъ, черезъ ст. „Тура“—168.187 п.

Сибирь, въ Обскій бассейнъ, черезъ ст. „Тура“—8.250 п.

Юго-Восточный край	Юго-Западный край	Южная группа	Сибирь и Северо-Восточный край
<p>Итого</p> <p>1 991 509</p>	<p>Итого</p> <p>1 008 463</p>	<p>Итого</p> <p>1 008 463</p>	<p>Итого</p> <p>1 008 463</p>
<p>Итого</p> <p>463 878</p>	<p>Итого</p> <p>463 878</p>	<p>Итого</p> <p>463 878</p>	<p>Итого</p> <p>463 878</p>
<p>Итого</p> <p>528 164</p>	<p>Итого</p> <p>528 164</p>	<p>Итого</p> <p>528 164</p>	<p>Итого</p> <p>528 164</p>
<p>Итого</p> <p>1 008 338</p>			
<p>Итого</p> <p>2 908 088</p>			
<p>Итого</p> <p>25 908 088</p>			

Итого по всем группам: 25 908 088





Дороги назначенія.	Ч у г у н ь н е в ь д ѣ л ь .										ИТОГО.
	Ч р е з ь п у н к т ы п е р е д а ч и .										
	С.-Петер-бургъ и Но-вый портъ.	Ревель.	Рига.	Либав.	Вержболо-во.	Граево.	Александровъ.	Сосновицы.	Волочискъ.	Одесса.	
<b>Сѣвернаго района:</b>											
С.-Петербургъ . . . . .	52.000	7.804	58	—	533	—	—	—	—	—	60.395
Моск. Винд.Рыб. (уч. Рыбинскъ-Псковъ) . . . . .	4.565	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.565
Николаевская (уч. СПб.-Тверь) . . . . .	121.373	4.496	1.231	—	—	—	—	—	—	—	127.100
Московско-Яросл.-Арх. (уч. Яросл.-Арх.) . . . . .	14.753	100	3.040	—	—	—	—	—	—	—	17.893
<b>Всего въ Сѣверный районъ . . . . .</b>	<b>192.691</b>	<b>12.400</b>	<b>4.329</b>	<b>—</b>	<b>533</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>209.953</b>
<b>Юго-Восточнаго края:</b>											
Владикавказская . . . . .	—	51	659	—	—	—	—	—	—	—	710
Закавказская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Юго-Восточныя . . . . .	2.799	—	8.789	—	1.228	—	—	—	99	—	12.915
<b>Всего въ Юго-Восточный край . . . . .</b>	<b>2.799</b>	<b>51</b>	<b>9.448</b>	<b>—</b>	<b>1.228</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>99</b>	<b>—</b>	<b>13.625</b>
<b>Юго-Западнаго края:</b>											
Харьково-Николаевская . . . . .	2.250	—	1.530	—	—	—	—	—	3.066	—	6.930
Юго-Западные (искл. уч. Граево-Ровно) . . . . .	306	—	4	—	—	763	—	15.4 <sup>84</sup> <sub>29</sub>	5.075	3.630	25.207
Житом. подъздн. путь . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Всего въ Юго-Западный край . . . . .</b>	<b>2.556</b>	<b>—</b>	<b>1.534</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>763</b>	<b>—</b>	<b>15.513</b>	<b>8.141</b>	<b>3.630</b>	<b>32.137</b>
<b>Южнаго края:</b>											
Екатерининская . . . . .	1.530	69	—	6.143	—	—	—	—	6.132	362.356	376.230
Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	3.000	—	6.925	—	23	—	1.248	35	6.180	5.626	23.037
<b>Всего въ Южный край . . . . .</b>	<b>4.530</b>	<b>69</b>	<b>6.925</b>	<b>6.143</b>	<b>23</b>	<b>—</b>	<b>1.248</b>	<b>35</b>	<b>12.312</b>	<b>367.982</b>	<b>399.267</b>
<b>Сибири и Среднеазіат. владѣній:</b>											
Западно-Сибирская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Средне-Сибирская . . . . .	114	765	440	—	—	—	—	—	—	—	1.319
Закаспійская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Средне-Азіатская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Всего въ Сибирь и Среднеаз. влад. . . . .</b>	<b>114</b>	<b>765</b>	<b>440</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1.319</b>
<b>Восточнаго края:</b>											
Пермь-Тюменская . . . . .	14.570	765	—	1.813	—	—	—	—	—	—	17.148
Самаро-Златоустовская . . . . .	33.671	—	17	2.307	—	—	—	—	—	—	35.995
<b>Всего въ Восточный край . . . . .</b>	<b>48.241</b>	<b>765</b>	<b>17</b>	<b>4.120</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>53.143</b>
<b>Всего на желѣзныя дороги . . . . .</b>	<b>672.157</b>	<b>26.804</b>	<b>181.204</b>	<b>81.964</b>	<b>8.773</b>	<b>2.819</b>	<b>70.798</b>	<b>657.208</b>	<b>15.548</b>	<b>28.161</b>	<b>372.354</b>
											<b>2.117.790</b>

Дороги назначенія.	Желѣзо, сталь и				жестъ не въ дѣлѣ.								Итого же- дѣза, ста- ли и же- сти не въ дѣлѣ. I	Итого чугуна не въ дѣлѣ. II	ВСЕГО. I и II.
	Чрезъ пункты				передачи.										
	С.-Петер- бургъ и Но- вый Портъ.	Ревель.	Рига.	Либава.	Верх- болово.	Граево.	Але- ксанд- ровъ.	Сосновицы.	Граница.	Воло- чискъ.	Одесса.	Нико- лаевъ.			
<b>Центрального района:</b>															
Московско-Казанская . . . . .	20.887	23.437	19.128	859	787	—	11.152	21.179	429	—	179	—	98.037	16.727	
Московско-Кіево-Воронежская . . . . .	1.273	3.212	6.446	8.126	—	—	9.281	19.848	16	—	5.232	4.038	57.472	3.890	
Шуйско-Ивановская . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Моск.-Яросл.-Арх. (уч. Москва-Ярославль). . . . .	18.689	3.957	12.941	8.638	421	—	—	5.577	—	—	2.871	—	53.094	46.938	
Московско-Нижегородская . . . . .	75.874	29.437	29.777	28.817	6.432	—	1.055	5.556	69	—	1.094	—	178.111	171.282	
Муромская . . . . .	—	54	62	5.111	—	—	—	2.026	—	—	—	—	7.253	765	
Московско-Курская . . . . .	20.204	4.857	15.236	996	24	—	—	12.629	68	—	1.605	—	55.619	3.491	
Николаевская (уч. Москва-Тверь) . . . . .	11.560	967	2.326	3.330	160	—	—	38.845	42	—	408	—	57.638	2.691	
Сызрано-Ряземская . . . . .	5.856	3.990	126.831	2.751	36.675	—	1.026	175.164	864	—	1.484	—	354.641	72.510	
Рязанско-Уральская . . . . .	24.359	4.940	14.811	2.625	830	—	3.197	6.210	680	—	1.607	—	59.259	39.118	
Риго-Орловская (уч. Орель-Смоленскъ). . . . .	5 054	956	66.341	23.881	28	—	—	64.447	1.782	—	83	—	162.572	47.838	
Моск.-Брестск. (уч. Москва-Смоленскъ). . . . .	519	16	6.233	780	25	—	—	37.037	—	—	21	—	44.631	990	
Москва . . . . .	490.933	176.306	364.437	113.529	7.440	174	11.868	148.631	15.521	—	5.879	—	1.334.718	95.129	
<b>Всего въ Центральный районъ . . . . .</b>	<b>675.208</b>	<b>252.129</b>	<b>664.569</b>	<b>199.443</b>	<b>52.822</b>	<b>174</b>	<b>37.579</b>	<b>537.149</b>	<b>19.471</b>	<b>—</b>	<b>20.463</b>	<b>4.038</b>	<b>2.463.045</b>	<b>500.919</b>	<b>2.963.964</b>
<b>Западного края:</b>															
Полѣвскія (уч. за исключеніемъ Барановичи-Вильно). . . . .	1.704	417	2.297	6.030	16	—	97	47.727	11	—	570	—	58.869	—	
Варшавская (уч. Вѣлостокъ-Варшава) . . . . .	8.836	51	174	4.397	—	22	—	50.782	30	—	5.478	—	69.770	750	
Юго-Западный (уч. Граево-Ровно) . . . . .	120	12	170	30	—	5.109	302	44.198	—	—	2.261	—	52.202	4.508	
Варшавско-Вѣвская . . . . .	12.403	447	3.793	2.230	—	—	140.505	2.992.470	81.348	—	—	—	3.233.196	404.324	
Московско-Брестская (уч. Барановичи-Брестъ). . . . .	5.902	—	—	215	—	—	87	4.449	—	—	—	—	10.653	—	
Привислинскія . . . . .	645	—	126	1.122	—	—	4.707	140.390	803	—	—	—	147.793	—	
Ивангородо-Домбровская . . . . .	1.122	—	20.836	—	—	—	2.783	87.665	1.997	—	37	—	114.440	287.820	
Лодзинская . . . . .	—	—	34	—	—	—	24.136	277.159	21.740	—	—	—	323.069	48.656	
Либаво-Роменская (уч. Минскъ-Ромны) . . . . .	1.994	1.412	10.211	14.979	—	—	1.878	12.616	—	—	919	—	44.009	3.887	
<b>Всего въ Западный край . . . . .</b>	<b>32.726</b>	<b>2.339</b>	<b>37.641</b>	<b>29.003</b>	<b>16</b>	<b>5.131</b>	<b>174.495</b>	<b>3.657.456</b>	<b>105.929</b>	<b>—</b>	<b>9.265</b>	<b>—</b>	<b>4.054.001</b>	<b>749.945</b>	<b>4.803.946</b>
<b>Сѣверо-Западного края:</b>															
Балтійская и Псково-Рижская . . . . .	267.911	62.286	106.161	55.548	1	—	19	36.533	941	—	—	—	529.400	46.222	
Либаво-Роменская (за искл. участка Минскъ Ромны) . . . . .	28.609	4.207	202.836	124.665	—	—	—	7.355	—	—	79	5	367.756	8.935	
Риго Орловская (уч. Рига-Смоленскъ) . . . . .	67.837	3.495	512.086	541.971	1.329	—	1.022	336.934	2.680	—	100	—	1.467.454	95.836	
Московско-Брестская (уч. Смоленскъ-Барановичи) . . . . .	1.714	—	6.007	1.031	—	—	1.364	40.834	—	—	361	—	51.311	229	
Полѣвскія (уч. Вильно-Барановичи) . . . . .	429	—	56	893	—	—	—	15.276	—	—	57	—	16.711	152	
СПВ.-Варшавская (уч. СПВ.-Вѣлостокъ). . . . .	123.638	—	21.830	182.634	116.240	—	1.154	47.319	1.894	—	476	—	494.685	6.608	
<b>Всего въ Сѣверо-Западный край . . . . .</b>	<b>490.138</b>	<b>69.988</b>	<b>848.976</b>	<b>906.742</b>	<b>117.570</b>	<b>—</b>	<b>3.559</b>	<b>484.215</b>	<b>5.015</b>	<b>—</b>	<b>1.073</b>	<b>5</b>	<b>2.927.317</b>	<b>157.482</b>	<b>3.081.799</b>

Дороги назначенія.	Жельзо, сталь и			
	Чрезъ пункты			
	С.-Петер-бургъ и Но-вый Портъ.	Ревель.	Рига.	Либава.
<b>Съвернаго района:</b>				
С.Петербургъ . . . . .	18 587	188.508	1.216	7.040
Моск.-Винд.-Рыб. (уч. Рыбинскъ-Псковъ) . . . . .	83.738	—	1.455	702
Николаевская (уч. СПб.-Тверь) . . . . .	210.244	25.982	1.489	164
Московско-Яросл.-Арх. (уч. Яросл.-Арх.) . . . . .	11.020	2.734	27.458	4.085
Всего въ Съверный районъ . . . . .	323.589	217.224	31 618	11.991
<b>Юго-Восточнаго края:</b>				
Владикавказская . . . . .	6.554	624	1.961	2.929
Закавказская . . . . .	—	—	—	—
Юго-Восточныя . . . . .	24.942	34.071	60.494	94.329
Всего въ Юго-Восточный край . . . . .	31.496	34.695	62.455	97.258
<b>Юго-Западнаго края:</b>				
Харьково-Николаевская . . . . .	58.546	—	586	4.136
Юго-Западныя (искл. уч. Граево Ровно) . . . . .	593.074	—	3.307	11.959
Житом. подъездн. путь . . . . .	—	—	20	219
Всего въ Юго-Западный край . . . . .	651.620	—	3 913	16.314
<b>Южнаго края:</b>				
Екатерининская . . . . .	4.123	696	9.305	16.945
Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	3.626	1.871	21.947	6.089
Всего въ Южный край . . . . .	7.749	2.667	31.252	23.034
<b>Сибири и Среднеазиат. владѣній:</b>				
Западно-Сибирская . . . . .	37	—	552	78
Средне-Сибирская . . . . .	8.792	492	3.142	53
Закаспійская . . . . .	4	—	—	—
Средне-Азиатская . . . . .	—	—	—	—
Всего въ Сибирь и Среднеаз. влад. . . . .	8.833	492	3.694	131
<b>Восточнаго края:</b>				
Пермь-Тюменская . . . . .	7.381	1.194	695	130
Самаро-Златоустовская . . . . .	2.929	572	3.324	3.564
Всего въ Восточный край . . . . .	10.310	1.766	4.019	3.694
Всего на желѣзныя дороги . . . . .	2 231.669	581.300	1.688.137	1.287.610

жестъ не въ дѣлѣ.								Итого же-лѣза, ста-ли и же-сти не въ дѣлѣ.	Итого чугуна не въ дѣлѣ.	ВСЕГО.			
передачи.											I	II	I и II.
Верж-болово.	Граево.	Але-ксанд-ровъ.	Сосновицы.	Граница.	Воло-чискъ.	Одесса.	Нико-лаевъ.						
5.377	—	21.967	100.082	54.750	—	54	—	397.581	60.395				
—	—	—	358	—	—	270	—	86.523	4.565				
622	—	—	6.738	105	—	40	—	245.384	127.100				
212	—	4	4.056	19	—	1.415	—	51.003	17.893				
6.211	—	21.971	111.234	54.874	—	1.779	—	780.491	29.953	990.444			
<b>Юго-Восточнаго края:</b>													
—	—	66	19.869	888	—	54	—	32.945	710				
—	—	292	487.961	11.441	—	—	—	499.694	—				
462	—	4.024	58.108	1.987	—	7.241	19.341	304.999	12.915				
462	—	4.382	565.938	14.316	—	7.295	19.341	837.638	13.625	851.263			
<b>Юго-Западнаго края:</b>													
13	59	10.054	216.282	8	810	4.429	3.453	298.376	6.930				
4	185	50.639	535.654	2.484	2.988	9.943	182	1.210.419	25.207				
—	—	762	37.820	—	—	706	—	39.527	—				
17	244	61 455	789.756	2.492	3.798	15.078	3.635	1.548.322	32.137	1.580.459			
<b>Южнаго края:</b>													
3.372	—	18.113	482.284	4.389	11	1.115	68.275	608.628	376.230				
576	3	19.726	78.182	452	—	4.269	11.161	147.902	23.037				
3.948	3	37.839	560.466	4.841	11	5.384	79.436	756.630	399.267	1.155.897			
<b>Сибири и Среднеазиат. владѣній:</b>													
—	—	—	—	—	—	47	—	714	—				
—	—	—	1.082	—	—	—	—	13.561	1.319				
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	1.082	—	—	47	—	14.279	1.319	15.598			
<b>Восточнаго края:</b>													
527	—	—	2.931	101	—	—	—	12.959	17.148				
228	—	2.305	1.862	181	—	1.343	—	16.308	35.995				
755	—	2.305	4.793	282	—	1.343	—	29.267	53.143	82.410			
181.801	5 552	343.585	6.712.125	207.220	3.809	61.727	106.455	13.410.990	2.117.790	15 528.780			

Year	Month	Day	Particulars	Debit	Credit	Balance
1887	Jan	1	Balance forward			100.00
1887	Jan	2	...	...	...	...
1887	Jan	3	...	...	...	...
1887	Jan	4	...	...	...	...
1887	Jan	5	...	...	...	...
1887	Jan	6	...	...	...	...
1887	Jan	7	...	...	...	...
1887	Jan	8	...	...	...	...
1887	Jan	9	...	...	...	...
1887	Jan	10	...	...	...	...
1887	Jan	11	...	...	...	...
1887	Jan	12	...	...	...	...
1887	Jan	13	...	...	...	...
1887	Jan	14	...	...	...	...
1887	Jan	15	...	...	...	...
1887	Jan	16	...	...	...	...
1887	Jan	17	...	...	...	...
1887	Jan	18	...	...	...	...
1887	Jan	19	...	...	...	...
1887	Jan	20	...	...	...	...
1887	Jan	21	...	...	...	...
1887	Jan	22	...	...	...	...
1887	Jan	23	...	...	...	...
1887	Jan	24	...	...	...	...
1887	Jan	25	...	...	...	...
1887	Jan	26	...	...	...	...
1887	Jan	27	...	...	...	...
1887	Jan	28	...	...	...	...
1887	Jan	29	...	...	...	...
1887	Jan	30	...	...	...	...
1887	Jan	31	...	...	...	...

Металлы производства заводовъ Царства  
Польскаго въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ  
за 1899 года.

Видъ металла	Количество	Видъ металла	Количество
Железо	127	Железо	127
Сталь	127	Сталь	127
Медь	127	Медь	127
Свинецъ	127	Свинецъ	127
Цинкъ	127	Цинкъ	127
Никель	127	Никель	127
Хромъ	127	Хромъ	127
Вольфрамъ	127	Вольфрамъ	127
Кобальтъ	127	Кобальтъ	127
Молибденъ	127	Молибденъ	127
Титанъ	127	Титанъ	127
Алюминій	127	Алюминій	127
Магній	127	Магній	127
Калий	127	Калий	127
Натрій	127	Натрій	127
Барій	127	Барій	127
Стронцій	127	Стронцій	127
Кальцій	127	Кальцій	127
Магнѣзитъ	127	Магнѣзитъ	127
Селенъ	127	Селенъ	127
Теллуръ	127	Теллуръ	127
Висмутъ	127	Висмутъ	127
Германий	127	Германий	127
Антимонъ	127	Антимонъ	127
Мышьякъ	127	Мышьякъ	127
Сурьма	127	Сурьма	127
Ртуть	127	Ртуть	127
Серебро	127	Серебро	127
Золото	127	Золото	127
Платина	127	Платина	127
Иридий	127	Иридий	127
Осмій	127	Осмій	127
Родій	127	Родій	127
Палладій	127	Палладій	127
Копернитъ	127	Копернитъ	127
Неоимъ	127	Неоимъ	127
Гафний	127	Гафний	127
Танталъ	127	Танталъ	127
Ниобій	127	Ниобій	127
Ванадій	127	Ванадій	127
Хромій	127	Хромій	127
Манганъ	127	Манганъ	127
Железо	127	Железо	127
Сталь	127	Сталь	127
Медь	127	Медь	127
Свинецъ	127	Свинецъ	127
Цинкъ	127	Цинкъ	127
Никель	127	Никель	127
Хромъ	127	Хромъ	127
Вольфрамъ	127	Вольфрамъ	127
Кобальтъ	127	Кобальтъ	127
Молибденъ	127	Молибденъ	127
Титанъ	127	Титанъ	127
Алюминій	127	Алюминій	127
Магній	127	Магній	127
Калий	127	Калий	127
Натрій	127	Натрій	127
Барій	127	Барій	127
Стронцій	127	Стронцій	127
Кальцій	127	Кальцій	127
Магнѣзитъ	127	Магнѣзитъ	127
Селенъ	127	Селенъ	127
Теллуръ	127	Теллуръ	127
Висмутъ	127	Висмутъ	127
Германий	127	Германий	127
Антимонъ	127	Антимонъ	127
Мышьякъ	127	Мышьякъ	127
Сурьма	127	Сурьма	127
Ртуть	127	Ртуть	127
Серебро	127	Серебро	127
Золото	127	Золото	127
Платина	127	Платина	127
Иридий	127	Иридий	127
Осмій	127	Осмій	127
Родій	127	Родій	127
Палладій	127	Палладій	127
Копернитъ	127	Копернитъ	127
Неоимъ	127	Неоимъ	127
Гафний	127	Гафний	127
Танталъ	127	Танталъ	127
Ниобій	127	Ниобій	127
Ванадій	127	Ванадій	127
Хромій	127	Хромій	127
Манганъ	127	Манганъ	127



На станціи желѣзныхъ дорогъ.	Чугунъ не въ дѣлѣ.		I Итого чугуна не въ дѣлѣ.
	Пункты отпра- вленія.		
	Сваржиско.	Конскъ и Неклань.	
<b>Сѣвернаго района:</b>			
С.-Петербургъ . . . . .	—	4.422	4.422
Моск.-Винд.-Рыб. (уч. Рыбинскъ-Псковъ) . . . . .	—	—	—
Николаевская (уч. СПб.-Тверь) . . . . .	—	—	—
Московско-Яросл.-Арх. (уч. Яросл.-Арх.) . . . . .	—	—	—
Пермь-Котласская . . . . .	—	—	—
<b>Всего въ Сѣверный край . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>4.422</b>	<b>4.422</b>
<b>Юго-Восточнаго края:</b>			
Владикавказская . . . . .	—	—	—
Закавказская . . . . .	—	—	—
Юго-Восточная . . . . .	—	—	—
<b>Всего въ Юго-Восточный край . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Юго-Западнаго края:</b>			
Харьково-Николаевская . . . . .	—	—	—
Юго-Западная (искл. уч. Граево-Ровно) . . . . .	465	262	727
Житом. подъвздн. путь . . . . .	—	—	—
<b>Всего въ Юго-Западный край . . . . .</b>	<b>465</b>	<b>262</b>	<b>727</b>
<b>Южнаго края:</b>			
Екатерининская . . . . .	—	—	—
Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	—	—	—
<b>Всего въ Южный край . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Восточнаго края:</b>			
Пермь-Тюменская . . . . .	—	—	—
Самаро-Златоустовская . . . . .	—	—	—
<b>Всего въ Восточный край . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Сибири и Среднеазіат. владѣній:</b>			
Западно-Сибирская . . . . .	—	—	—
Средне-Сибирская . . . . .	—	—	—
Забайкальская . . . . .	—	—	—
Закаспійская . . . . .	—	—	—
Средне-Азіатская . . . . .	—	—	—
<b>Всего въ Сибирь и Среднеаз. влад.</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Всего по желѣзнымъ дорогамъ . . . . .</b>	<b>574.059</b>	<b>1.981.541</b>	<b>2 555.600</b>

Желѣзо, сталь и жести не въ дѣлѣ.						II Итого желѣза, стали и жести не въ дѣлѣ.	III Рельсы, рельсов. скрѣпл. и пр. Со станціи Островецъ.	Всего. I, II и III.
Пункты отпра- вленія.								
Радомъ.	Скаржис- ко.	Конскъ и Неклань.	Куновъ.	Остро- вецъ.	Долброва.			
—	—	20.341	560	46.689	137.486	205.076	66.833	
—	—	—	2.341	—	8.788	11.129	38.262	
—	—	—	—	—	91.246	91.249	40.799	
—	—	163	—	—	8.450	8.613	—	678
—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>—</b>	<b>—</b>	<b>20.504</b>	<b>2 901</b>	<b>46.689</b>	<b>245.973</b>	<b>316.067</b>	<b>146.572</b>	<b>467.061</b>
—	—	—	—	750	8.940	9.690	103.804	
—	680	—	—	316.327	585.032	902.039	4.116	
—	—	—	—	10.186	179.519	189.705	71.479	
<b>—</b>	<b>680</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>327.263</b>	<b>773.491</b>	<b>1.101.434</b>	<b>179.399</b>	<b>1.280.833</b>
—	—	612	1.524	961	81.159	84.256	8.612	
51	88	25.193	100.854	47.200	240.767	414.153	128.187	
—	—	126	5.439	—	4.039	9.604	—	
<b>51</b>	<b>88</b>	<b>25.931</b>	<b>107.817</b>	<b>48.161</b>	<b>325.965</b>	<b>508.013</b>	<b>136.799</b>	<b>645.539</b>
—	—	—	1.522	4.455	51.899	57.876	19.253	
—	—	—	5.340	167	10.292	15.799	8.773	
<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>6.862</b>	<b>4.622</b>	<b>62.191</b>	<b>73.675</b>	<b>28.026</b>	<b>101.701</b>
—	—	—	—	—	—	—	678	
—	—	—	—	—	9.572	9.572	6.150	
<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>9.572</b>	<b>9.572</b>	<b>6.828</b>	<b>16.400</b>
—	—	—	—	—	—	—	7.583	
—	—	—	—	2.581	—	2.581	45.506	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	2.345	
<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>2.581</b>	<b>—</b>	<b>2.581</b>	<b>55.434</b>	<b>58.015</b>
<b>60.081</b>	<b>168.200</b>	<b>453.526</b>	<b>503.397</b>	<b>1.500.144</b>	<b>5.263.122</b>	<b>7.948.470</b>	<b>2.203.929</b>	<b>12.707.999</b>

No.	Date	Particulars	Debit	Credit	Balance
101	1891	...	...	...	...
102	1891	...	...	...	...
103	1891	...	...	...	...
104	1891	...	...	...	...
105	1891	...	...	...	...
106	1891	...	...	...	...
107	1891	...	...	...	...
108	1891	...	...	...	...
109	1891	...	...	...	...
110	1891	...	...	...	...
111	1891	...	...	...	...
112	1891	...	...	...	...
113	1891	...	...	...	...
114	1891	...	...	...	...
115	1891	...	...	...	...
116	1891	...	...	...	...
117	1891	...	...	...	...
118	1891	...	...	...	...
119	1891	...	...	...	...
120	1891	...	...	...	...
121	1891	...	...	...	...
122	1891	...	...	...	...
123	1891	...	...	...	...
124	1891	...	...	...	...
125	1891	...	...	...	...
126	1891	...	...	...	...
127	1891	...	...	...	...
128	1891	...	...	...	...
129	1891	...	...	...	...
130	1891	...	...	...	...
131	1891	...	...	...	...
132	1891	...	...	...	...
133	1891	...	...	...	...
134	1891	...	...	...	...
135	1891	...	...	...	...
136	1891	...	...	...	...
137	1891	...	...	...	...
138	1891	...	...	...	...
139	1891	...	...	...	...
140	1891	...	...	...	...
141	1891	...	...	...	...
142	1891	...	...	...	...
143	1891	...	...	...	...
144	1891	...	...	...	...
145	1891	...	...	...	...
146	1891	...	...	...	...
147	1891	...	...	...	...
148	1891	...	...	...	...
149	1891	...	...	...	...
150	1891	...	...	...	...

## СПРАВОЧНЫЙ ОТДЕЛЪ

**Адреса заводууправлений, представителей и конторъ уральскихъ горныхъ заводовъ.**

Название заводовъ.	Адресъ заводууправлений.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представителей и торговыхъ конторъ.
		Название станцій.	Какой дороги.	Разстоян. отъ завода.	
<b>УРАЛЬСКІЕ КАЗЕННЫЕ ГОРНЫЕ ЗАВОДЫ:</b>					
<i>Гороблагодатскій округъ.</i>	Пермск. г., Күшвинскій зав. Управленіе Округа.	Кушва.	Пермь-Тюменск.	Близъ завода.	<i>С.-Петербургъ</i> , Главная контора комиссіонеровъ казенныхъ горныхъ заводовъ, торг. домъ „Износковъ, Зуккау и Ко“, Гороховая, 12.
<i>Златоустовскій округъ.</i>	Уфимск. г., гор. Златоустъ, Управл. Округа.	Златоустъ.	Самаро-Златоуст.	5	<i>Нижній-Новгородъ</i> , контора комиссіонеровъ, Напольно-Вокзальная ул. соб. д.
<i>Нижне-Исетскій заводъ.</i>	Пермск. губ., Екатеринбургск. у., Н.-Исетск. заводъ, Управл. завода.	Уктусъ.	Пермь-Тюменск.	5	<i>Нижегородская ярмарка</i> : Пески, Сибирскій жел. рядъ, свой балаганъ.
<i>Каменскій зав.</i>	Пермск. г., Каменск. зав., Управленіе завода.	Островская.	Пермь-Тюменск.	Близъ завода.	<i>Москва</i> , Контора комиссіонеровъ, Армянскій пер., д. Абабелекъ-Лазаревой.
<i>Камско-Воткинскій округъ.</i>					
Пермскій пушечный заводъ . . .	Пермск. губ. и уѣздъ. Управленіе завода.	Мотовилиха.	Пермь-Тюменск.	Близъ завода.	
Воткинскій заводъ	Вятской губ., Сарапульск. у. Упр. Горн. Округа.				

Название заво- довъ.	Адресъ заводо- управлений.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представите- лей и торговых кон- торъ.
		Название станцій.	Какой дороги.	Расстоян. отъ завод.	
<b>ЧАСТНЫЕ ЗАВОДЫ:</b>					
<i>Наслѣдниковъ Графини Н. А. Стенбокъ-Фер- моръ.</i>					
Верхъ-Исетскіе.	Екатеринбургъ, Пермской губерн., Верхъ-Исетскій за- водъ.	Екатерин- бургъ.	Уральск.- Горнозав.	3 в.	<p>Главное Правленіе и Кон- тора имѣніемъ Н-ковъ гр. Н. А. Стенбокъ-Ферморъ. С.-Петер- бургъ, Васильевск. Островъ, Тучкова набер., д. № 18.</p> <p>Управл. заводами Ал-дръ Иванов. Фадѣевъ. Екатеринбургъ, въ Верхъ-Исетскомъ заводѣ.</p> <p>Довѣренный по продажѣ металловъ Павелъ Ивановичъ Котляревскій. Нижегородская ярм., Пески, Сибирск. жел. рядъ, свой балаганъ; послѣ ярмарки—въ Екатеринбургѣ, въ Верхъ-Исетскомъ заводѣ.</p> <p>Представитель „Николай Федоровичъ Шмидтъ и Ко“. Москва, Мясницкая ул., домъ Давыдовой, 13.</p> <p>Заводскій складъ—Пижній- Новгородъ, Кававино, уголь Кузнечной ул. и 3 линіи, собств. домъ.</p>
<i>Графа С. А. Строганова.</i>					
Билимбаевскій . . .	Почт. ст. Билим- бай, Екатеринбург. у., Пермской г., Би- лимбаевскій зав.	Тарасково.	Пермь-Тю- менск. ж. д.	26 1/2	<i>Село Ильинское.</i> Главн. управл., управляющ. Никол. Степановичъ Коноховъ.
Кыновскій . . . .	Пермской губ., Кунгурскаго уѣзда.	Кушва.	„	90	<i>С.-Петербургъ,</i> главная контора, Невскій просп., д. № 17.
Очерскій . . . . .	Пермской губ., Оханскаго у., почт.- телегр. ст.	Очерская.	Пермь-Кот. ж. д.	22	<i>Ниж.-Новгородъ,</i> } Нижній базаръ, соб. } домъ. } Довѣренный Н. В. Вороновъ.
Добрянскій . . . .	Пермской губ. и уѣзда,	Левшино.	Пермь-Тю- менск. ж. д.	42	<i>Нижегород. ярм.,</i> } Пески, Сибир. ж. рядъ, } свой балаганъ. } Довѣренный Н. В. Вороновъ.
Уткинскій . . . . .	Почт. ст. Билим- бай, Пермской г., Екатеринб. у., Ут- кинскій заводъ.				
Кувинскій . . . . .	Пермской губ. Соликамск. уѣздъ.	Пермь.	„		

Название заво- ДОВЪ.	Адресъ заводи- управлений.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представите- лей и торговых кон- торъ.
		Название станцій.	Какой дороги.	Расстоян. отъ завод.	
<p><i>Н-въ</i> <b>П. П. Демидова.</b> (внзя Санъ-Донато).</p> <p>Нижне-Тагильскіе и Луньевскіе . .</p>	<p>Пермской губ., Верхотурскаго У., Нижне - Тагильскій заводъ.</p>	Тагиль	"	2	<p>Управляющій заводами, ин- женеръ Павелъ Принархо- вичъ Заматининъ.</p> <p><i>С.-Петербургъ</i>, Предсѣда- тель Главнаго Правленія П. П. Дурново. Члены: П. П. Голенищевъ - Бутузовъ—Тол- стой и А. О. Жонесъ-Спон- вилъ. Главная контора: Ва- сильевскій Остр., 4 линія, соб. домъ, № 61. Управляю- щій Ягодинъ Г. П.</p> <p><i>Главное представител- ство по продажѣ метал- ловъ</i>: главный представитель Александръ Петровичъ Мат- вѣевъ. С.-Петербургъ, Фол- танка, № 21.</p> <p><i>Контора представител- ства</i>: Москва, Валчугъ; управ- ляющій С. П. Фармаковскій.</p> <p><i>Отдѣленіе</i>: Ростовъ - на- Дону, управляющій А. Н. Ля- довъ.</p> <p><i>Склады</i>: С. - Петербургъ, Васильевск. Остр., 4-я лин., № 61.</p> <p>Нижн.-Новгородъ, Канави- но, 3 лин.</p> <p>Нижегор. ярм., Пески, Си- бир. ж. радъ, свой балаганъ.</p>
<p><b>Н. П. Пастухова.</b></p> <p>Омутнинскій . . .</p> <p>Кирсинскій . . .</p>	<p>Омутнинскій з., Вятской г., Гла- зовскаго уѣзда.</p> <p>Омутнинск. почт.- гел. ст., въ Кир- синскій з., Вятской губ., Слободскаго уѣзда.</p>	Яръ.	Перм.-Котл. ж. д.	5	<p><i>Ярославль</i>, главная кон- тора.</p> <p><i>Москва</i>, Садовники, коп- тора.</p> <p><i>Ниж.-Новгородъ</i>, Макарь- евская часть.</p> <p><i>С.-Петербургъ</i>, Большая Болотная, № 26.</p>

Название заво- дОВЪ.	Адресъ заводи- управлений.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представите- лей и торговых кон- торъ.
		Название станцій.	Какой дороги.	Расстоян. отъ завод.	
<i>Гг. Соломирскаго и Н-въ Турчаниновыхъ.</i>					
Съверскій . . . .	Пермской губ.,	Мрамор- скал.	Челябинск.	12	Управл. заводами Иванъ Акинфиевичъ Чиканцевъ.  Довѣренный по продажѣ металловъ М. А. Сурницъ.
Полевскій . . . .	Екатеринбургскаго	"	вѣтъ.	18	
Ильинскій . . . .	уѣзда, Сысертское	"	"	35	
Верхъ-Сысертскій	почт. отд., Глав-	"	"	37	
Сысертскій . . . .	ному Управленію.	"	"	30	
<i>Камскаго Акціо- нернаго О-ва.</i>					
Чусовскіе . . . .	Ст. "Чусовая", Пермь - Тюменской ж. д., Чусовской заводъ.	Чусовая.	Пермь-Тю- менск. ж. д.	1	Главный директоръ Эмилій Ивановичъ Лавизонъ.  Москва, Волхонка, Антиповскій пер., д. Пастухова, кварт. 2.  Нижегород. ярм., Пе- ски, Сибир. ж. д. рядъ, свой балаганъ.
<i>Княгини Е. X. Абамелекъ- Лазаревой.</i>					
Чермозскій . . . .	Чермозское глав- ное правл. Пермь, соб. домъ.	Левшино.	Пермской ж. д.	80	С.-Петербургъ, Невскій, 42.
Полазнинскій . . . .	Г. Пермь, зем- ской почтой, въ Полазну.	Левшино.	"	20	Пермь, заводууправл., с. д.  Москва, Армянскій, 5.
Кизеловскій . . . .	Ст. Кизель-Пермь- Тюм. ж. д. Управл. заводомъ.	Кизель.	"	близъ завода.	Нижи.-Новгородъ, Рождественск. с. д. Нижегород. ярм., Пески, свой балаганъ.
<i>Гг. Балашевыхъ.</i>					
Симскій . . . .	Уфимской губ. и уѣзда, въ главную контору завода.	Симская.	Самаро- Златоуст.	8 1/2	С.-Петербургъ, главная контора — Малая Морская, д. № 10.
Миньярскій . . . .	Уфимской губ. и уѣзда, въ контору завода.	Миньярь.	"	3 1/2	Нижегород. ярм., Пески, Сиб. ж. д. рядъ, свой балаганъ.
Николаевскій . . . .	Т о ж е.	Кропачево.	"	27	Москва, Пятницкая. До- вѣренный Михаилъ Андре- евичъ Костроминъ.
Балашевскій . . . .	Т о ж е.	Аша-Бала- шевская.	"	при станціи.	

Довѣренный  
Б. И. Дашевскій.  
  
Довѣренный  
Г. И. Кирилловъ.

Название заво- довъ.	Адресъ заводо- управлений.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представите- лей и торговых кон- торъ.
		Название станцій.	Какой дороги.	Расстои- н. отъ завод.	
<i>Н-въ Расторгуева.</i>					
Назепетровский . . .	Пермской губ., Кыштымская поч- тово - телеграфная контора, Глав. Упр.	Уфалей.	Пермь-Тю- менск. ж. д.	45	<i>Нижегород. ярм.,</i> Пески, свой балаганъ. Управляющій завод. Павелъ Михайловичъ Карпинскій.
Каслинскій . . .	Т о ж е.	Кыштымъ.	"	30	
Шемахинскій . . .	Т о ж е.	Уфалей.	"	83	
Кыштымскій . . .	Т о ж е.	Кыштымъ.	"	2	
<i>Н-ковъ Графа П. П. Шувалова.</i>					
Теплогорскій . . .	Ст. Лысьва Пермь- Тюм. ж. д. Главное Управление Лысь- венскій заводъ; для заказн. корреспонд. станц. „Чусовская“ Пермской ж. д.	Теплая Гора.	"	1/2	Упр. окр. гори. ниж. И. Н. Павловскій.
Бисерскій . . . . .		Бисеръ.	Пермь-Тю- менск. ж. д.	12	<i>С.-Петербургъ,</i> Фонтанка, 21, главная контора, Главн. управ. В. Я. Евдокимовъ, пом. глав. упр. А. П. Матвѣевъ.
Кусье - Алексан- дровскій . . . . .		Пашія.	"	12	<i>Москва,</i> Балчугъ, д. Н-въ Демидова, Коммерческій от- дѣлъ. Завѣдующій С. П. Фар- маковскій.
Лысьвенскій . . . . .		Лысьва заводъ.	"		<i>Ниж.-Новгородъ,</i> склады: Благовѣщенская ул., с. д. <i>Нижегород. ярм.,</i> Пески, Сибир. ж. рядъ, свой балаганъ.
<i>Т-ва Сергинско- Уфалейскихъ з.</i>					
	Пермской губ., Красноуфимск. у., Нижне - Сергинск. заводъ, Главное Упр. заводовъ.	Гарасково.	Пермь-Тю- менск. ж. д.	73	<i>С.-Петербургъ,</i> правленіе, Конногвард. бульв., № 5.  <i>Москва,</i> Пятниц- кая ул., д. № 45, Лю- бимовой.  <i>Нижегород. ярм.,</i> Пески, Сибирск. жел. рядъ.

Доверенный  
Н. П. Боченинъ.

Названіе заво- довъ.	Адресъ заводо- управлений.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представите- лей и торговых кон- торъ.
		Названіе станцій.	Какой дороги.	Разстоян. отъ завод.	
<i>Поклевскаго- Козель.</i> Холуницкіе . . .	Холуницкая почт. ст. Вятской губ., Слободскаго уѣзда, Главное Управле- ніе заводовъ.	Ардаши.	Пермь-Кот- ласск. ж. д.	50	<i>Нижегород. ярм.,</i> Пески, Сибир. жел. рядъ, свой бала- ганъ.
<i>Н-въ П. В. Бергъ.</i> Шайтанскіе . . .	Чр. Билимбаев- скую почт.-телегр. ст., Пермской губ., Екатеринбург. у.	Тарасково.	Пермь-Тю- менск.	22	<i>Нижегород. ярм.,</i> Пески, Сиб. ж. р., свой балаганъ.  <i>Москва,</i> Варварка, д. Ку- печескаго О-ва.
<i>Н-ковъ Графа А. П. Шувалова.</i> Юго-Камскій. . .	Пермской губ. и уѣзда.	Пермь.	"	54	<i>С.-Петербургъ,</i> Моховая, 10.  <i>Пермь—Павель</i> Петровичъ Каменскій.  <i>Казань—Петръ</i> Христофо- ровичъ Борчаниновъ,—Сѣн- ная пл., домъ Варакиной.  <i>Саранулъ и Елабуа—</i> Георгій Васильевичъ Ильин- скій.  <i>Село Усолье,</i> Соликамскаго уѣзда, Пермск. губ.—Иванъ Прокофьевичъ Кетовъ.
<i>Н-въ С. С. Яковлева.</i> Алапаевскіе . . .	Пермской губ., Верхотурскаго у., Нейво-Алапаевскій заводъ, Главн. Упр. зав.	Н.-Тагиль.	Пермск. ж. д.	110	<i>С.-Петербургъ.</i> Главная Контора и Правленіе—Вас. Остр., Тучкова наб., 8; здѣсь же складъ.  <i>Н.-Новгородъ,</i> склады въ Канавинѣ, соб. домъ.
<i>Н-въ П. С. Яковлева.</i> Невьянскіе . . .	Пермской губ., Екатеринбургск. у., Невьянскій зав., Упр. заводовъ.	Невьянскъ.	"	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<i>Нижегородская ярм.,</i> Пески, Сиб. ж. рядъ.

Название заво- довъ.	Адресъ заводи- управлений.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представите- лей и торговых кон- торъ.
		Название станцій.	Какой дороги.	Расстоян. отъ завод.	
<i>Н-въ</i> <i>Д. Е. Бернардаки.</i> Кажимские . . .	Вологодск. губ., Усть-Сысольск. у., въ контору Кажим- скаго горнаго зав.	Вятка.	Пермь-Кот- ласск. ж. д.	270	
<i>В. А. Ратъкова- Рожнова.</i> Ревдинские . . .	Пермской губ., Билимбаевск. почт. отд., Главн. конт. Ревдинск. завода.	Тарасково.	Пермь-Тю- менск.	38	
<i>Богословскаго Горнозаводскаго О-ва.</i> Кондюрина Г. С.	Пермской губ., Богословскъ, Глав- ное Упр. заводовъ.	Кушва.	Пермь-Тю- менск.	186	<i>С.-Петербургъ</i> , Правленіе, Театральная пл., д. № 18.
Камбарскій зав. .	Пермской губ., Осинскаго уѣзда, Камб. зав.	Пермь.	Пермь-Тю- менск.	300	
<i>Бр. Каменскихъ</i> Суксунскіе горные заводы . . . .	Пермской губ., Красноуфимск. у., Суксунскій зав.	Пермь.	"	133	Управляющій заводами Ив. Григ. Каменскій.  Конторы: въ Перми, Ниж- Новг., Москвѣ и С.-Петербур.
<i>Волжско-Вишер- скаго Горнаго и Мет. О-ва.</i>	Пермск. г., Чер- дынск. у., Кутим- скій зав.	Березники.	Пермск.	250	<i>Москва</i> , Правленіе — Лу- бянскій пр., д. Стахѣва.
<i>Изерскаго Гор- нозаводск. О-ва.</i> Изерскій и Ла- пыштинскій . .	Г. Уфа. Агент- ство Изверскаго Горнозаводск. О-ва. Б. Успенская ул., д. Першина.	Уфа.	Сам.-Злат.	140	<i>С.-Петербургъ</i> , Правленіе: Галерная 33. Предсѣдат. Вл. Павл. Зуровъ.

Названіе заво- довъ.	Адресъ заводо- управленій.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представите- лей и торговых кон- торъ.
		Названіе станцій.	Какой дороги.	Расстоян. отъ завода.	
<i>Уфимскаго Горнопромышлен. Акц. О-ва.</i> Архангельскій . . .	Уфимской губ., Стерлитамакск. у. почтовая ст. Архангельское. Контора Арханг. зав.	Уфа.	Сам.-Злат.	70	Москва, Правленіе—Марсейка, д. Колюбѣ.
<i>Шамова и Кальсина.</i> Зигагинскій . . .	Оренбургск. губ., Авзяно - Петровск. зав., въ конт. Зигагинскаго завода.				
<i>О-ва Комаровскихъ желъзороудн. мѣстороженій и южноуральскихъ Горныхъ заводовъ.</i> Авзянопетровскій .	Оренбургск. г., Верхне-Уральск. у., Авзяно - Петровск. заводъ, Управленіе завод.	Уфа.	Сам.-Злат.	210	С.-Петербургъ, Правленіе Б. Конюшенная, 27.
<i>В. А. Пашкова.</i> Воскресенскій . . .	Уфимск. губ., Стерлитамакск. у., почт. ст. Мелеусъ, Воскресенскій зав.	Уфа. Оренбургъ.	} Самаро- Злат.	180	Управляющій завод. Е. О. Тернеръ.
<i>Кн. Бѣлосельскихъ-Бѣлозерскихъ.</i> Катавъ-Ивановскіе	Уфимск. губ. и уѣзда, Кат.-Ив.зав.	Вязовая.			
<i>О-ва Бѣлорѣцкихъ желъзодобывательныхъ зав. гг. Пашковыхъ.</i>	Бѣлорѣцкій зав. Оренб. г., Верхне-Уральскій у., въ контору завода.	Вязовая.	Сам.-Злат.	141	Москва, Правленіе заводовъ при конторѣ гг. Вогау и К°. Варварка, д. Страховаго Общества „Якорь“. Нижестород. ярм., Пески, Сиб. ж. рядъ, свой балаганъ. Довѣренный Августъ Федоровичъ Граве.

**Адреса заводууправлений, представителей и конторъ нѣкоторыхъ изъ заводовъ <sup>1)</sup>**

Царства Польскаго, Замосковнаго района и Юга Россіи.

Названіе заводовъ.	Адресъ заводууправлений.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д. или пристань.	Адреса представителей и заводскихъ конторъ.
<b>РАЙОНА ЦАРСТВА ПОЛЬСКАГО:</b>			
<i>*) Островецкіе Аки. О-ва Островецкихъ заводовъ.</i>	Ст. Островецъ, Ивангородъ - Домбровской ж. д.		Правленіе: Варшава, Уяздовская аллея, 29. <i>Петербургъ</i> , А. А. Рошковскій, Б. Московская, д. 6. <i>Москва</i> , М. И. Ауссемъ, Маросейка, д. Леоновыхъ. Управляющій заводами: Густавъ Густавовичъ Пфейффъ. Управляющій графъ Северинъ Владиславовичъ Езерскій.
<i>*) Аки. О-ва Горныхъ зав. Руда-Маленецкая.</i>	Руда - Маленецкая, Радомской губ.	Въ 14 верстахъ отъ станц. Конскъ, Иванг.-Домбр. ж. д.	
<i>***) Аки. О-ва Стараховицкихъ горныхъ заводовъ.</i>	Дер. Нетулиско, ст. Куновъ Иванг.-Домбровск. ж. д.	Ивангородъ-Домбровск. ж. д.	<i>Варшава</i> , г.г. Нейманъ и Еленкевичъ. Управляющій заводами Осипъ Игнатьевичъ Богудцкій.
Стараховицы . . . Михаловъ . . . . . Нетулиско . . . . .		} Ст. Вержбникъ. Ст. Куновъ.	
<i>***) Милевицкій жельзодолательный заводъ.</i>	Ст. Сосновицы, Варшавско - Вѣнск. ж. д.	Сосновицы.	<i>Варшава</i> , Германъ Мейеръ. <i>Одесса</i> и <i>Москва</i> , Адольфъ Вейсманъ и Комп. <i>Рига</i> , В. Фрейшмидтъ. Управляющій заводомъ Густавъ Карловичъ Гергардтъ.
<i>*) Старая Кузница Э. Курлянда.</i>	Петроковск. губ., Ченстоховскій у., послѣдняя почта Крженницы.	Гор. Ченстоховъ.	Управляющій заводомъ Элиашъ Хасклевичъ Хаскель. Э. Курляндъ, почт. станція Крженницы.

<sup>1)</sup> Свѣдѣнія о заводахъ, отмѣченныхъ \*) , представлены заводууправлениями; свѣдѣнія о заводахъ, отмѣченныхъ \*\*) , взяты изъ прошлаго выпуска Ежегодника „Жельзное Дѣло Россіи“; свѣдѣнія о заводахъ, отмѣченныхъ \*\*\*) , заимствованы изъ „Горнопромышленнаго Указателя Донецкаго Бассейна“ В. М. Коробкова, изд. 1901 г.

Название заво- довъ.	Адресъ заводи- управлений.	Ближайшая къ заво- дамъ станція ж. д. или пристань.	Адреса представителей и заводскихъ конторъ.
**) Кузница Бар- ковецкая. Кн. М. Четверинской		Ст. Радомъ, Ивангородо- Домбр. ж. д.	
**) Пржисухскіе з. Гр. Дембинскаго.		"	
**) Фидорскій г. Вегмайстера.		Ст. Конскъ и Неклань, Привисл. ж. д.	
**) Красновскій Дудкевичъ.		"	
**) Фальковскій Бр. Якубовскихъ		"	
**) Ближинскій Гр. Плятера . . .		"	
**) Сталедълат. зав. въ Ближинъ Гр. Плятера . . .		"	
**) О-ва Хлевис- скихъ горы. зав. (Надольня-Павловъ)		"	
**) Некланскій з. Гр. Плятера (Фур- мановъ, Вонглевъ, Маловесь) . . .		"	
**) Конскій зав. Гр. Тарновскаго .		"	
**) Неборовскій г. Дуткевича.		"	

Названіе заво- довъ.	Адресъ заводо- управленій.	Алижайшая къ заво- дамъ станція ж. д. или пристань.	Адресъ представителей и заводскихъ конторъ.
**) <i>Мрочковъ</i> (Каз. зав. у г. Вѣт- витскаго) . . .		Ст. Сваржиско, Привисл. ж. д.	
**) <i>Скаржискіе</i> О-ва Скаржиск. з.		”	
**) <i>Бодзеховъ</i> Бодзеховскаго О-ва		Ст. Островець, Привисл. ж. д.	
**) <i>Гута Банкова</i> О-ва Гута-Банкова.		Ст. Домброва, Ивангородо- Домбр. ж. д.	
**) <i>„Екатерина“</i> О-ва Кениксъ и Лаура . . . . .		Ст. Сосновицы, Варшавск.- Вѣнск. ж. д.	
**) <i>„Пушкинъ“</i> О-ва желъзодѣлат. зав. Пушкинъ .		”	
<b>РАІОНА ЗАМОСКОВНАГО:</b>			
*) <i>Г-ва Москов- скаго Металли- ческаго завода.</i>	Москва, за Ро- гожской заставой, Ново-Андроновка.	Близъ ст. Москва - вторая, Моск.-Курск. ж. д.	<i>Москва</i> , Конторы на Мяс- ницкой, д. Давыдовой и на Балчугѣ, д. Рахманова.
Андроновскій . . .			<i>С.-Петербургъ</i> , Авдѣй Мар- ковичъ Оцупъ, Галерная, д. № 11.
Колпинскій . . .	Муромъ, Влад. г.	Ст. Муромъ, Муромской ж. д.	<i>Харьковъ</i> , Юлій Юліевичъ Маттеи, Рыбная ул., д. № 20. Управляющій заводами горн. инж. Константинъ Николае- вичъ Зайцевъ.
*) <i>Жуковскій зав.</i> С. С. Радшевича .	Ст. Жуковка, Ряго-Орловск. ж. д.		<i>Ростовъ-на-Дону</i> : Маттеи и Дейнесъ, Николаевскій пер., № 22.
			Управляющій: С. С. Раду- шевичъ.

Названіе заво- довъ.	Адресъ заводо- управленій.	Ближайшая къ заво- дамъ станція ж. д. или пристань.	Адресъ представителей и заводскихъ конторъ.
**) <i>Бытошевскій заводъ.</i> Н-новъ К. Б. Мельникова . . . . .	Орловская губ., село Бытошь, черезъ Дятьково.	Въ 50 верстахъ отъ ст. Дубровка, Риго-Орловск. ж. д.	Управляющій заводомъ Федоръ Юсифовичъ Селявановъ.
*) <i>Ташинскій зав.</i> Т-ва Таш. зав. . . . .	Почт.-телегр. ст. „Ташинъ-Заводъ“, Нижегород. губ.	Въ 90 верстахъ отъ ст. Араново, Моск.-Каз. ж. д.	Управляющій заводомъ горн. инж. Мечиславъ Альбиновичъ Буйневичъ. <i>Москва</i> , Балчугъ, Н-ки П. И. Зурова. Нижн.-Новгородъ, Н-ки П. И. Зурова.
*) <i>Т-ва Шиповскихъ заводовъ.</i>  Илевскій зав. . . . . Вознесенскій зав. Балыновскій зав.	Тамбовск. губ., Вознесенскій зав., Павская главная контора.	Въ 90—120 верстахъ отъ ст. Сасово, Моск.-Каз. ж. д.  Въ 56—90 верстахъ отъ пароходной прист. Ватажна на р. Окъ и въ 15—37 вер. отъ прист. Теньгушево на р. Мокшъ.	Управляющій заводами горн. инж. Петръ Андреевичъ Голубевъ.
†) <i>О-ва Выксунскихъ заводовъ.</i>  Выксунскій зав. . . . . Вильскій зав. . . . . Дошатенскій зав.	Нижегород. губ., Ардамовск. уѣзда, с. Выкса.	Въ 30 верстахъ отъ ст. Муромъ, Муромск. ж. д.  Въ 10 верстахъ отъ прист. Дошатовое на р. Окъ.	Управляющ. заводами Юлій Петровичъ Бюшъ.  Контора заводовъ, представитель П. Д. Вишневецкій, <i>Москва</i> , Мясницкая, д. Давыдовой.  А. П. Поповъ, <i>С.-Петербургъ</i> , Мойка, д. № 66/2.  Ярмарочная контора на Пескахъ, <i>Н.-Новгородъ</i> , А. К. Блотнеръ.  Д. П. Посоховъ, <i>Ростовъ на Дону</i> .  Ад. Вейсманъ и К <sup>о</sup> . <i>Одесса</i> .
**) <i>Ханинскій зав.</i> М. И. Киселевой . . . . .	Калужской губ., Ханинское почт. отдѣл.	Въ 35 верст. отъ ст. Ферзиково, Сызр.-Вяз. жел. дор. Въ 25 верстахъ отъ прист. Жарки на р. Окъ.	Управляющій заводомъ Александръ Васильевичъ Киселевъ.

Названіе заво- довъ.	Адресъ заводо- управленій.	Ближайшая къ заво- дамъ станція ж. д. или пристань.	Адреса представителей и заводскихъ конторъ.
<b>Раіона южнорусскаго:</b>			
*) <i>Сулинскій з. Н. П. Пастухова.</i>	Ст. Сулинъ, Юго- Вост. ж. д.	Ст. Сулинъ, Юго-Вост. жел. дор.	Директоръ завода: Горный Инженеръ Станиславъ Адоль- фовичъ Гайль. Помощникъ директора за- вода: Горн. Инж. Генрихъ Осиповичъ Корвинъ - Круков- ской. Представители: въ С.-Петербургъ, Москвѣ, Ниж.- Новгородѣ и Туаѣ. Главная Контора въ Яро- славлѣ.
*) <i>Аки. О-ва Кри- ворожскихъ рудъ. Гданцевскій . . .</i>	Кривой - Рогъ, Херсонск. губери, телегр.: „Кривой- Рогъ-Руда“.	Въ 2 верстахъ отъ Ст. Кривой-Рогъ, Екат. жел. дор.	Правленіе О-ва. <i>Парижъ</i> , 26, Avenue de l'Orgea Par- rent. Управл. заводомъ: Матвѣй Антоновичъ Роговскій. Представители: Одесса: Штейнъ. Варшава: Свемоно- вичъ. Екатеринославъ: Копы- ловъ. С.-Петербургъ: Ромков- скій.
*) <i>Денишевскій, чугунно-лит. и жельзодѣлат.</i>	Г. Житомиръ, с. Денешн.	Ст. Житомиръ, въ 22 вер- стахъ отъ завода.	Управляющій заводомъ: Семень Андреевичъ Бернац- кій. Въ Житомирѣ Ушеръ Пин- саховичъ Шатера, Московск. ул., собств. домъ.
*) <i>Русско-Бельгій- скаго Металлур- гическаго О-ва. Петровскіе . . .</i>	Енакіево, Ека- териносл. г.	Въ 4 верст. отъ Петров- скаго поста, Екатер. ж. д.	Управляющій заводами: Матвѣй Ивановичъ Олингеръ.
*) <i>Таганрогское Металлургиче- ское О-во.</i>	Г. Таганрогъ.	Въ 3½ верстахъ отъ Та- ганрога, Екатерин. ж. д.	Главноуправляющій заво- дами: Альбертъ Августовичъ Невъ. Юліанъ Шраеръ: <i>Одесса</i> . Т. М. Апштейнъ: <i>Кіевъ</i> . Густавъ Грабовскій, <i>Харь- ковъ</i> : Сумская, 6. Ю. Штернъ, <i>Москва</i> : Мясницкая, д. Сытова. Г. Е. Нейманъ и К°. <i>Вар- шава</i> : Г. Г. М. Карлинъ: <i>Риа</i> . Гаст. Алекс. Эшенъ. <i>С.-Пе- тербургъ</i> : Малая Итал., 24 Максъ Винтерницъ: <i>Баку</i> .

Названіе заво- довъ.	Адресъ заводо- управленій.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представите- лей и торговых кон- торъ.
		Названіе станцій.	Какой дороги.	Расстоян. отъ завод.	
***) <i>Новороссій- скаго Металлур- гическаго О-ва.</i>					
Юзовскій . . . .	Управленіе заводо- домъ. Юзовка Екат. г., адр. телегр. „За- водская Юзу“.	Юзово.	Екатери.		
***) <i>Южно-Рус- скаго Днѣпров- скаго Металлур- гическаго О-ва.</i>					
Днѣпровскій . . .	Запорожье - Ка- менское, Екат. г., адресъ телегр. „За- порожье-Каменское Металл“.	Тригузная.	”		Правленіе — <i>Варшава</i> , Іерусалинская аллея, 70.
***) <i>Брянскаго Южно-Россій- скаго О-ва.</i>					
Александровскій .	Почтов. адресъ: г. Екатеринославъ, телегр.: „Горяинов Екат.“	Горяиново.	”	2	Правленіе О-ва — <i>С.-Пе- тербургъ</i> , Невскій пр. 62.
***) <i>Донецко- Юрьевскаго Ме- таллургическаго О-ва.</i>					
Донецко-Юрьевскій	Почтов. адресъ: Юрьевскій заводъ, Екатер. г., телегр. „Юрьевскій заводъ Дюмо“.	Юрьевка.	Юго-Вост.	Отъ Екатериносл. 2	
***) <i>Донецкаго О-ва желѣзод. и сталелит. про- изводства.</i>					
Дружковскій . . .	Почт. адр.: ст. Дружковка, телегр.: „Донецво“.	Дружковка.	Кур.-Хар.- Севаст.		Правленіе при заводѣ. Контора: <i>С.-Петербургъ</i> — Конногвардейскій бульваръ, 11. Парижъ, 10, Rue Soicis le Grand.

Название завода.	Адресъ завода-управлений.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представителей и торговых конторъ.
		Название станцій.	Какой дороги.	Расстояние отъ завода.	
<p>***) <i>Никополь-Мариупольскаго Металлургическаго О-ва.</i></p> <p>Никополь - Мариупольскій . . . . .</p>	<p>Почт. отд. Саргана, Екатери. г., телегр.: „Саргана Маюферъ“.</p>	Саргана.	Екатери.		<p>Правленіе О-ва — <i>С.-Петербургъ</i>, Фонтанка, 27.</p>
<p>***) <i>Акціонернаго О-ва доменныхъ печей и фабрикъ на Ольховой.</i></p>	<p>Адр. для корр.: Луганскъ, телегр.: „Луганскъ - Ольховое“.</p>	Луганскъ.	Юго-Вост.		<p>Правленіе О-ва — въ Бельгій.</p>
<p>***) <i>„Русскій Провидансь“ въ Мариуполь.</i></p>	<p>Почт. отд. Саргана, Екатери. г., телегр.: „Саргана Провидансь“.</p>	Саргана.	Екатери.		<p>Правленіе О-ва — въ Бельгій.</p>
<p>***) <i>Генеральнаго О-ва.</i></p> <p>Макѣвскій . . . . .</p>	<p>Почт. отд. Макѣвское, О. В. Д., телегр.: „Макѣвка Фурасье“.</p>	Харцызскъ.	„		<p>Правленіе О-ва — <i>Парижъ</i>, Rue de Provence, 56.</p>
<p>***) <i>Верхне-Днѣпровскаго Металлургическаго О-ва.</i></p> <p>Верхне-Днѣпровскій . . . . .</p>	<p>Г. Верхне-Днѣпровскъ, Екат. г., телегр.: „Верхне-Днѣпровскъ Брюкверту“.</p>	Верхне-Днѣпровскъ	„		<p>Правленіе О-ва — <i>Брюссель</i>.</p>
<p>***) <i>Краматорскаго Металлургическаго О-ва.</i></p>	<p>Адр. корр. Краматорское почт. отд., Харьковской губ., телегр.: „Краматорская Домна“.</p>	Краматорская.	Кур.-Хар.-Севастоп.		<p>Правленіе О-ва — <i>С.-Петербургъ</i>, Невскій пр., 32.</p>

Названіе заво- довъ.	Адресъ заводо- управленийъ.	Ближайшая къ заводамъ станція ж. д.			Адреса представите- лей и торговых кон- торъ.
		Названіе станцій.	Какой дороги.	Расстоян. отъ завод.	
***) <i>Алмазнаго Акціонернаго О-ва.</i>	Адр. корр. Каді- евка, Екатерин. г., телегр.: „Кадіевка Алмазъ“.	Алмазная.	Юго-Вост.		Правленіе О-ва въ Бельгii.
***) <i>Акціонернаго О-ва желъзнодорож- ныхъ зав. Константиновскій.</i>	Ст. Константи- новка, К.-Х.-С. ж. д., телегр.: „Кон- стантиновка Же- лѣзо“.	Константи- новка.	Кур.-Хар. Севастоп.		Правленіе О-ва— <i>Брюссель.</i>
***) <i>О-ва Екате- ринославск. (До- нецкаго) желъздо- льнат. и сталел- итейн. заводовъ.</i>	Г. Екатериносл., телегр.: „Екатери- нославъ Сталь“.	Екатери- нославъ.	Екатерин.		Правленіе О-ва— <i>Брюссель.</i>
***) <i>О-ва русскихъ трубопрокат- ныхъ заводовъ въ г. Екатерино- славъ.</i>	Г. Екатериносл., телегр.: русск. „Го- рячово Трубопро- катный“; иностран. „Ekaternoslawff — Chaudoir“.	Екатери- нославъ.	„		Правленіе — <i>С.-Петер- бургъ, М. Морская, 6.</i>
***) <i>Русскаго О-ва Машинострои- тельныхъ заво- довъ Гартмана.  Сѣвернаго района:</i>	Адр. корр. Лу- ганскъ, Екатерино- славской г., телегр.: „Луганскъ Гартма- шины“.	Луганскъ.	Юго-Вост.		Правленіе О-ва — <i>С.-Пе- тербургъ, М. Морская, 9.</i>
*) <i>О-ва С.-Петербур. желъзнодорожн. и проволочнаго зав.</i>	С.-Петербургъ, Мал. Зеленина, 6.				Директоръ - Распорядитель Правленія О-ва: Балтазаръ Балтазаровичъ Гербертъ. Управляющ. желъзнодорожн. заводомъ: Горн. Инж. Иванъ Морицовичъ Вольфъ. Представитель: Федоръ Фе- доровичъ Мартенсъ, Мойка, 64.



## ТАБЛИЦА

Железнодорожных тарифов на чугунъ и желѣзо не въ дѣлѣ.

Постанціонныя разстоянія отъ Н. Новгорода и Н. Тагила съ провозными платами.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Расстояніе въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ кон.	Пункты передачи.	Расстояніе въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ кон.	Пункты передачи.
	Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.			Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.		
<b>А.</b>								
Абамелеково .	1.741	18,70	26,24	Москва-Кіевъ.	3.263	28,85	36,40	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Н. Бав.-Елисаветгр. Челябинскъ-Батраки.
Алатырь . .	1.146	14,74	22,16	Перово-Кусково.	1.893	19,72	27,35	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодня-Брестъ.
Александрія .	1.473	16,92	24,55	Москва-Брестъ.	3.304	29,12	36,76	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Челябинскъ-Батраки.
Александровскі	1.445	16,73	24,37	Москва-Курскъ.	2.880	26,30	33,93	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Челябинскъ-Батраки.
Александрополь	3.457	30,44	37,78	Кусково-Рязань-Козл.-Рост.-Баладжары.	4.630	37,96	45,10	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Царич.-Баладжары.
Алексинъ . .	650	10,43	16,48	Москва-Протопопово-Тула.	2.287	22,34	29,98	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Царич.-Челябинскъ-Батраки.
Алмазная . .	1.412	16,51	24,15	Протоп.-Тула-Елецъ.	2.648	24,75	32,39	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.
Арапово . .	893	13,05	19,63	Перово-Кусково.	1.802	19,11	26,75	Челябинскъ-Батраки.
Армавиръ . .	1.838	19,25	26,99	Куск.-Рязань-Козл.-Ростовъ.	2.991	27,84	34,97	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Царич.
Ахтырка . .	1.216	15,20	22,84	Москва-Вогонжа-Бѣлополье.	2.696	25,07	32,71	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.
<b>Б.</b>								
Баку . . . .	2.761	25,50	33,14	Куск.-Ряз.-Козловъ-Рост.-Баладжары.	3.934	33,32	40,96	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Царич.-Баладжары.
Баладжары .	2.748	25,42	33,05	Куск.-Ряз.-Козл.-Ростовъ.	3.921	33,24	40,87	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Царич.
Балакирево .	481	8,18	13,67	Новки.	2.431	23,20	30,94	Челяб.-Батр.-Москва.
Балашовъ . .	1.046	14,07	21,16	Царицыно-Бырюлево.	1.941	20,04	27,67	Челяб.-Батр.-Пенза.
Балта . . . .	1.779	18,96	26,59	Москва-Курскъ-Харьк.-Елисаветградъ.	3.207	28,48	36,11	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Н. Бав.-Елисаветгр.
Балт. портъ .	1.865	16,20	23,83	Москва-Тосно.	3.253	28,78	36,42	Челяб.-Батр.-Москва-Тосно.
Барановичи .	1.262	15,51	23,15	Москва.	3.093	27,72	35,35	Челяб.-Батр.-Волово-Горбач.-Строг.-Колодня.
Баръ . . . .	1.620	17,00	25,53	Москва-Кіевъ.	3.185	28,33	35,97	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Ворон.-Кіевъ.
Батраки . . .	1.274	15,59	23,23	Перово-Кусково.	1.421	16,57	24,21	Челябинскъ.
Батумъ . . .	3.575	30,92	38,57	Куск.-Ряз.-Козловъ-Рост.-Баладжары.	4.748	38,75	46,39	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Царич.-Баладжары.
Бахмачъ . . .	1.170	14,00	22,40	Москва.	2.723	25,25	32,89	Челяб.-Батр.-Пенза-Козловъ-Ворон.
Бахмутъ . . .	1.414	16,53	24,16	Москва-Протоп.-Тула-Елецъ-Понасная.	2.650	24,76	32,40	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Понасна.
Бенкенд.-Сосн.	819	12,56	18,89	Перово-Куск.-Рязань.	2.173	21,58	29,22	Челяб.-Батраки-Рязскъ.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Разстояніе въ верстахъ.			Пункты передачи.	Разстояніе въ верстахъ.	Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ год.		
	Чугуна въ дѣлѣ.	Железа и стали въ дѣлѣ.	Железа и стали въ дѣлѣ.			Чугуна въ дѣлѣ.	Железа и стали въ дѣлѣ.	Железа и стали въ дѣлѣ.
Бендеры . . .	1.940	20, <sup>03</sup>	27, <sup>07</sup>	Москва-Кіевъ.	3.390	29, <sup>70</sup>	37, <sup>33</sup>	Челяб. - Батр.-Пенза - Балаш.-Харьк.-Нов. Баварія-Елизаветградъ.
Бердичевъ . . .	1.513	17, <sup>18</sup>	24, <sup>82</sup>	"	3.078	27, <sup>62</sup>	35, <sup>25</sup>	Челяб. - Батр.-Пенза.-Козловъ-Ворен.-Кіевъ.
Береза . . . .	1.358	16, <sup>15</sup>	23, <sup>70</sup>	Москва.	3.189	28, <sup>26</sup>	35, <sup>99</sup>	Челяб. - Батр.-Волово-Строгань-Колодня.
Берендѣево . . .	495	8, <sup>37</sup>	13, <sup>90</sup>	Новки.	2.445	23, <sup>40</sup>	31, <sup>03</sup>	Челяб.-Батр.-Москва.
Бѣринская . . .	1.567	17, <sup>54</sup>	25, <sup>18</sup>	Москва-Курскъ-Харьковъ-Знаменка.	2.994	27, <sup>06</sup>	34, <sup>69</sup>	Челяб. - Батр.-Пенза - Балаш.-Харьк.-Нов.-Баварія-Знаменка.
Бобрыйскъ . . .	1.187	15, <sup>01</sup>	22, <sup>57</sup>	Моск.-Полн.-Брянскъ-Гомель.	2.925	26, <sup>60</sup>	34, <sup>23</sup>	Челяб. - Батр.-Волово Горбач.-Орель-Гомель.
Богодуховъ . . .	1.216	15, <sup>26</sup>	22, <sup>84</sup>	Москва-Курскъ-Харьковъ.	2.645	24, <sup>73</sup>	32, <sup>27</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.
Бологое . . . .	731	11, <sup>51</sup>	17, <sup>83</sup>	Москва.	2.619	24, <sup>56</sup>	32, <sup>19</sup>	Челяб.-Батр.-Москва.
Большераа . . .	1.375	16, <sup>20</sup>	23, <sup>90</sup>	Москва-Бол.-Псковъ-Рига.	3.242	28, <sup>71</sup>	36, <sup>35</sup>	Челяб.-Батр.-Волово-Смоленскъ.
Борисоглѣбскъ.	1.038	14, <sup>02</sup>	21, <sup>08</sup>	Перово-Кусково-Ряз.-Козловъ	2.050	20, <sup>76</sup>	28, <sup>46</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
Боровичи . . . .	807	12, <sup>18</sup>	18, <sup>77</sup>	Москва.	2.695	25, <sup>06</sup>	32, <sup>70</sup>	Челяб.-Батр.-Москва.
Бородино . . . .	540	9, <sup>07</sup>	14, <sup>05</sup>	"	2.432	23, <sup>31</sup>	30, <sup>05</sup>	Челяб.-Батр.-Москва.
Брестъ Центр.	1.450	16, <sup>76</sup>	24, <sup>46</sup>	"	3.279	28, <sup>96</sup>	36, <sup>50</sup>	Челяб. - Батр.-Волово-Горбач.-Орель.-Брянскъ.-Жабинка.
Брянскъ . . . .	788	12, <sup>27</sup>	18, <sup>58</sup>	"	2.523	23, <sup>92</sup>	31, <sup>55</sup>	Челяб.-Батр.-Волово-Горбач.-Орель.
Буды . . . . .	1.174	14, <sup>02</sup>	22, <sup>14</sup>	Москва-Курскъ - Мер.	2.604	24, <sup>46</sup>	32, <sup>09</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьковъ.
Бутурлиновка.	1.157	14, <sup>81</sup>	22, <sup>27</sup>	Пер.-Куск.-Ряз.-Козл.	2.178	21, <sup>62</sup>	29, <sup>25</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Лиски.
Вѣлая Церковь.	1.433	16, <sup>05</sup>	24, <sup>29</sup>	Москва-Кіевъ.	2.998	27, <sup>08</sup>	34, <sup>77</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Вор.-Кіевъ.
Вѣлгородъ . . .	1.053	14, <sup>12</sup>	21, <sup>22</sup>	Москва-Курскъ.	2.601	24, <sup>44</sup>	32, <sup>07</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Куянскъ.
Вѣлополье . . .	1.080	14, <sup>20</sup>	21, <sup>56</sup>	Москва-Ворожба.	2.634	24, <sup>68</sup>	32, <sup>23</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.
Вѣлостокъ . . .	1.464	16, <sup>06</sup>	24, <sup>49</sup>	Москва-Барановичи.	3.295	29, <sup>06</sup>	36, <sup>70</sup>	Челяб. - Батр.-Волово-Горб.-Строг.-Колодня-Барановичи.
<b>В.</b>								
Валдайка . . . .	761	11, <sup>01</sup>	18, <sup>11</sup>	Москва-Бологое.	2.648	24, <sup>75</sup>	32, <sup>39</sup>	Челяб.-Батр.-Москва.
Валуйки . . . .	1.146	14, <sup>74</sup>	22, <sup>16</sup>	Москва-Протопоново.-Тула-Елецъ.	2.382	22, <sup>08</sup>	30, <sup>61</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Лиски.
Вапнярка . . . .	1.667	18, <sup>21</sup>	25, <sup>85</sup>	Москва-Кіевъ.	3.232	28, <sup>64</sup>	36, <sup>28</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.-Кіевъ.
Варшава . . .	1.629	17, <sup>06</sup>	25, <sup>59</sup>	Москва-Бар.-Вѣлост.	3.460	30, <sup>16</sup>	37, <sup>80</sup>	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодня Барановичи-Вѣлостокъ.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.	Расстояние въ верстахъ.	Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.		Пункты передачи.
	Чугуна по въ дѣль.	Железа и стали по въ дѣль.				Чугуна по въ дѣль.	Железа и стали по въ дѣль.	
Вержболово . . .	1.493	17 <sub>905</sub>	24 <sub>189</sub>	Москва-Минскъ-Вил.	3.324	29 <sub>226</sub>	36 <sub>889</sub>	Челяб. - Батр.-Волово-Строгон.-Колодия-Минскъ-Вилейка.
Верховье . . .	855	12 <sub>980</sub>	19 <sub>125</sub>	Москва-Орель.	2.327	22 <sub>661</sub>	30 <sub>225</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козловъ.
Вилейка . . .	1.306	15 <sub>980</sub>	23 <sub>344</sub>	Москва-Минскъ.	3.137	28 <sub>001</sub>	35 <sub>665</sub>	Челяб.-Батр.-Строг.-Колодия.-Минскъ.
Вильковишки . . .	1.476	16 <sub>994</sub>	24 <sub>157</sub>	Москва-Минскъ-Вил.	3.307	29 <sub>714</sub>	36 <sub>778</sub>	Челяб. - Е. гр.-Волово-Строг.-Колодия-Минскъ-Вилейка.
Вильно . . .	1.315	15 <sub>986</sub>	23 <sub>350</sub>	" " "	3.146	28 <sub>007</sub>	35 <sub>771</sub>	" " " "
Винница . . .	1.547	17 <sub>341</sub>	25 <sub>005</sub>	Москва-Кіевъ.	3.112	27 <sub>884</sub>	35 <sub>448</sub>	Челяб. - Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ-Кіевъ.
Витебскъ . . .	952	13 <sub>344</sub>	20 <sub>322</sub>	Москва-Смоленскъ.	2.782	25 <sub>664</sub>	33 <sub>228</sub>	Челяб.-Батр.-Волово-Смоленскъ.
Вичуга . . .	332	6 <sub>118</sub>	11 <sub>118</sub>	Новки.	2.653	24 <sub>778</sub>	32 <sub>442</sub>	Челяб.-Батр.-Перово-Куск.-Новки.
Владикавказъ.	2.199	21 <sub>370</sub>	29 <sub>330</sub>	Пер-Куск.-Ряз.-Козл.-Ростовъ.	3.352	29 <sub>744</sub>	37 <sub>508</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Цариц.
Владиміръ . . .	234	4 <sub>555</sub>	9 <sub>555</sub>		2.462	23 <sub>551</sub>	31 <sub>335</sub>	Челяб.-Батр.-Перово-Кусково.
Волковыскъ . . .	1.378	16 <sub>228</sub>	23 <sub>992</sub>	Москва-Барановичи.	3.209	28 <sub>149</sub>	36 <sub>113</sub>	Ч. яб.-Батр.-Волово-Горб.-Строг.-Колодия-Барановичи.
Вологда—гор.	592	9 <sub>666</sub>	15 <sub>522</sub>	Новки-Яросл.-Урочъ.	2.769	25 <sub>566</sub>	33 <sub>119</sub>	Челяб.-Батр.-Москва-Яросл.-Урочъ.
Волочискъ . . .	1.742	18 <sub>771</sub>	26 <sub>125</sub>	Москва-Кіевъ.	3.307	29 <sub>714</sub>	36 <sub>778</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.-Кіевъ.
Волхово . . .	908	13 <sub>215</sub>	19 <sub>778</sub>	Москва.	2.795	25 <sub>773</sub>	33 <sub>337</sub>	Челяб.-Батр.-Москва.
Воробьевка . . .	1.187	15 <sub>301</sub>	22 <sub>557</sub>	Куск.-Ряз.-Козловъ.	2.208	21 <sub>882</sub>	29 <sub>345</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза.-Балашовъ.
Ворожба . . .	1.074	14 <sub>326</sub>	21 <sub>344</sub>	Москва.	2.627	24 <sub>661</sub>	32 <sub>225</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.
Воронежъ . . .	948	13 <sub>342</sub>	20 <sub>118</sub>	Куск.-Ряз.-Козловъ.	2.230	21 <sub>796</sub>	29 <sub>660</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козловъ.
Войтовцы . . .	1.725	18 <sub>360</sub>	26 <sub>122</sub>	Москва-Кіевъ.	3.290	29 <sub>003</sub>	36 <sub>867</sub>	Челяб. - Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ-Кіевъ.
Вышній Волоч.	689	10 <sub>995</sub>	17 <sub>113</sub>	Москва.	2.577	17 <sub>661</sub>	25 <sub>225</sub>	Челяб.-Батр.-Москва.
Вязьма . . .	654	10 <sub>349</sub>	16 <sub>555</sub>	Москва.	2.506	17 <sub>114</sub>	24 <sub>777</sub>	Челябинскъ-Батраки.
<b>Г.</b>								
Гадяч . . .	1.336	16 <sub>300</sub>	23 <sub>664</sub>	Москва-Бахм.-Ромны.	2.891	26 <sub>327</sub>	34 <sub>301</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козловъ-Ворон.-Ворожба.
Гатчина . . .	1.019	13 <sub>389</sub>	20 <sub>389</sub>	Москва-Тосно.	2.906	26 <sub>347</sub>	34 <sub>311</sub>	Челяб.-Батр.-Москва-Тосно.
Гайсинъ . . .	1.707	18 <sub>354</sub>	26 <sub>118</sub>	Москва-Кіевъ.	3.220	28 <sub>356</sub>	36 <sub>220</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьковъ.-Нов. Баварія-Знаменка.
Геническъ . . .	1.649	18 <sub>309</sub>	25 <sub>773</sub>	Москва-Курскъ.	3.084	27 <sub>660</sub>	35 <sub>220</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.

Отъ Нижняго Новгорода.

Отъ Нижняго Тагила.

До станцій.	Расстояние въ верстахъ.		Пункты передачи.	Расстояние въ верстахъ.	Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.		Пункты передачи.	
	Чугуна не въ дѣлѣ.	Железа и стали не въ дѣлѣ.			Чугуна не въ дѣлѣ.	Железа и стали не въ дѣлѣ.		
Гжатскъ . . .	595	9,70	15,57	Москва.	2.486	23,07	31,21	Челяб.-Батр.-Москва.
Глуховъ . . .	1.156	14,80	22,26	"	2.709	25,16	32,79	Челяб.-Батр.-Пенза-Козловъ-Ворон.
Голта . . .	1.668	18,22	25,85	Москва - Кур.-Харьк.-Елисаветградъ.	3.096	27,74	35,27	Челяб. - Батр.-Пенза - Балаш.-Харьк.-Нов.-Баварія-Елисаветградъ.
Гомель . . .	1.065	14,20	21,35	Москва-Пол.-Брянскъ.	2.783	25,04	33,29	Челяб. - Батр.-Волово-Горбач.-Орель-Брянскъ.
Горловка . . .	1.430	16,03	24,27	Москва-Протоп.-Тула-Елецъ-Никитовка.	2.666	24,87	32,81	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Никитов
Городня уѣз. . .	1.118	14,55	21,88	Москва-Пол.-Брянскъ-Гомель.	2,839	26,02	33,66	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ-Бахмачъ.
Граево . . .	1.546	17,40	25,04	Москва-Баран.-Вѣлостокъ.	3.377	29,61	37,25	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодня-Барановичи-Вѣлостокъ.
Граница . . .	1.901	19,77	27,41	Москва-Брестъ-Ивангор.-Голон.-Домбр.Куск.-Ряз.-Козловъ.	3.706	31,80	39,44	Челяб. - Батр.-Волово-Горбач.-Орель-Брянскъ-Брестъ-Ивангородъ.
Графская . . .	910	13,16	19,80	Куск.-Ряз.-Козловъ.	2.192	21,71	29,35	Челяб.-Батр.-Пенза-Козловъ.
Гродно . . .	1.462	16,84	24,48	Москва-Минскъ-Вил.	3.293	29,06	36,69	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодня-Минскъ-Вилейка.
Грозный . . .	1.281	15,64	23,27	Куск.-Ряз.-Козл.-Рост.	3.434	29,09	37,62	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Цариц.
Грязи . . .	840	12,70	19,10	Куск.-Ряз.-Козловъ.	2.122	21,24	28,88	Челяб.-Батр.-Пенза-Козловъ.
Гуты . . .	1.225	15,26	22,90	Москва-Курскъ-Харьковъ.	2.654	24,79	32,43	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.
<b>Д.</b>								
Двинскъ . . .	1.190	15,03	22,60	Москва-Смоленскъ.	3.020	27,23	34,87	Челяб.-Батр.-Волово-Смоленскъ.
Дебальцево . . .	1.437	16,38	24,21	Москва-Прот.-Елецъ.	2.673	24,92	32,55	Челяб.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
Дергачи . . .	1.130	14,62	22,00	Москва-Курскъ.	2.591	24,37	32,01	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.
Джанкой . . .	991	13,70	20,61	" "	3.128	27,95	35,59	" " " " "
Доллиская . . .	1.556	17,47	25,14	Москва-Курск.-Харьк.	2.985	27,00	34,63	" " " " "
Донская . . .	1.462	16,84	24,48	Куск.-Ряз.-Козловъ.	2.425	23,26	30,90	Челяб.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
Дорогобужъ . . .	722	11,29	17,68	Москва.	2.576	24,27	31,91	Челяб.-Батр.-Вязьма.
Дружковка . . .	1.403	16,35	24,09	Москва-Курскъ.	2.701	25,10	32,74	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Попаси.
Дубно . . .	1.562	17,51	25,15	Москва-Брян.-Ровно.	3.299	29,09	36,73	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ-Кіевъ.
<b>Е.</b>								
Екатеринодаръ . . .	1.845	19,40	27,02	Перово - Куск. - Ряз. - Козл.-Ростовъ.	2.998	27,08	34,72	Челяб.-Батр.-Балаш.-Царицынъ.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка — станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка — станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.
	Чугуна въ дѣлѣ.	Железа и стали въ дѣлѣ.			Чугуна въ дѣлѣ.	Железа и стали въ дѣлѣ.		
Екатериносл. . .	1.428	16,02	24,25	Москва-Кур.-Свицкыи.	2.863	26,18	33,82	Челяб. - Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Свицкыи.
Елецъ . . .	836	12,07	19,06	Москва-Протон.-Тула.	2.233	21,98	29,02	Челяб.-Батр.-Пенза-Козловъ.
Елисаветградъ .	1.529	17,29	24,93	Москва-Курскъ-Харьковъ.	2.958	26,82	34,45	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.
Елисаветполь .	3.074	27,13	35,23	Кусково - Ряз.-Козл.-Рост.-Баладжары.	4.247	35,41	43,05	Челяб. - Батр.- Пенза-Балаш.-Цариц.-Баладжары.
Епифань . . .	676	10,78	16,92	Москва-Прог.-Тула.	2.156	21,47	29,11	Челяб.-Батраки.
Ефремовъ . . .	762	11,93	18,32	" " "	2.288	22,35	29,39	Челябинскъ-Батраки.
<b>Ж.</b>								
Жабинка . . .	1.426	16,00	24,24	Москва.	3.255	28,80	36,42	Челяб. - Батр.-Волово-Горбач.-Орель-Брянскъ.
Жмеринка . . .	1.591	17,70	25,34	Москва-Кіевъ.	3.156	28,14	35,77	Челяб.-Бзтр.-Пенза-Козл.-Воронежъ-Кіевъ.
Жудилово . . .	885	13,00	19,95	Моск.-Полц.-Брянскъ.	2.623	24,58	32,22	Челяб. - Батр.-Волово-Горбач.-Орель-Брянскъ.
<b>З.</b>								
Зав. Брянскій .	796	12,38	18,06	Москва-Брянскъ.	2.532	23,98	31,01	Челяб. - Батр.-Волово-Горбач.-Орель-Брянскъ.
Зрайскъ . . .	549	9,09	14,80	Перово-Кусково.	2.196	21,74	29,27	Челяб.-Батраки.
Звенигородка .	1.621	17,90	25,75	Москва-Кіевъ.	3.076	27,90	35,24	Челяб. - Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Нов.-Баварія-Знаменка.
Земетчино . . .	884	12,99	19,74	Перово-Куск.-Рязань-Рязскъ.	1.899	19,76	27,29	Челяб.-Батраки.
Знаменка . . .	1.481	16,47	24,61	Москва-Курскъ-Харьк.	2.910	26,50	34,13	Челяб. - Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Нов.-Баварія.
<b>И.</b>								
Ивангородъ . .	1.598	17,75	25,32	Москва-Брестъ.	3.426	29,94	37,57	Челяб - Батр.-Волово.-Горбач.-Орель-Брянскъ.-Брестъ.
Ичня . . . . .	1.245	15,40	23,03	Москва.	2.798	25,75	33,29	Челяб.- Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.
<b>К.</b>								
Казань . . . . .	1.374	16,26	23,89	Перово-Кусково.	1.123	14,58	21,93	Челяб.-Батраки.
Казатинъ . . .	1.488	17,02	24,05	Москва-Кіевъ.	3.053	27,45	35,09	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ-Кіевъ.
Калиновка . . .	1.526	17,47	24,91	" " "	3.091	27,70	35,34	" " " " "
Калуга . . . . .	609	9,89	15,80	Москва-Муратовка.	2.352	22,78	30,41	Челяб.-Батраки.
Каменка . . . .	1.544	17,39	25,03	Москва - Кур.-Харьк.-Знаменка.	2.971	26,90	34,54	Челяб. - Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Н.-Баварія-Знаменка.

**Отъ Нижняго Новгорода.**

**Отъ Нижняго Тагила.**

До станцій.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.	Расстояние въ верстахъ.	Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.		Пункты передачи.
	Чугуна не въ дѣлѣ.	Железа и стали не въ дѣлѣ.				Чугуна не въ дѣлѣ.	Железа и стали не въ дѣлѣ.	
Каменская . . .	1.372	16,124	23,88	Куск.-Ряз.-Козловъ.	2.578	24,28	31,92	Челяб.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
Кантемпровка . . .	1.196	15,07	22,00	" " "	2.403	23,12	30,75	" " " "
Карачевъ . . .	829	12,62	18,99	Москва-Брянскъ.	2.482	23,64	31,28	Челяб.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель.
Карнаватка . . .	1.592	17,71	25,35	Москва-Кур.-Синельн.	3.027	27,28	34,91	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Синельн.
Карсъ . . .	3.529	30,62	38,30	Куск.-Ряз.-Козл.-Ростовъ-Баладжары.	4.702	38,44	46,08	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Цариц.-Баладж.
Касторнал . . .	945	13,40	20,15	Моск.-Протоп.-Елецъ.	2.327	22,26	30,20	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.
Кашино . . .	662	10,59	16,68	Москва-Цариц.-Бирюл.-Навелець.	2.121	21,24	28,87	Челяб.-Батраки.
Кинешма . . .	358	16,54	11,62	Новки.	2.679	24,06	32,59	Челяб.-Батр.-Перово-Кусково-Новки.
Киржачъ . . .	458	7,87	13,28	"	2.443	23,38	31,02	Челяб.-Батр.-Москва.
Кирсановъ . . .	931	13,30	20,50	Перово-Куск.-Рязань.	1.906	19,80	27,44	Челяб.-Батр.-Пенза.
Кисловодскъ . . .	2.074	20,02	28,56	Куск.-Ряз.-Козл.-Рост.	3.228	28,58	36,21	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Цариц.
Кишеневъ . . .	2.016	20,34	28,17	Моск.-Курскъ-Харьк.-Елисаветградъ.	3.444	30,06	37,69	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Н.-Баварія-Елисаветградъ.
Кіевъ . . .	1.346	16,07	23,71	Москва.	2.900	26,43	34,07	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Ворон.
Клинъ . . .	505	8,50	14,07	"	2.392	23,04	30,58	Челяб.-Батр.-Москва.
Кобеляки . . .	1.333	15,98	23,62	Москва-Курскъ-Харьк.	2.762	25,34	33,51	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.
Кобринъ . . .	1.448	16,75	24,39	Москва-Жабинка.	3.233	28,63	36,29	Челяб.-Батр.-Волово.-Горбач.-Орель-Брянскъ.
Ковель . . .	1.567	17,54	25,18	Москва-Брестъ.	3.375	29,60	37,22	Челяб.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель-Брян.-Ровно.
Ковно . . .	1.412	16,31	24,15	Москва-Минскъ-Вил.	3.243	28,72	36,35	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодня-Минскъ-Вилейка.
Ковровъ I . . .	174	3,55	7,90	Москва-Брестъ.	2.522	23,91	31,55	Челяб.-Батр.-Перово-Кусково.
Козловъ . . .	781	12,18	18,25	Кусково-Рязань.	2.062	20,84	28,48	Челяб.-Батраки.
Коломна . . .	504	8,49	14,04	Перово-Кусково.	2.191	21,70	29,34	Челяб.-Батраки.
Копотопъ . . .	1.144	14,72	22,14	Москва.	2.698	25,08	32,72	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.
Константиновка . . .	1.421	16,57	24,21	Москва-Курскъ.	2.688	25,02	32,65	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Никитовъ.
Коренево . . .	1.019	13,89	20,89	Москва.	2.573	24,25	31,89	Чел.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.
Користовка . . .	1.446	16,74	24,37	Москва-Курскъ-Харьк.	2.875	26,26	33,90	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьковъ.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Расстояніе въ верстахъ.		Пункты передачи.	Расстояніе въ верстахъ.	Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.		Пункты передачи.	
	Чугуна по вѣ дѣль.	Железна и стали по вѣ дѣль.			Чугуна по вѣ дѣль.	Железна и стали по вѣ дѣль.		
Корсунь . . .	1.533	17,32	24,95	Москва-Кіевъ.	3.061	27,50	35,14	Челяб.-Батр.-Пенза - Балаш.-Харьк.-Н. Баварія-Елисаветградъ.
Кострома гор.	393	7,01	12,20	Новки.	2.657	24,81	32,45	Челяб.-Батр.-Москва.
Кошедары . . .	1.378	16,23	23,92	Москва-Мвискъ-Вил.	3.209	28,19	36,13	Челяб.-Батр.-Волово.-Строг.-Колодия
Краматорская.	1.392	16,38	24,01	Москва-Курскъ.	2.689	25,02	32,66	Минскъ-Вилейка.
Краснослободск.	908	13,15	19,78	Пер.-Куск.-Рязань.	1.929	19,76	27,59	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Пошасная.
Кременчугъ . .	1.385	16,33	23,97	Москва-Курскъ-Харьк.	2.814	25,86	33,49	Челяб.-Батр.-Пенза.
Кривинь . . .	1.559	17,49	25,13	Москва-Брян.-Ровно.	3.223	28,28	36,22	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ-Кіевъ.
Кривой Рогъ . .	1.598	17,75	25,39	Моск.-Кур.-Синельн.	3.033	27,32	34,95	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьковъ-Син.
Криничная . .	1.481	16,97	24,61	Моск.-Курскъ-Горлов.	2.720	25,23	32,87	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Хацен.
Кролевецъ . . .	1.185	15,00	22,55	Москва.	2.739	25,26	32,99	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.
Круты . . .	1.214	15,19	22,83	Москва.	2.767	25,24	33,18	Челяб.-Батр.- Пенза-Козл.-Воронежъ.
Кузнецкъ . . .	1.177	14,94	22,47	Перово-Кусково-Ряз.-Рязскъ.	1.558	17,45	25,12	Челяб.-Батраки.
Курманъ Кем.	1.717	18,53	26,18	Москва-Курскъ.	3.152	28,11	35,75	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьковъ.
Курскъ . . .	912	13,18	19,82	Москва.	2.462	23,51	31,15	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.
Кутаисъ . . .	3.457	30,14	37,78	Куск.-Ряз.-Козл.-Рост.-Баладж.	4.630	37,96	45,60	Челяб.-Батр.-Пенза - Балаш.-Цариц.-Баладж.
Кѣльцы . . .	1.731	18,64	26,27	Москва-Брестъ.	3.559	30,82	38,46	Челяб.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель-Брян.-Брестъ.
<b>Л.</b>								
Ландварово . .	1.332	15,98	23,61	Моск.-Мин.-Вилейка.	3.163	28,18	35,82	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодия-Минскъ-Вилейка.
Лапы . . .	1.489	17,02	24,66	Москва-Бар.-Бѣлост.	3.320	29,23	36,86	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодия-Бар.-Вѣлостокъ.
Левицкая . . .	1.476	16,20	24,57	Москва-Бар.-Брестъ.	3.315	29,20	36,82	" " " " "
Лѣбава . . .	1.565	17,53	25,17	Моск.-Смол.-Двинскъ.	3.395	29,73	37,37	Челяб.-Батр.-Волово-Смол.-Двинскъ.
Ливны . . .	913	13,18	19,82	Москва-Орель-Верхов.	2.385	23,00	30,63	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Верховье.
Липецкъ . . .	876	12,94	19,56	Куск.-Перово-Рязань-Козловъ.	2.158	21,44	29,12	Челяб.-Батр.-Пенза-Козловъ.
Лисичанскъ . .	1.334	15,99	23,62	Москва - Протопопово-Елецъ.	2.570	24,23	31,87	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Лиски.
Лиски на Дону	1.027	13,93	20,97	Кусково-Ряз.-Козл.	2.233	21,98	29,62	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.

Отъ Нижняго Новгорода.

Отъ Нижняго Тагила.

До станцій.	Расстояніе въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.	Расстояніе въ верстахъ.	Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.		Пункты передачи.
	Чугуна въ дѣлѣ.	Железа и стали въ дѣлѣ.				Чугуна въ дѣлѣ.	Железа и стали въ дѣлѣ.	
Лодзь . . .	1.768	18 <sub>88</sub>	26 <sub>52</sub>	Москва-Бар.-Бѣлост.-Варш.-Колышки.	3.599	31 <sub>09</sub>	38 <sub>73</sub>	Челяб.-Батр.-Вол.-Строг.-Кол.-Баран.-Бѣлостокъ-Варш.-Кол.
Лозовая . . .	1.282	15 <sub>04</sub>	23 <sub>28</sub>	Москва-Курскъ.	2.717	25 <sub>41</sub>	32 <sub>83</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.
Луганскъ . . .	1.410	16 <sub>30</sub>	24 <sub>17</sub>	Куск.-Ряз.-Козл.	2.617	24 <sub>54</sub>	32 <sub>18</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Лиски.
Луковъ . . .	1.541	17 <sub>37</sub>	25 <sub>01</sub>	Москва-Брестъ.	3.369	29 <sub>56</sub>	37 <sub>19</sub>	Чел.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель - Брян.-Брестъ.
Лунинецъ . . .	1.328	15 <sub>05</sub>	23 <sub>59</sub>	Москва-Полн.-Брянск.	3.066	27 <sub>54</sub>	35 <sub>17</sub>	Челяб.-Батр.-Волово-Горбач.-Орель-Брянскъ.
Люблинъ . . .	1.625	17 <sub>03</sub>	22 <sub>57</sub>	Москва-Брестъ.	3.454	30 <sub>12</sub>	37 <sub>76</sub>	Челяб.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель-Брян.-Брестъ.
Любомль . . .	1.595	17 <sub>73</sub>	25 <sub>37</sub>	" "	3.421	29 <sub>90</sub>	37 <sub>54</sub>	Чел.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель-Брян.-Ровно-Ковель.
<b>М.</b>								
Мавруцы . . .	1.430	16 <sub>03</sub>	24 <sub>27</sub>	Моск.-Мин.-Вилейка.	3.261	28 <sub>84</sub>	36 <sub>37</sub>	Челяб.-Батр.-Вол.-Строг.-Колодня.-Минскъ-Вилейка.
Малкинъ . . .	1.551	17 <sub>44</sub>	25 <sub>07</sub>	" "	3.382	29 <sub>84</sub>	37 <sub>28</sub>	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодня-Баран.-Бѣлостокъ.
Мариуполь . . .	1.606	17 <sub>80</sub>	25 <sub>14</sub>	Моск.-Кур.-Ясин.	2.869	26 <sub>32</sub>	33 <sub>86</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Хацетет.
Мелитополь . . .	1.550	17 <sub>43</sub>	25 <sub>07</sub>	Москва-Курскъ.	2.985	27 <sub>00</sub>	34 <sub>03</sub>	Чел.-Батраки-Пенза-Балаш.-Харьк.
Миллерово . . .	1.305	15 <sub>80</sub>	23 <sub>43</sub>	Куск.-Ряз.-Козл.	2.512	23 <sub>84</sub>	31 <sub>38</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балаш.-Лиски.
Милорадовка . . .	1.535	17 <sub>33</sub>	24 <sub>17</sub>	Моск.-Кур.-Синельн.	2.970	26 <sub>79</sub>	34 <sub>33</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Син.
Минскъ . . .	1.129	14 <sub>22</sub>	21 <sub>39</sub>	Москва.	2.960	26 <sub>83</sub>	34 <sub>47</sub>	Чел.-Батр.-Волово-Строг.-Колодня.
Митава . . .	1.429	16 <sub>22</sub>	24 <sub>26</sub>	Москва-Смоленскъ.	3.269	28 <sub>89</sub>	36 <sub>23</sub>	Челяб.-Батр.-Волово-Смоленскъ.
Михайловка . . .	1.135	14 <sub>06</sub>	22 <sub>05</sub>	Куск.-Рязан.-Козловъ.	2.342	22 <sub>71</sub>	30 <sub>33</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балашовъ-Лиски.
Илава . . .	1.747	18 <sub>74</sub>	26 <sub>38</sub>	Москва-Бар.-Бѣлост.-Варшава.	3.578	30 <sub>85</sub>	38 <sub>59</sub>	Чел.-Батр.-Вол.-Строг.-Колод.-Баран.-Бѣлост.-Варшава.
Могилевъ . . .	1.699	18 <sub>42</sub>	26 <sub>06</sub>	Москва-Кіевъ.	3.264	28 <sub>86</sub>	36 <sub>49</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Козл.-Вор.-Кіевъ.
Можайскъ . . .	529	8 <sub>32</sub>	14 <sub>47</sub>	Москва.	2.420	23 <sub>23</sub>	30 <sub>37</sub>	Чел.-Батр.-Москва.
Можейки . . .	1.479	16 <sub>26</sub>	24 <sub>59</sub>	Москва-Смол.-Двинск.	3.309	29 <sub>16</sub>	36 <sub>79</sub>	Чел.-Батр.-Вол.-Смоленскъ.
Мозырь . . .	1.162	14 <sub>84</sub>	22 <sub>32</sub>	Моск.-Полн.-Брянскъ.	2.900	26 <sub>43</sub>	34 <sub>07</sub>	Чел.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель-Брянскъ.
Мордово . . .	913	13 <sub>18</sub>	19 <sub>23</sub>	Куск.-Ряз.-Козл.	2.175	21 <sub>60</sub>	29 <sub>23</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
Моршанскъ . . .	813	12 <sub>52</sub>	18 <sub>83</sub>	Пер.-Куск.-Ряз.-Ряз.	1.922	19 <sub>91</sub>	27 <sub>55</sub>	Челяб.-Батраки.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.	Расстояние въ верстахъ.	Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.		Пункты передачи.
	Чугуна не въ дѣлѣ.	Железа и стали не въ дѣлѣ.				Чугуна не въ дѣлѣ.	Железа и стали не въ дѣлѣ.	
Москва . . . . .	410	12 <sub>38</sub>	8 <sub>90</sub> *)	Пер.-Куск.-Ряз.-Ряз.	2.298	22 <sub>42</sub>	30 <sub>05</sub>	Челяб. Батраки.
Мценскъ . . . . .	719	17 <sub>33</sub>	11 <sub>33</sub>	Москва.	2.348	22 <sub>75</sub>	30 <sub>39</sub>	Чел.-Батр.-Вол.-Горбачево.
Мюльграбенъ . . . . .	1.360	16 <sub>16</sub>	23 <sub>80</sub>	Москва-Бологое-Чек.-Рига.	3.236	28 <sub>167</sub>	36 <sub>31</sub>	Чел.-Батр.-Волово-Смоленскъ.
<b>И.</b>								
Нарва . . . . .	1.123	14 <sub>55</sub>	21 <sub>30</sub>	Москва-Тосно.	3.010	27 <sub>116</sub>	34 <sub>80</sub>	Чел.-Батр.-Москва-Тосно.
Нахичевань . . . . .	1.538	17 <sub>35</sub>	24 <sub>39</sub>	Куск.-Пер.-Ряз.-Козл.	2.746	25 <sub>40</sub>	33 <sub>04</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
Нижній . . . . .	—	—	—		2.695	25 <sub>06</sub>	32 <sub>70</sub>	Чел.-Батр.-Черово-Кусково.
Никитовка . . . . .	1.422	16 <sub>58</sub>	24 <sub>21</sub>	Моск.-Протопоп.-Тула-Елецъ.	2.658	24 <sub>82</sub>	32 <sub>35</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
Николаевскъ . . . . .	1.456	16 <sub>80</sub>	24 <sub>44</sub>	Пер.-Куск.-Ряз.-Козл.	2.257	22 <sub>14</sub>	29 <sub>78</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза.
Николаевъ . . . . .	1.703	18 <sub>45</sub>	26 <sub>09</sub>	Москва-Кур.-Харьк.	3.132	27 <sub>98</sub>	35 <sub>61</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-И. Баварія
Новгородъ . . . . .	982	13 <sub>64</sub>	20 <sub>51</sub>	Москва-Бологое.	2.869	26 <sub>22</sub>	33 <sub>86</sub>	Чел.-Батр.-Москва-Бологое.
Новогеоргиевск.	1.666	18 <sub>20</sub>	25 <sub>84</sub>	Моск.-Бар.-Бѣлостокъ-Варшава.	3.497	30 <sub>41</sub>	38 <sub>05</sub>	Чел.-Батр.-Вол.-Стр.-Колодня-Заран.-Бѣлост.-Варшава.
Новозыбковъ . . . . .	978	13 <sub>62</sub>	20 <sub>48</sub>	Москва-Полп.-Брянск.	2.717	25 <sub>21</sub>	32 <sub>85</sub>	Чел.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель-Брянск.
Новомиинскъ . . . . .	1.615	17 <sub>36</sub>	25 <sub>50</sub>	Москва-Брестъ.	3.444	30 <sub>06</sub>	37 <sub>69</sub>	Чел.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель-Брянскъ-Брестъ.
Новороссійскъ . . . . .	1.971	20 <sub>24</sub>	27 <sub>87</sub>	Куск.-Ряз.-Козловъ.	3.125	27 <sub>99</sub>	35 <sub>57</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балаш.-Цариц.
Новоселцы . . . . .	1.864	19 <sub>52</sub>	27 <sub>16</sub>	Москва-Кіевъ.	3.429	29 <sub>196</sub>	37 <sub>59</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Козл.-Вор.-Кіевъ.
Новочеркасскъ . . . . .	1.524	17 <sub>26</sub>	24 <sub>89</sub> *)	Куск.-Рязань-Козл.	2.707	25 <sub>114</sub>	32 <sub>78</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
Новый-Портъ . . . . .	—	10 <sub>67</sub>	15 <sub>01</sub>		2.921	26 <sub>357</sub>	34 <sub>21</sub>	Чел.-Батр.-Москва.
Нѣжинъ . . . . .	1.233	15 <sub>32</sub>	22 <sub>05</sub>	Москва.	2.786	25 <sub>67</sub>	33 <sub>31</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронскъ.
<b>О.</b>								
Одесса . . . . .	1.950	20 <sub>10</sub>	27 <sub>73</sub>	Москва-Кіевъ.	3.400	29 <sub>176</sub>	37 <sub>40</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-И. Баварія-Едисветтр.
Оратово . . . . .	1.591	17 <sub>70</sub>	25 <sub>34</sub>	"	3.156	28 <sub>113</sub>	35 <sub>77</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Козл.-Ворон.-Кіевъ.
Орель . . . . .	768	12 <sub>01</sub>	18 <sub>38</sub>	Москва.	2.411	23 <sub>117</sub>	30 <sub>81</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Козловъ.

\*) По исключительному тарифу № 7.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.
	Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.			Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.		
Оренбургъ . . .	1.782	18, <sup>98</sup>	26, <sup>61</sup>	Пер.-Куск.-Батраки.	1.619	17, <sup>89</sup>	25, <sup>53</sup>	Челябинскъ.
Орша . . . . .	929	13, <sup>29</sup>	19, <sup>99</sup>	Москва.	2.761	25, <sup>50</sup>	33, <sup>14</sup>	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодня.
Орѣхово . . . .	328	6, <sup>12</sup>	11, <sup>12</sup>	"	2.367	22, <sup>88</sup>	30, <sup>51</sup>	Чел.-Батр.-Перово-Кусково.
Оссовецъ . . . .	1.514	17, <sup>19</sup>	24, <sup>83</sup>	Моск.-Бар.-Вѣлостокъ.	3.353	29, <sup>45</sup>	37, <sup>09</sup>	Чел.-Батр.-Вол.-Строг.-Колод.-Бар.-Вѣлостокъ.
Островецъ . . .	1.733	18, <sup>65</sup>	26, <sup>29</sup>	Москва-Брестъ.	3.562	30, <sup>84</sup>	38, <sup>48</sup>	Чел.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель-Брянск.-Врестъ.
Острогжскъ . . .	1.065	14, <sup>20</sup>	21, <sup>55</sup>	Куск.-Ризань-Козловъ.	2.271	22, <sup>24</sup>	29, <sup>87</sup>	Чел.-Батр.-Йенза-Балашов.-Лиски.
Остроленка . . .	1.572	17, <sup>48</sup>	25, <sup>21</sup>	Баранов.-Вѣл.-Лапы.	3.403	29, <sup>78</sup>	37, <sup>42</sup>	Чел.-Батр.-Волово-Строг.-Колод.-Барановичи-Вѣлостокъ.
<b>II.</b>								
Павлоградъ . . .	1.339	16, <sup>02</sup>	23, <sup>66</sup>	Москва-Курскъ.	2.774	25, <sup>59</sup>	33, <sup>23</sup>	Чел.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.
Пенза . . . . .	1.064	14, <sup>19</sup>	21, <sup>34</sup>	Перово-Кусково-Ряз.-Рязскъ.	1.670	18, <sup>24</sup>	25, <sup>87</sup>	Челяб.-Батраки.
Петроковъ . . .	1.778	18, <sup>95</sup>	26, <sup>59</sup>	Москва-Бар.-Вѣлост.-Варшава.	3.609	31, <sup>16</sup>	38, <sup>79</sup>	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодня-Бар.-Вѣлост.-Варшава.
Пинскъ . . . . .	1.383	16, <sup>32</sup>	23, <sup>95</sup>	Москва-Волп.-Брянскъ	3.120	27, <sup>90</sup>	35, <sup>53</sup>	Чел.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель-Брянскъ.
Пирогово . . . .	332	6, <sup>18</sup>	11, <sup>18</sup>	Новки.	2.639	24, <sup>69</sup>	32, <sup>33</sup>	Чел.-Батр.-Москва.
Плиски . . . . .	1.195	15, <sup>06</sup>	22, <sup>65</sup>	Москва.	2.748	25, <sup>42</sup>	33, <sup>05</sup>	Чел.-матр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.
Подгорное . . . .	1.111	14, <sup>50</sup>	21, <sup>81</sup>	Перово-Кусково - Ряз.-Козловъ.	2.318	22, <sup>55</sup>	30, <sup>19</sup>	Чел.-Батр.-Пенза-Балаш.-Лиски.
Подольскъ . . . .	450	7, <sup>77</sup>	13, <sup>15</sup>	Москва.	2.339	22, <sup>69</sup>	30, <sup>33</sup>	Чел.-Батр.-Москва.
Полоцкъ . . . . .	1.039	14, <sup>02</sup>	21, <sup>09</sup>	Москва-Смоленскъ.	2.869	26, <sup>42</sup>	33, <sup>86</sup>	Челяб.-Батр.-Волово-Смоленскъ.
Полтава . . . . .	1.275	15, <sup>60</sup>	23, <sup>23</sup>	Москва-Курскъ - Харьковъ.	2.703	25, <sup>12</sup>	32, <sup>75</sup>	Чел.-Батр.-Пенза-Балаш.-Н. Баварія
Помошная . . . .	1.609	17, <sup>82</sup>	25, <sup>46</sup>	Москва-Курск.-Харьк.-Елисаветградъ.	3.037	27, <sup>34</sup>	34, <sup>98</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Н. Баварія-Елисаветгр.
Поташъ . . . . .	1.678	18, <sup>28</sup>	25, <sup>92</sup>	Москва-Кіевъ.	3.133	27, <sup>98</sup>	35, <sup>62</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Н. Баварія-Знаменка.
Поти . . . . .	3.540	30, <sup>70</sup>	38, <sup>33</sup>	Куск.-Ряз.-Козл.-Рост. Баладжары.	4.713	25, <sup>18</sup>	32, <sup>82</sup>	Челяб.-Батр.-Шенги-Балаш.-Цариц.-Баладж.
Починокъ . . . .	874	12, <sup>92</sup>	19, <sup>44</sup>	Москва-Смоленскъ.	2.703	25, <sup>12</sup>	32, <sup>75</sup>	Челяб.-Батр.-Волово-Горб.-Орель.
Прилуки . . . . .	1.275	15, <sup>60</sup>	23, <sup>23</sup>	Москва.	2.828	25, <sup>55</sup>	33, <sup>59</sup>	Челяб.-атр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.
Проскуровъ . . . .	1.684	18, <sup>42</sup>	25, <sup>96</sup>	Москва-Кіевъ.	3.249	28, <sup>76</sup>	36, <sup>39</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Вор.-Кіевъ.
Протопопово . . .	599	9, <sup>75</sup>	15, <sup>63</sup>	Москва.	2.234	21, <sup>99</sup>	29, <sup>63</sup>	Челяб.-Батраки.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.
	Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.			Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.		
Псковъ . . .	1.067	14 <sub>,21</sub>	21 <sub>,37</sub>	Москва-Бологое.	2.954	26 <sub>,77</sub>	34 <sub>,43</sub>	Челяб.-Батр.-Москва-Бологое
Путивль . . .	1.100	14 <sub>,43</sub>	21 <sub>,70</sub>	Москва.	2.653	24 <sub>,78</sub>	32 <sub>,42</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза.-Козл.-Ворон.
Пухово . . .	1.043	14 <sub>,05</sub>	21 <sub>,13</sub>	Перово - Куск.-Рязань-Козловъ.	2.250	22 <sub>,10</sub>	29 <sub>,73</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Лиски.
Пырлица . . .	2.102	21 <sub>,11</sub>	28 <sub>,75</sub>	Москва-Курск.-Харьк.-Елисаветградъ.	3.530	30 <sub>,63</sub>	38 <sub>,27</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза - Балаш.-Харьк.-Н. Вав.-Елисаветгр.
<b>Р.</b>								
Радзивиловъ.	1.607	17 <sub>,81</sub>	25 <sub>,45</sub>	Моск.-Брян.-Ровно.	3.345	29 <sub>,40</sub>	37 <sub>,03</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.-Кіевъ.
Радомъ . . .	1.652	18 <sub>,11</sub>	25 <sub>,73</sub>	Москва-Брестъ.	3.481	30 <sub>,50</sub>	37 <sub>,94</sub>	Челяб.-Батр.-Волово-Горбач.-Орель-Брянскъ-Брестъ.
Раменское . . .	439	7 <sub>,62</sub>	12 <sub>,97</sub>	Перово-Кусково.	2.257	22 <sub>,14</sub>	29 <sub>,78</sub>	Челябинскъ-Батраки.
Рахны . . .	1.630	17 <sub>,96</sub>	25 <sub>,60</sub>	Москва-Кіевъ.	3.195	28 <sub>,40</sub>	36 <sub>,03</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ-Кіевъ.
Ревель . . .	1.320	15 <sub>,90</sub>	23 <sub>,53</sub>	Москва-Тосно.	3.207	28 <sub>,48</sub>	36 <sub>,11</sub>	Челяб.-Батр.-Москва-Тосно.
Ржевъ . . .	745	11 <sub>,70</sub>	18 <sub>,07</sub>	Москва.	2.632	24 <sub>,64</sub>	32 <sub>,28</sub>	Челяб.-Батр.-Москва.
Рига . . .	1.353	16 <sub>,12</sub>	23 <sub>,75</sub>	Москва-Бол.-Псковъ.	3.225	28 <sub>,60</sub>	36 <sub>,23</sub>	Челяб.-Батр.-Волово-Смоленскъ.
Ровно . . .	1.509	17 <sub>,16</sub>	24 <sub>,79</sub>	Моск.-Полп.-Брянскъ.	3.248	28 <sub>,75</sub>	36 <sub>,39</sub>	Челяб.-Батр.-Волово-Горбач.-Орель-Брянскъ.
Рожище . . .	1.587	17 <sub>,68</sub>	25 <sub>,31</sub>	Моск.-Брян.-Ровно.	3.326	29 <sub>,27</sub>	36 <sub>,91</sub>	Челяб.-Батр.-Волово-Горбач.-Орель-Брянскъ-Ровно.
Ромны . . .	1.245	15 <sub>,40</sub>	23 <sub>,03</sub>	Москва-Бахмачъ.	2.800	25 <sub>,76</sub>	33 <sub>,40</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Вор.-Бахм.
Ромоданъ . . .	1.339	16 <sub>,02</sub>	23 <sub>,66</sub>	Москва-Бахм.-Ромны.	2.894	26 <sub>,39</sub>	34 <sub>,03</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ-Бахм.-Ромны.
Рославль . . .	913	12 <sub>,19</sub>	19 <sub>,83</sub>	Москва-Брянскъ.	2.648	24 <sub>,75</sub>	32 <sub>,39</sub>	Челяб.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель.
Ростовъ-Донъ.	1.547	17 <sub>,41</sub>	25 <sub>,06</sub>	Кусково-Рязань-Козл.	2.754	25 <sub>,66</sub>	33 <sub>,09</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
Рыбинскъ . . .	475	8 <sub>,10</sub>	13 <sub>,57</sub>	Новки.	2.646	24 <sub>,74</sub>	32 <sub>,37</sub>	Челяб.-Батр.-Москва.
Рыльскъ . . .	1.041	14 <sub>,04</sub>	21 <sub>,11</sub>	Москва.	2.595	24 <sub>,50</sub>	32 <sub>,03</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козловъ-Ворон.
Ряжскъ . . .	691	10 <sub>,98</sub>	17 <sub>,11</sub>	Куск.-Перово-Рязань.	2.045	20 <sub>,73</sub>	28 <sub>,37</sub>	Челяб.-Батраки.
Рязань . . .	582	9 <sub>,23</sub>	15 <sub>,35</sub>	Кусково-Перово.	2.113	21 <sub>,18</sub>	28 <sub>,82</sub>	" "
<b>С.</b>								
Садки . . .	1.469	16 <sub>,88</sub>	24 <sub>,53</sub>	Москва - Тула-Елецъ - Хапелетовка.	1.699	18 <sub>,12</sub>	26 <sub>,06</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза - Бал.-Никит.-Хапелетовка.
Самара . . .	1.389	16 <sub>,26</sub>	23 <sub>,99</sub>	Перово-Кусково-Батраки.	1.306	15 <sub>,90</sub>	23 <sub>,44</sub>	Челябинскъ.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Расстояние въ верстахъ.		Пункты передачи.	Расстояние въ верстахъ.	Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.		Пункты передачи.	
	Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.			Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.		
С.-Петербургъ	1.025	10 <sup>87</sup>	15 <sup>81</sup>	Москва.	2.912	26 <sup>51</sup>	34 <sup>15</sup>	Челяб.-Батр.-Москва.
Саранскъ . .	999	13 <sup>76</sup>	20 <sup>69</sup>	Перово-Кусково.	1.746	18 <sup>74</sup>	26 <sup>27</sup>	Челябинскъ-Батраки.
Саратовъ . .	1.199	15 <sup>309</sup>	22 <sup>69</sup>	Пер.-Куск.-Ряз.-Козл.	1.999	20 <sup>42</sup>	28 <sup>06</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза.
Свѣянцы . .	1.283	15 <sup>85</sup>	23 <sup>29</sup>	Москва-Смол.-Дв.	3.139	28 <sup>02</sup>	35 <sup>66</sup>	Челяб.-Батр.-Волово-Смол.-Двинскъ.
Севастополь .	1.854	19 <sup>46</sup>	27 <sup>09</sup>	Москва-Курскъ.	3.289	29 <sup>02</sup>	36 <sup>66</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза.-Балаш.-Харьк.
Сергіево I . .	651	10 <sup>45</sup>	16 <sup>50</sup>	Москва.	2.299	22 <sup>42</sup>	30 <sup>06</sup>	Челяб.-Батр.-Протопоп.-Тула.
Серпуховъ . .	503	8 <sup>47</sup>	14 <sup>303</sup>	"	2.328	22 <sup>62</sup>	30 <sup>25</sup>	" " " "
Симферополь .	1.779	18 <sup>36</sup>	26 <sup>58</sup>	Москва-Курскъ.	3.214	28 <sup>52</sup>	36 <sup>16</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.
Синельниково.	1.374	16 <sup>26</sup>	23 <sup>89</sup>	" "	2.809	25 <sup>82</sup>	33 <sup>48</sup>	" " " "
Скопинъ . .	674	10 <sup>75</sup>	16 <sup>88</sup>	Москва-Цариц.-Бирюл. Павелецъ.	2085	21 <sup>00</sup>	28 <sup>63</sup>	Челяб.-БатракиПротопоп.-Тула.
Славянскъ . .	1.380	16 <sup>20</sup>	23 <sup>93</sup>	Москва-Курскъ.	2.702	25 <sup>11</sup>	32 <sup>78</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Попасн.
Слон.-Альберт.	1.314	15 <sup>38</sup>	23 <sup>49</sup>	Москва-Барановичи.	3.145	28 <sup>08</sup>	35 <sup>70</sup>	Челяб.-Батр.-Волово-Строг.-Колодия- Барановичи.
Смоленскъ . .	818	12 <sup>55</sup>	18 <sup>88</sup>	Москва.	2.646	24 <sup>74</sup>	32 <sup>37</sup>	Челяб.-Батр.-Волово.
Смордино . .	1.180	14 <sup>36</sup>	22 <sup>50</sup>	Москва-Ворожба-Бѣ- лополье.	2.700	25 <sup>10</sup>	32 <sup>43</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
Смѣла . . .	1.580	17 <sup>42</sup>	25 <sup>27</sup>	Москва-Курскъ-Харь- ковъ-Знаменка.	3.007	27 <sup>14</sup>	34 <sup>78</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.- Нов. Баварія-Знаменка.
Сумы . . .	1.125	14 <sup>40</sup>	21 <sup>95</sup>	Москва-Вор.-Бѣлоп.	2.679	24 <sup>28</sup>	32 <sup>59</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ- Ворожба.
Сызрань . .	1.258	15 <sup>48</sup>	23 <sup>12</sup>	Перово-Кусково.	1.434	16 <sup>66</sup>	24 <sup>29</sup>	Челяб.-Батраки.
Сѣдлецъ . .	1.567	17 <sup>54</sup>	25 <sup>18</sup>	Москва-Брестъ.	3.396	29 <sup>74</sup>	37 <sup>27</sup>	Челяб.-Батр.-Волово.-Горбач.-Орель- Брянскъ.-Брестъ.
<b>Т.</b>								
Таганашъ . .	1.675	18 <sup>28</sup>	25 <sup>30</sup>	Москва-Курскъ.	3.110	27 <sup>82</sup>	35 <sup>47</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.
Таганрогъ . .	1.588	17 <sup>48</sup>	25 <sup>32</sup>	Москва-Протоп.-Тула- Елецъ.-Никит.-Горл.	2.822	25 <sup>31</sup>	33 <sup>55</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Ростовъ.
Тальное . . .	1.648	18 <sup>08</sup>	25 <sup>42</sup>	Москва-Кіевъ.	3.103	27 <sup>78</sup>	35 <sup>42</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.- Н.-Баварія-Знаменка.
Тамбовъ . .	843	12 <sup>72</sup>	19 <sup>13</sup>	Куск.-Пер.-Ряз.	1.994	20 <sup>39</sup>	28 <sup>05</sup>	Чел.-Батр.-Пенза.

\*) По исключительному тарифу № 7.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.
	Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.			Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.		
Тверь . . .	578	9 <sup>47</sup>	15 <sup>238</sup>	Москва.	2.465	23 <sup>233</sup>	31 <sup>117</sup>	Челяб.-Батр.-Москва.
Тифлисъ . . .	3.250	28 <sup>76</sup>	36 <sup>310</sup>	Куск.-Ряз.-Козл.-Ростовъ-Баладжары.	4.423	36 <sup>58</sup>	44 <sup>222</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Цариц.-Баладжары.
Тихорѣцкая . . .	1.719	15 <sup>56</sup>	26 <sup>119</sup>	Куск.-Ряз.-Козл.-Рост.	2.871	26 <sup>21</sup>	33 <sup>87</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Цариц.
Томашевъ . . .	1.772	18 <sup>91</sup>	26 <sup>353</sup>	Москва-Брестъ.	3.600	31 <sup>10</sup>	38 <sup>73</sup>	Чел.-Батр.-Вол.-Стр.-Колодня-Зарам.-Влодст.-Варшава-Колышки.
Госно . . .	975	13 <sup>60</sup>	20 <sup>43</sup>	Москва.	2.852	26 <sup>111</sup>	33 <sup>75</sup>	Челяб.-Батр.-Москва.
Гростянецъ . . .	1.707	18 <sup>38</sup>	26 <sup>111</sup>	Москва-Кіевъ.	3.261	28 <sup>84</sup>	36 <sup>47</sup>	Чел.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Н.Баварія-Знамен.-Дежковка.
Тула . . .	591	9 <sup>65</sup>	15 <sup>50</sup>	Москва.	2.228	21 <sup>95</sup>	29 <sup>59</sup>	Челяб.-Батраки.
<b>У.</b>								
Умань . . .	1.669	18 <sup>22</sup>	25 <sup>186</sup>	Москва-Кіевъ.	3.182	28 <sup>31</sup>	35 <sup>95</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Нов.-Баварія-Знаменка.
Унеча . . .	915	13 <sup>20</sup>	19 <sup>85</sup>	Москва-Полз.-Брянск.	2.653	24 <sup>78</sup>	32 <sup>112</sup>	Челяб.-Батр.-Волово-Горбач.-Орель-Брянскъ.
Урюпино . . .	1.120	14 <sup>36</sup>	21 <sup>90</sup>	Куск.-Ряз.-Козловъ.	2.083	20 <sup>98</sup>	28 <sup>162</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.
Усмань . . .	888	13 <sup>02</sup>	19 <sup>58</sup>	" " "	2.170	21 <sup>56</sup>	29 <sup>20</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.
<b>Ф.</b>								
Фастовъ . . .	1.401	16 <sup>44</sup>	24 <sup>107</sup>	Москва-Кіевъ.	2.966	26 <sup>187</sup>	34 <sup>251</sup>	Чел.-Батр.-Пенза-Козл.-Вор.-Кіевъ.
Фундуклеевка.	1.529	17 <sup>29</sup>	24 <sup>193</sup>	Москва-Кур.-Харьк.-Знаменка.	2.957	26 <sup>181</sup>	34 <sup>115</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Н.-Баварія-Знаменка.
<b>Х.</b>								
Харцызскъ . . .	1.491	17 <sup>04</sup>	24 <sup>167</sup>	Москва-Курскъ.	1.727	18 <sup>161</sup>	26 <sup>125</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Никитов.-Хацететовка.
Харьковъ . . .	1.143	14 <sup>372</sup>	22 <sup>113</sup>	Москва-Курскъ.	2.569	24 <sup>222</sup>	31 <sup>186</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Валашовъ.
Хацететовк . . .	1.449	16 <sup>76</sup>	24 <sup>39</sup>	Куск.-Ряз.-Козловъ.	2.685	25 <sup>100</sup>	32 <sup>63</sup>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Лиски.
Холмъ . . .	1.558	17 <sup>48</sup>	45 <sup>353</sup>	Москва-Брестъ.	3.387	29 <sup>168</sup>	37 <sup>391</sup>	Чел.-Батр.-Вол.-Горб.-Орель-Брянскъ-Брестъ.
<b>Ц.</b>								
Царицынъ . . .	1.406	16 <sup>37</sup>	24 <sup>71</sup>	Куск.-Рязань-Козл.	2.369	22 <sup>789</sup>	30 <sup>753</sup>	Чел.-Батр.-Пенза-Балашовъ.
<b>Ч.</b>								
Черкассы . . .	1.594	17 <sup>72</sup>	25 <sup>356</sup>	Москва-Курскъ-Харьковъ-Знаменка.	3.022	27 <sup>224</sup>	34 <sup>387</sup>	Чел.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.-Н.Баварія-Знаменка.
Черниговъ . . .	1.290	15 <sup>70</sup>	23 <sup>123</sup>	Москва.	2.843	26 <sup>305</sup>	33 <sup>69</sup>	Чел.-Батр.-Пенза-Козл.-Воронежъ.

Отъ Нижняго Новгорода.				Отъ Нижняго Тагила.				
До станцій.	Расстояние въ верстахъ.		Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.	Пункты передачи.	Расстояние въ верстахъ.	Тарифная ставка + станціон. расходы съ пуда въ коп.		Пункты передачи.
	Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.				Чугуна по въ дѣлѣ.	Железа и стали по въ дѣлѣ.	
Чертково . . .	1.243	15, <sub>98</sub>	23, <sub>02</sub>	Куск.-Ряз.-Козловъ-	2.450	23, <sub>43</sub>	31, <sub>07</sub>	Чел.-Батр.-Пенза-Балашовъ-Лиски.
Чижовъ . . .	1.529	17, <sub>29</sub>	24, <sub>83</sub>	Моск.-Вар.-Бѣлостокъ-	3.360	29, <sub>50</sub>	37, <sub>13</sub>	Челяб. - Батр.-Волово-Строгань-Коло- Баранов.-Бѣлостокъ.
Чудово . . .	915	13, <sub>20</sub>	19, <sub>85</sub>	Москва.	2.803	13, <sub>20</sub>	25, <sub>78</sub>	Чел.-Батр.-Москва.
<b>Ш.</b>								
Шпола . . .	1.590	17, <sub>70</sub>	25, <sub>33</sub>	Москва-Кіевъ.	3.044	27, <sub>39</sub>	35, <sub>03</sub>	Челяб. - Батр.-Пенза - Балаш.-Харьк.- Н.-Баварія-Знаменка.
Шуя . . .	243	4, <sub>70</sub>	9, <sub>70</sub>	Новки.	2.564	24, <sub>19</sub>	31, <sub>83</sub>	Челяб.-Батр.-Перово-Кусково-Новки.
<b>Щ.</b>								
Щигры . . .	969	13, <sub>56</sub>	20, <sub>39</sub>	Москва-Курскъ.	2.405	23, <sub>13</sub>	30, <sub>77</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Козл.-Ворон.
<b>Ю.</b>								
Юрьевъ . . .	1.278	15, <sub>63</sub>	23, <sub>25</sub>	Москва-Бологое-Пек.	3.240	28, <sub>70</sub>	36, <sub>33</sub>	Чел.-Батр.-Москва-Тосно.
<b>Я.</b>								
Ярославль . . .	400	7, <sub>10</sub>	12, <sub>32</sub>	Новки.	2.571	24, <sub>24</sub>	31, <sub>87</sub>	Чел.-Батр.-Москва.
Ярцево . . .	760	11, <sub>90</sub>	18, <sub>30</sub>	Москва.	2.613	24, <sub>52</sub>	32, <sub>5</sub>	Челябинскъ-Батраки.
<b>Ѳ.</b>								
Ѳеодосія . . .	1.802	19, <sub>11</sub>	26, <sub>75</sub>	Москва-Курскъ.	3.237	28, <sub>68</sub>	36, <sub>31</sub>	Челяб.-Батр.-Пенза-Балаш.-Харьк.





Акционерное Общество  
 для постройки  
 экономических путей сообщения  
 и  
 механических приспособлений  
 системы

# „Артуръ Коппель“

Правление и техническая контора: С.-Петербургъ, Невскій пр., 1.

ОТДѢЛЕНІЯ: Москва, Варшава, Одесса, Харьковъ, Рига, Влади-  
 востокъ, Гельсингфорсъ.

Узкоколейныя полевыя и подѣздныя желѣзныя дороги.  
 Воздушныя проволочно-канатныя и электрическія дороги.

ПОСТАВКА:

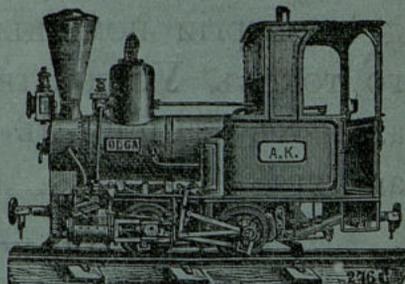
стальныхъ рельсовъ со скрѣпленіями,  
 стальныхъ скатовъ колесъ.

ВАГОНЧИКОВЪ

всякаго рода,

стрѣлокъ, поворотныхъ круговъ  
 и проч. и проч.

ПАРОВОЗЫ и ЭЛЕКТРОВАЗЫ,



локомотивы, паровыя машины, лебедки.

Подъемныя устройства и приспособленія  
 всякаго рода

ДЛЯ ГОРНОПРОМЫШЛЕННЫХЪ ПРЕДПРИЯТІЙ.

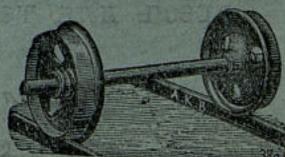
Бремсберги. Лѣсотаски. Краны.

ЖЕЛѢЗНЫЯ КОНСТРУКЦІИ

КАМНЕСВЕРЛИЛЬНЫЯ МАШИНЫ

и воздушные компрессоры  
 наилучше извѣстн. завода  
 Руд. Мейеръ въ Мюльгеймѣ.

Каталоги, смѣты.



# Всеобщая Компанія Электричества.

Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft.

(Заводы въ Берлинѣ).

С.-Петербургъ, Казанская площ. 3. Телефонъ № 2584.

Инженерное Бюро: РИГА, В. Новая, 9а.

Москва, Лубянский проѣздъ, 5. Телефонъ № 997.

Инженерное Бюро: ЕКАТЕРИНБУРГЪ, Главный проспектъ, 22.

Кіевъ, Крещатикъ, 41. Телефонъ № 1064.

Инженерное Бюро: ОДЕССА, Ришельевская, 15/18.

Ростовъ н/Д., Садовая, 11. Телефонъ № 149.

Инженерное Бюро: ХАРЬКОВЪ, Конторская, 11.

Устройство электрическаго освѣщенія. Передача энергіи помощью прямого и трехфазнаго токовъ. Устройство электрическихъ центральныхъ станцій въ городахъ. Электрическая тяга.

## На складахъ имѣются:

Динамо-машины, двигатели, трансформаторы, измѣрительные приборы, дуговые лампы, лампочки накаливанія, бронза, люстры, бра и вообще всѣ матеріалы для всѣхъ отраслей электротехники.

Смѣты и проекты вырабатываются бесплатно.

Адресъ для телеграммъ: АЛЬГЕМЪ.

*Каталоги по востребованію.*



## Заводъ газо и кересиновыхъ двигателей ОТТО ДЕЙТЦЪ.

строятъ двигатели различныхъ типовъ и любой мощности для цѣлей электрическаго освѣщенія и передачи энергій, для движенія **== воздуходушныхъ машинъ ==** (для непосредственнаго или любого другаго соединенія), для насосовъ, вообще для всѣхъ производствъ крупной и мелкой промышленности.

Двигатели работаютъ свѣтильнымъ, нефтянымъ, генераторнымъ (Kraftgas) и колошниковымъ газомъ, бензиномъ, керосиномъ, сырою нефтью, спиртомъ и т. п. горючими.

Въ ходу болѣе **58.000** двигателей, развивающихъ **290.000** лощ. силъ въ общей сложности, отъ **1—1200** лощ. силъ съ однимъ или нѣск. цилиндрами.

Доставлено **292** установски для колошниковаго и генераторнаго газа (Kraftgas) съ производительностью **27960** лощ. силъ.

— Керосиновые локомотивы для горныхъ полевыхъ и узкоколейныхъ ж. д.

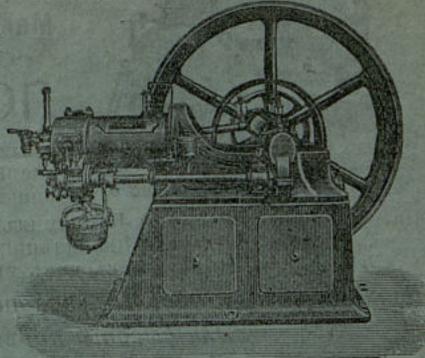
— Требуйте особые списки моторовъ „ОТТО ДЕЙТЦЪ“ всѣхъ мощностей работающих колошниковымъ газомъ на горныхъ заводахъ !!

Уполномоченный завода Инженеръ

### КАРЛЪ ВИНАНДЪ.

С.-Петербургъ. Большая Конюшенная № 12. Телефонъ № 3044.

Адресъ для телеграммъ: **Винандъ—Петербургъ.**



## Заводъ оцинкованія жельза



**В. КОЛЛАНЪ**, бывш. АРТУРЪ ДЮ-РИЕТЦЪ,

Спб. В. О., 18 л., д. № 15. Телефонъ № 3845.

Гарантія за доброкачественность.

При заводѣ исполняются также кровельныя работы, карнизы и проч. машиннымъ способомъ. Въ конкуренціи.

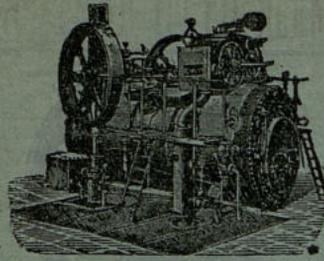
## ТОРГОВЫЙ ДОМЪ „БРАТЯ ЛИНДЕМАНЪ“

МОСКВА ПРОТИВЪ ДУХОВНОЙ КОНСИСТОРИИ мясницкая № 6

Складъ всевозможныхъ ремесленныхъ инструментовъ, машинъ, станковъ, самоточекъ и разныхъ стальныхъ и жельзныхъ издѣлій.

Адресъ для телеграммъ: „Братья Линдеманъ“. Москва.

Парижъ 1900 г. Grand-Prix.



# Р. ВОЛЬФЪ,

Магдебургъ-Букау въ Германіи  
сберегающіе топливо.

## ЛОКОМОБИЛИ

съ выдвигнымъ трубчатымъ котломъ и цилиндрами, расположенными въ сухопарникѣ отъ 4 до 300 лош. силъ.

Патентованные Ресиверъ-Компаундъ-Локомобили съ перегрѣтымъ паромъ. Расходъ кам. угля 100-сильнаго локомобили съ холодильникомъ— $1\frac{1}{2}$  фунта въ часъ на дѣйств. лош. силу

*Центробѣжные насосы усовершенствованной конструкции для высоты подъема до 70 саж.;*

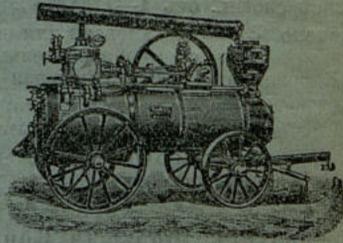
Отдѣльные выдвигные трубчатые котлы, паровыя машины и бурильныя устройства.

Отдѣленія

С.-Петербургъ, Николаевская, № 9.

Москва, Мясницкая, д. Музея.

Кіевъ, Фундукаевская, № 10.



Высшія награды: С.-Петербургъ, Псковъ, Ревель, Винница.



Контора А. ГЕРЛИЦЪ С.-Петербургъ

Вас. Остр., Тучковъ пер. № 11

доставляетъ:

Алмазо-бурильныя машины сист. „Креліуса“ для развѣдочныхъ работъ.

Ударно-бурильныя машины для буренія шпуровъ, приводимыя въ дѣйствіе посредствомъ сжатого воздуха или пара,

Горныя комасы, магнитометры системы „Тибургъ-Талена“.

Рудоподъемныя и Рудодробильныя машины и приборы разныхъ системъ.

Проволочно-каанитныя дороги сист. „Нордштрема“

Аппараты для обогащенія желѣзныхъ рудъ

мокрымъ путемъ, посредствомъ электромагнитнаго раздѣленія сист. „Грендалъ“,

Углевъжигательныя печи системы „Грендалъ“,

Газовыя генераторы сист. „Вильдта“ съ автоматическимъ для подачи топлива приборомъ системы „Вильдта“,

Универсальныя прокатныя станы: Duo системы „Ивенберга“,

Trio „Янсона“,

Электрическія машины и аппараты для всѣхъ цѣлей промышленности „Электрическаго Общества Магнитъ“ въ Швеціи.

Насосы для всякой производительности и всѣхъ цѣлей промышленности „Машиностроительнаго и Арматурнаго Завода бывш. Клейнъ, Шанцлинъ и Бекеръ“ въ Франкенталѣ (Германія) и пр. и пр.

Заводы Лысковскаго Графскаго Округа  
НАСЛѢДНИКОВЪ

# Графа П. П. Шувалова.

Права эти заводы находятся на Лысковской заводъ, ст.  
Лысьва, Пермской ж. дорога.

GRAND PRIX и ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ

на Парижской Всемирной Выставѣ 1900 года.

ПРОИЗВОДСТВО:

## ЛИСТОВОГО КРОВЕЛЬНАГО ЖЕЛѢЗА

всѣхъ сортовъ высokaго дѣйствія изъ мягкаго  
мартеновскаго металла (extra fine).

Перофильныхъ чугуновъ — хорошо сортированныхъ.  
Литейныхъ чугуновъ — специальныхъ  
сортовъ для издѣлій изъ закаленнаго  
чугуна.

Съ заказами просить обращаться:

Москва, Басманъ.

Коммерческій отдѣлъ Главнаго Управленія имѣніями  
насл. графа П. П. Шувалова.

### Нижній Новгородъ

Канавино, д. насл. Демидова.

Отправка жельза прямо съ заводовъ производится по  
жельзнымъ дорогамъ въ течение двѣнадцати мѣсяцевъ. Со скла-  
довъ жельза можно идти въ: Нижній Новгородъ,  
Рыбинскъ, Ярославль, Петербургъ и Лесной (Чер-  
ская ж. д.).

Цѣна пять рублей.

**СНАДЫ ИЗДАНІЯ.**

С.-Петербургъ, Фонтанка, д. 10. Въ Канторѣ Уполномоченныхъ Съезда  
Горнопромышленниковъ Урала.  
Екатеринбургъ, Главн. пр., домъ Ижовкина. Въ Канцеляріи Съезда Съезда  
Горнопрои. Урала.  
Москва, Балчугъ, домъ Демидовыхъ. Въ Канторѣ представителя по продажѣ  
металловъ завода И. П. Демидова вн. Савв. Долото.