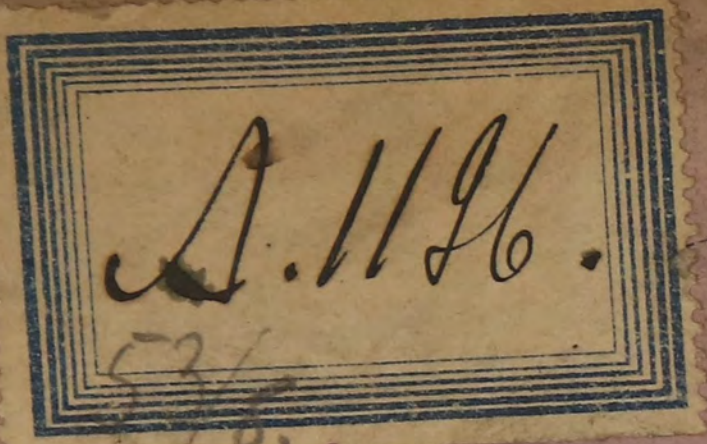




Варшавской Подкомисіи.

КАМЕННОУГОЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

И

ПЕРЕВОЗКА УГЛЯ



ИЗЪ КОПЕЙ ДОМБРОВСКИХЪ

Царства Польскаго и Замосковскаго бассейна.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Д. И. Шеметкина, Невскій пр., № 86.
1880 г.

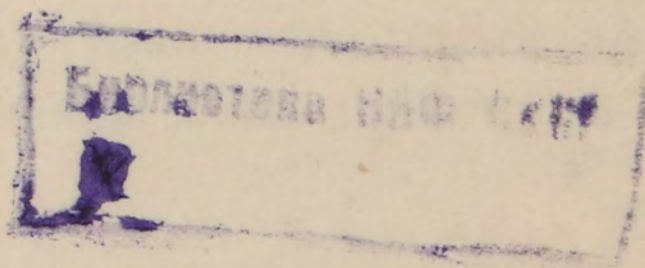
~~1196~~ 1196



Каменноугольное производство

и перевозка угля изъ копей Домбровскихъ Царства Польскаго и Замосковскаго бассейна.

1196



✓

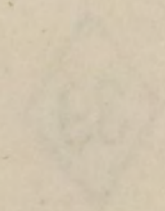
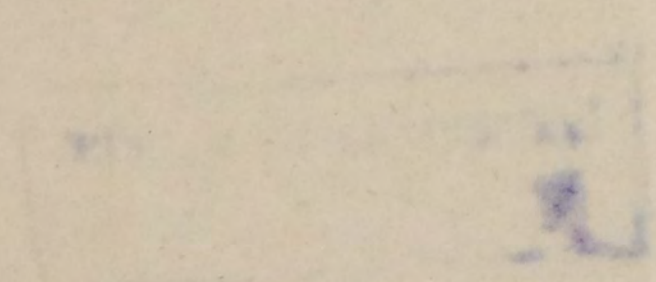
1940



КНИЖНО-БИБЛИОТЕЧНОЕ ДЕЛО

Вопросы организации и методики работы библиотек

69606



Много было писано, а еще болѣе говорено объ истребленіи въ нашемъ отечествѣ лѣсовъ, о недостаткѣ вслѣдствіи этого уже нынѣ, во многихъ мѣстностяхъ, топлива и строительнаго матеріала, а потому и дѣлаемы были предложенія объ обязательномъ введеніи лѣснаго хозяйства въ частныхъ лѣсахъ, о лѣсонасажденіяхъ, о лѣсообсѣмяненіяхъ и т. п.

При томъ богатствѣ горючаго матеріала, лежащаго въ нѣдрахъ земли Россіи, слѣдовало бы прежде всего обратиться къ этому источнику, давъ ему средства, выйти, такъ сказать, на свѣтъ Божій, проникнуть во всѣ тѣ мѣстности, гдѣ въ матеріалѣ этомъ ощущается недостатокъ. Въ этомъ отношеніи и правительство и частная предпріимчивость, хотя и сдѣлали, въ послѣднее время, весьма много, но надо идти далѣе, неостанавливаясь на полъ пути. Частная предпріимчивость, съ помощью правительства, и безъ этой помощи, приступила къ изысканію каменноугольныхъ залежей. Во многихъ мѣстностяхъ, изысканія эти увѣнчались блистательнымъ успѣхомъ, но добываемый уголь некуда было сбыть.

Правительство построило желѣзныя дороги, затрачивая на это громадныя капиталы нѣкоторыя линіи исключительно были построены дабы прійти въ по-

мощь этому необходимому для Россіи производству. Но исполнили ли эти дороги свое назначеніе? Долеко нѣтъ! Прусскій уголь обложеный пошлиной приходитъ къ намъ въ Варшаву въ большемъ количествѣ чѣмъ его требуется по относительному его качеству, проходя чрезъ богатѣйшій Домбровскій угольный бассейнъ, южной части Петроковской губерніи, къ которому примыкаетъ Вѣнская желѣзная дорога, и идетъ по этой дорогѣ въ своихъ вагонахъ, потому, что Варшавско-Вѣнская дорога вообще неимѣетъ достаточно средствъ для перевозки всего добываемаго мѣстнаго угля.

Рязско-Вяземская дорога примыкая къ Скопинъ-Чулковскимъ копамъ и проходя мимо копей:

1. Побѣдинской.
2. Павелецкой.
3. Таварковской.
4. Малевской.
5. Дѣдиловской.
6. Стубленской.
7. Моховской.
8. Новоселебинской.
9. Обидимской.
10. Левинской.
11. Федоровской.

не можетъ перевезти всего выработаннаго этими копами угля, требующагося въ Москву, такъ какъ кромѣ другихъ причинъ неудобства доставленія этого топлива въ самой Москвѣ на фабрики, Московско-Курская дорога примыкающая къ ней въ Тулѣ, беретъ, и то не всегда, весьма ограниченное число вагоновъ.

Но что же сказать о богатѣйшемъ Донецкомъ бассейнѣ, окруженномъ желѣзными дорогами, прохо-

дающими по совершенно безлѣснымъ странамъ южной Россіи и не могущимъ отправить и той малой частицы минеральнаго топлива, который онъ разрабатываетъ, въ сравненіи съ тѣмъ, чтобы онъ могъ дать?

Въ Европейской Россіи мы имѣемъ три главные мѣстности дающія уже нынѣ богатые плоды по каменноугольному производству, но, по всѣмъ собраннымъ даннымъ могущія утроить если не удесятерить свое производство.

Мѣстности эти:

1. Каменноугольныя копи Донецкаго края.
2. Домбровскія копи, лежащія въ южной части Петроковской губерніи, Царства Польскаго, на границѣ Австріи и Пруссіи.
3. Скопинъ Чулковскія копи Рязанской губерніи и идущія на западъ отъ нихъ залежи угля по Тульской губерніи, Тульского и Богородицкаго уѣздовъ, такъ называемый Московскій бассейнъ.

Изслѣдованіе первой мѣстности вошло въ кругъ обязанностей московской подкоммисіи, а по двумъ послѣднимъ мѣстностямъ сдѣлано изслѣдованіе варшавской подкоммисіей.

Домбровскія каменноугольныя копи.

Въ Домбровскомъ районѣ въ 1878 г. было 32 шахты, изъ коихъ четыре не дѣйствовали, а изъ остальныхъ 28-ми было добыто 55.269,085 пудовъ угля, изъ этого количества $\frac{1}{6}$ часть, т. е. отъ 8 до 9 милліоновъ пудовъ, употребляется на мѣстныя надобности въ близъ лежащихъ чугунно - плавильныхъ, рельсовыхъ и цинко - плавильныхъ заводахъ. Остальный уголь отправляется на Варшаво-Вѣнскую желѣзную дорогу черезъ станціи Сосновице, Домброва и Гра-

ница, съ которыми главная шахты соединены рельсовыми путями. Соединительныя эти вѣтви выстроены были, или самой дорогой, или владѣльцами копей. Но нынѣ всѣ вѣтви переданы Обществу Вѣнской желѣзной дороги, которое ихъ эксплуатируетъ и содержитъ.

Главными потребителями этого угля Варшавско-Вѣнская и Варшавско-Бромбергская желѣзныя дороги, фабричный городъ Лодзь, соединенный рельсовымъ путемъ съ Варшавско-Вѣнской дорогой, промышленныя заведенія, сахарныя заводы и городъ Варшава.

Въ Варшавѣ уже всѣ большіе дома отапливаются Домбровскимъ углемъ, печи во вновь строящихся домахъ всѣ приспособляются къ каменному углю и во многихъ старыхъ печи передѣлываются для этого послѣдняго топлива. До трехъ милліоновъ пудовъ угля идетъ на желѣзныя дороги, находящіяся на правомъ берегу Вислы. Варшавско-Тереспольская работаетъ на одномъ углѣ, Привислянская только на половину, такъ какъ отъ Варшавы до Люблина она проходитъ по самой лѣсистой странѣ Польши, а потому дрова ей обходятся нѣсколько дешевле; но въ весьма недалекомъ будущемъ она должна будетъ обратиться исключительно къ минеральному топливу, такъ какъ цѣны на дрова и тутъ ежегодно значительно поднимаются. Московско - Брестская топить углемъ паровозы до станціи Береза т. е. на протяженіи 92 верстъ. Варшавско-Петербургская беретъ незначительное количество угля.

Несмотря на количество Домбровскаго угля, которое, какъ будетъ сказано ниже, можетъ легко добываться въ 5 или 6 разъ болѣе настоящаго произ-

водства, изъ Пруссіи ввозилось, до сихъ поръ, до 12-ти милліоновъ пудовъ угля ежегодно, изъ коихъ половина, до 6-ти милліоновъ, угля высшаго качества, такъ называемаго газоваго и кокса, такъ какъ Польскій уголь не коксируется. Остальные 6 милліоновъ пудовъ качествомъ не только не были лучше Домбровскаго, но иногда и положительно хуже его. Ввозъ этого послѣдняго угля обусловливается слѣдующими причинами:

1) Недостатокъ спеціальныхъ вагоновъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, при большомъ требованіи угля; въ особенности осенью владѣльцы шахтъ не могли поставить за неимѣніемъ перевозочныхъ средствъ, все количество имъ заказаннаго угля и поневолѣ фабрикантамъ приходилось брать заграничный уголь, приходившій въ своихъ вагонахъ.

2) Прусскія копи въ послѣдніе года до такой степени увеличили производство угля, что онѣ не могли сбывать его на своихъ рынкахъ и продавали его по самымъ низкимъ цѣнамъ, не выше стоимости производства лишь бы сбыть его, а съ другой стороны желали убить увеличивающееся съ каждымъ днемъ производство Польскаго угля, понимая вполнѣ, что русскій рынокъ въ близкомъ будущемъ долженъ для нихъ закрыться и наконецъ,

3) Нѣкоторые потребители угля остались при прежнемъ предубѣжденіи, что заграничный уголь всегда лучше туземнаго, но эта послѣдняя причина все болѣе и болѣе исчезаетъ.

По полученнымъ отъ завѣдывающаго горною частію въ Царствѣ Польскомъ свѣдѣніямъ, изъ заграницы ввезено угля:

	1876 г.	1877 г.	1878 г.
Чрезъ таможни:			
Сосновскую.			
Каменнаго угля	20544458	11282044	9759514
Кокса.	256906	160784	52185
Границкую.			
Каменнаго угля и кокса . .	199892	607378	540849
Александровскую.			
Каменнаго угля	32776	13541	28277
Кокса	1174	—	2
Верушовскую.			
Каменнаго угля	267645	241422	363970
Кокса	—	—	88
Нешавскую.			
Каменнаго угля	603265	434221	659042
Кокса	12764	10409	58610
Иголомійскую.			
Каменнаго угля	389103	287000	398281
Итого	22327983	13036839	11860818

Прусскій уголь обложенъ пошлиною по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда и Домбровскіе углепромышленники просятъ поднять эту пошлину, къ чему нѣтъ основательныхъ причинъ. Возвышеніе пошлины подняло бы цѣну на уголь высшаго качества, который необходимъ на нѣкоторые чугунно-плавильные и газовые заводы, и тяжесть эта напрасно бы легла, на эту столь важную для Россіи промышленность. Между тѣмъ Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога увеличила въ послѣднее время значительно свой подвижной составъ, усиливаетъ водоснабженіе, прокладываетъ вторую пару рельсовъ на всемъ пути, который при благопріятныхъ обстоятельствахъ будетъ весь положенъ въ 1880 году, а въ крайнемъ случаѣ будетъ оконченъ въ началѣ 1881 года, и тогда дорога въ состояніи будетъ вполнѣ удовлетворить тѣ рынки, которые теперь требуютъ домбровскій уголь. Но этимъ далеко угольный вопросъ Домброва не исчерпывается.

Изъ научныхъ геологическихъ изысканій угольнаго Домбровскаго бассейна заслуживаютъ особеннаго вниманія изысканія профессора берлинскаго университета, Фердинанда Ремера, дѣланныя по порученію прусскаго правительства. Карта имъ составленная считается одною изъ лучшихъ и представляетъ продолженіе геологической карты прусской Силезіи.

По этимъ даннымъ можно предполагать, что угольная формація въ Царствѣ Польскомъ въ Бендинскомъ и Олькушскомъ уѣздахъ, первый Петроковской, а послѣдній Кѣлецкой губерніи, занимаетъ 11 квадратныхъ миль, мѣстами покрыта другими формаціями, мѣстами же совсѣмъ открыта. Количество угля въ этой формаціи громадно и напластованіе его почти

горизонтально, въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ однако съ уклонами отъ 20 до 30%, въ особенности въ южной его части, въ которой толщина его доходитъ до 7 сажень, въ сѣверной около 2, значитъ среднимъ числомъ $4\frac{1}{2}$ сажени. Пространство въ 11 квадр. миль = 134.750,000 квадр. сажений. Умноживъ это на $4\frac{1}{2}$ сажени, т. е. высоту слоя, весь объемъ угля будетъ равняться 60.637,500,000 куб. саж. Кубич. саж. угля даетъ 100 корцевъ т. е. 60.637,500,000 корцевъ. Въ корцѣ слишкомъ 6 пудовъ, слѣдовательно слишкомъ 363,825 милліоновъ пудовъ.

Но принявъ даже, что не на всемъ этомъ пространствѣ уголь можетъ быть добытъ, такъ какъ иногда онъ встрѣчается на такой глубинѣ, что разработка дѣлается невозможной, или по меньшей мѣрѣ невыгодной, и принявъ, что всего угля возможнаго добытъ будетъ только 10% изчисляемаго, то и то остается слишкомъ 36 тысячъ милліоновъ пудовъ, которые вполне обезпечиваютъ его добываніе на сотни лѣтъ.

Цифры эти лучше всего доказываютъ богатство этихъ залежей. Богатство, вполне созннанное частною промышленностію, которая въ особенности въ послѣдніе годы и вслѣдствіе введенія новыхъ горныхъ уставовъ, затратила и затрачиваетъ ежегодно все болѣе и болѣе капиталовъ на разработку этого неисчерпаемаго богатства.

Каменно-угольные копи въ Бендинскомъ уѣздѣ, Петрококовской губерніи открыты около 1780 года, но тогда еще, кромѣ топлива, въ домашнемъ быту мѣстныхъ жителей, на плавильныхъ заводахъ и фабрикахъ онъ не употреблялся. Съ присоединеніемъ въ 1795 году къ Пруссіи юго-западныхъ областей Царства Польскаго, а слѣдовательно и Бендинскаго Ста-

роства, Прусское Правительство приступило къ развѣдкѣ каменнаго угля, открыло Домбровскія залежи и построило шахту подъ названіемъ «Реденъ», въ честь Прусскаго Министра, Графа Редена, по инициативѣ котораго производились изысканія. Копь эта и нынѣ не исчерпана, носитъ тоже названіе и принадлежитъ Правительству. Разработка этого рудника, конечно въ началѣ производилась самымъ первобытнымъ способомъ и только съ 1807 г. началось подземельное добываніе угля, которое значительно увеличилось въ 1817 году, такъ какъ вновь построенныя тогда, въ той мѣстности, плавильни потребовали значительнаго количества горючаго матеріала, первая-же паровая машина для откачиванія воды была поставлена въ 1824 году.

Въ 1876 году всего добыто изъ Домбровскихъ копей 25.132,533 пудовъ угля.

Въ 1877 году 38.346,190 пудовъ

» 1878 » 55.269,085 »

слѣдовательно въ три послѣдніе года производство удвоилось *).

Но продуктивность Домбровскихъ копей не должна на этомъ останавливаться. Только тѣ компаніи, которыя нынѣ разрабатываютъ Польскій уголь, какъ по ихъ предпріимчивости, такъ и по ихъ состоятельности, могутъ въ 2, много въ 3 года вновь удвоить это производство.

Такъ напримѣръ Варшавское Общество угольныхъ копей, образовавшееся въ 1875 году, съ первоначальнымъ капиталомъ въ 1½ милліона, на которой было выпущено 6 тысячъ акцій, въ 1876 году добыло

*) Цифры эти получены отъ Завѣдывающаго Горною частью въ Царствѣ Польскомъ.

3.042,000 пудовъ, изъ коихъ $\frac{1}{2}$ милліона употреблено на собственныя надобности, а остальное продано.

Нынѣ общество имѣетъ три копи: Феликсъ 1, Феликсъ 2 и Теодоръ, изъ коихъ въ 1879 г. добыто уже болѣе 10 милліоновъ пудовъ угля и заложена новая копь Казиміръ, которая только что разрабатывается и угля еще не даетъ, но которая, по ея стоимости и пространству будетъ гораздо болѣе первоначальныхъ копей.

Общее пространство земли подъ каждой копью, согласно правиламъ, занимаетъ пространство въ $\frac{1}{2}$ милліона □ сажень. Затрачено на всѣ эти копи болѣе милліона рублей, не считая стоимости земли и отчужденія. На нынѣ работающихъ копияхъ занято болѣе 850 человѣкъ, изъ коихъ 350 человѣкъ съ семействами помѣщаются въ каменныхъ казармахъ, каждое семейство имѣетъ по двѣ комнаты. Каждый горный работникъ кромѣ получаемой заработной платы имѣетъ нѣсколько огородной земли и вырабатываетъ отъ 85 копѣекъ до 1 руб. 5 коп. въ день. Чернорабочій, т. е. мужчина или женщина, передвигающій и снимающій ручные вагончики, поднимающіеся изъ копей зарабатываютъ до 50 коп. въ день.

Копь Феликса 1, глубины 70 сажень, а длина главного штрика 168 саж., который еще продолжается.

Феликсъ 2, глубины 45 саж., длина штрика 350 сажень.

Вновь заложенная копь Казиміръ будетъ до 100 сажень глубины.

Устройство Феликса 1 стоило 240 тысячъ рублей, Феликсъ 2, — 326 тысячъ, на Казиміръ нынѣ капиталъ по смѣтѣ уже собранъ въ 560 тысячъ рублей.

Стоимость казармъ для рабочихъ составляетъ 206,000 рублей.

Угольные копи наслѣдниковъ Крамста, лежащія близъ самой станціи Сосновице еще болѣе. Общее пространство земли, принадлежащее крамсту простирается до 2,000 десятинъ. Кромѣ копей Георга, Игнатій и Вильгельмъ давшія въ 1878 году болѣе 15 милліоновъ пудовъ закладываются новыя шахты и разработка ихъ начнется какъ только будетъ увѣренность, что уголь можетъ быть вывезенъ, такъ какъ уже нынѣ нынѣшняя добыча угля задерживается Варшавско-Вѣнской желѣзною дорогою, за неимѣніемъ достаточнаго подвижнаго состава и невозможности прибавить угольныхъ поѣздовъ. Шахты Крамста въ ноябрѣ 1879 года, требовали ежедневно по меньшей мѣрѣ, 80 вагоновъ въ день, между тѣмъ желѣзная дорога могла дать едва только по 55 вагоновъ. Тоже самое надо сказать и о всѣхъ прочихъ копияхъ, отъ которыхъ слышатся постоянныя жалобы на невозможность увеличивать производство за неимѣніемъ на Варшавско-Вѣнской дорогѣ достаточнаго подвижнаго состава, и на невозможность увеличить число угольныхъ поѣздовъ.

Варшаво-Вѣнская желѣзная дорога, по потребованному отъ нея, Варшавской комиссіей, офиціальному свѣдѣнію, заявила: что въ 1871 году, когда по всей линіи былъ еще одинъ рельсовый путь, перевезено по Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ $15\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ угля, въ 1878 году при существованіи втораго пути на протяженіи Варшава Колюшки, $46\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ, что крайній предѣлъ болѣе чего въ настоящемъ состояніи дороги не можетъ быть перевезено составитъ около 70 милліоновъ пудовъ, счи-

тая впрочемъ въ томъ числѣ и заграничный уголь, идущій по Варшаво-Бромбергской дорогѣ, но что по укладкѣ втораго пути на всей линіи, не сокращая необходимаго товарнаго движенія возможно будетъ перевезти до 200 милліоновъ пудовъ. Но врядъ-ли такое предположеніе Варшавско-Вѣнской дороги вѣрно.

При среднемъ составѣ поѣзда въ 40 вагоновъ и при перевозкѣ среднимъ числомъ въ поѣздѣ до 24,000 пудовъ, является необходимымъ для перевозки 200 милліоновъ пудовъ въ годъ, перевозить ежедневно 548,520 пудовъ, что раздѣленное на 24,000 пудовъ составляетъ 22 поѣзда, за исключеніемъ 6 пассажирскихъ и другихъ товарныхъ поѣздовъ.

Изъ отчета за 1878 г. усматривается, что изъ 111 милліоновъ пудовъ грузовъ перевезено къ Варшавѣ $78\frac{1}{2}$, а отъ Варшавы $32\frac{1}{2}$ милліон. пудовъ, и что всего каменнаго угля перевезено $46\frac{1}{2}$ милл. пудовъ, Засимъ сверхъ угля было перевезено 32 милліона пудовъ къ Варшавѣ.

Но какъ съ развитіемъ угольнаго прозводства одновременно развивается и прочая промышленность, то можно безошибочно принять, что и движеніе прочихъ товаровъ увеличится по крайней мѣрѣ до 50 мил. пудовъ для которыхъ потребно еще 6 поѣздовъ что составитъ съ пассажирскими 34 поѣзда въ день въ каждую сторону.

Николаевская желѣзная дорога достигшая отправленія 42 паръ поѣздовъ вынуждена была уложить третьи полустанціи и принимать грузы на 3 станціяхъ, такъ какъ иначе недостатокъ выгрузныхъ платформъ для 32 поѣздовъ недозволилъ бы отпра-

ленія ихъ, Вѣнская же дорога и при исполненіи проектируемыхъ увеличеніи развѣздныхъ путей уложеніи 2-го пути и проч. не будетъ въ состояніи дать 34 пары поѣздовъ въ день при условіяхъ обязательной не медленной выгрузки на конечной станціи.

Но всетаки вопросъ о снабженіи нынѣшнихъ потребностей Домбровскаго угля если нѣсколько и удовлетворится то слѣдуетъ озаботиться о направленіи этого горючаго матеріала въ такія мѣстности, куда онъ еще не проникалъ и гдѣ въ немъ ощущается настоятельная потребность, и этимъ дать возможность углепромышленникамъ Домбровскаго бассейна развить еще болѣе свое полезное производство.

Домбровскимъ углемъ съ выгодой могутъ отапливаться кромѣ всѣхъ дорогъ Царства Польскаго, лежащихъ какъ на лѣвомъ, такъ и на правомъ берегу Вислы, дороги:

1. Варшаво-Петербургская по крайней мѣрѣ до Динабурга и отъ Вильны до Эйдкунена.

2. Брестъ-Граевская.

3. Часть Кіево-Брестской.

4. Часть Брестъ-Московской, и кромѣ того всѣ промышленныя и фабричныя заведенія, лежащія вдоль и вблизи этихъ дорогъ, а такихъ весьма много и отъ всѣхъ ихъ слышатся постоянныя жалобы, на недостатленія желѣзными дорогами имъ горючаго матеріала.—Такихъ жалобъ болѣе всего на Петербурго-Варшавскую желѣзную дорогу, которая рѣшительно отказывается перевозить уголь, или ставить для этого невозможныя условія. Такъ Управленіе Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги вслѣдствіе прозъбъ промышленниковъ Бѣлостока, Гродна, Вильны и Ковно, входило въ сношеніе съ Совѣтомъ Управленія Главнаго

Общества, дабы установить прямое сообщеніе для каменнаго угля между Границкою-Сосновицкою и Домбровскою станціями Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, съ станціями: Бѣлостокъ, Гродно и Вильно Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, предлагая съ своей стороны понизить ставки на 20% противъ ставокъ мѣстнаго каменно-угольнаго тарифа для Варшавы, въ случаѣ исчисленія провозной платы по С.-Петербурго-Варшавской линіи соразмѣрно разстоянію на такихъ же основаніяхъ, причемъ было и обращено вниманіе Главнаго Общества на необходимость имѣть на своей дорогѣ подвижной составъ для перевозки угля и приспособленіе для его перегрузки въ ширококолейныя вагоны. Главное Общество на это предложеніе отвѣтило, что за неимѣніемъ на Петербурго-Варшавской дорогѣ специальныхъ вагоновъ для перевозки каменнаго угля, учрежденіе прямаго сообщенія для перевозки его возможно лишь въ такомъ случаѣ, если владѣльцы копей, заинтересованные въ этомъ дѣлѣ, согласятся устроить вагоны на свой счетъ. Только при этомъ условіи и при перевозкѣ угля цѣлыми поѣздами въ составѣ не менѣе 25 вагоновъ провозная плата можетъ быть понижена до тѣхъ размѣровъ, какіе окажутся выгодными для обѣихъ сторонъ. Очевидно, что такое предложеніе равнялось отказу.

Петербургско-Варшавская желѣзная дорога въ 1877 году получила съ Варшавско-Вѣнской дороги:

Домбровскаго угля	363,206	пуд.
Заграничнаго силезскаго	67,875	»
» кузнечнаго для мастерскихъ	5,000	»
Всего	463,081	»

въ 1878 году только:

Домбровскаго угля. 472,844 »

Изъ этого числа отправлено съ Варшавской станціи.

Въ Петербургъ 600 пуд.

„ Вилковышки. 600 „

„ Гродно. 1,200 „

Остальное количество было употреблено дорогой для своихъ надобностей.

Въ 1879 году по 1-е ноября, отправлено съ Варшавской станціи:

Въ Бѣлостокъ 76,800 пуд.

„ ст. Лоховъ. 600 „

„ „ Воломинъ 12,352 „ *)

Постоянное увеличеніе провоза каменнаго угля по Петербурго-Варшавской дорогѣ не смотря на дороговизну и неудобства провоза доказываетъ крайнюю потребность въ горючемъ матеріалѣ въ этихъ мѣстностяхъ, въ особенности Бѣлостокѣ, гдѣ большое количество суконныхъ фабрикъ, дѣйствующихъ паромъ. Сама же дорога отопливаетъ углемъ лишь товарные паровозы отъ Варшавы до станціи Порѣчье, на разстояніи 269 верстъ, всѣ же пассажирскіе паровозы отъ самой Варшавы, равно какъ и товарные отъ ст. Порѣчье отопливаются дровами. Между тѣмъ цѣнность дровъ ежегодно увеличивается и по собраннымъ даннымъ, нынѣ

Въ Варшавѣ сажень дровъ . 17 р. 36 к.

» Бѣлостокѣ » » 19 » — »

» Гроднѣ » » 12 » 33 »

*) По официальнымъ свѣдѣніямъ начальника 5-го участка топлива и начальника Варшавской станціи Петербурго-Варшавской желѣзной дороги.

» Вильнѣ	»	»	14	» — »
» Динабургѣ	»	»	12	» 50 »
» Вержболовѣ	»	»	15	» 68 » *)

такъ что рѣшительно не понятно, почему Петербурго-Варшавская дорога не хочетъ перейти на минеральное топливо, когда рядомъ съ ней Варшавско-Тереспольская дорога давно отопливаетъ весь свой подвижной составъ только Домбровскимъ углемъ, при чемъ цѣны на дрова, въ мѣстностяхъ черезъ которыя она проходитъ, никакъ не выше тѣхъ цѣнъ, которыя по С.-Петербурго-Варшавской линіи, сажень дровъ:

Въ Бѣлостокѣ	стоитъ	19 р. — к.	
» Брестѣ	»	14 » 50 »	**)

Цѣна Домбровскаго угля считая провозъ по соединительнымъ вѣтвямъ къ главнымъ станціямъ, лежащихъ близъ копей, т. е. на станціи Граница 35 к. а на станціи Сосновице отъ 33 до 36 к. за корецъ. Корецъ $244\frac{1}{2}$ ф., или 6 пудовъ $4\frac{1}{2}$ фунт. разница 33 и 36 коп. зависитъ отъ качества угля такъ что среднимъ числомъ можно считать на мѣстѣ главной станціи отправления 6 коп. за пудъ. Провозъ по соединительной вѣтви съ Варшавско-Вѣнской къ Петербургской желѣзной дорогѣ на Прагѣ (такъ какъ для облегченія перегрузки ничего не сдѣлано) обходится 1,04 коп., что крайне дорого и со временемъ, при малѣйшемъ для этого приспособленіи, долженъ конечно понизиться. Отъ Домбровы до Варшавы 281 верста, отъ Варшавы до Вильны 386 верстъ, всего 667 в.,—

*) По официальнымъ свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ директора дороги Варшаво-Петербургской и Бѣлостокскаго полиціймейстера.

**) По официальнымъ свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ директора дороги Варшаво-Петербургской и Бѣлостокскаго полиціймейстера.

по предѣльному тарифу $1/65$ коп. съ версты и пуда составитъ приблизительно $10\frac{1}{4}$ коп., прибавивъ къ этому стоимость 6 коп. за перегрузку, перевозку по соединительной вѣтви 1,04 и выгрузку на мѣстѣ $1/2$ копѣйки, въ Вильнѣ пудъ угля обойдется 17,8 коп.

Принятые серьезныя мѣры Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогой къ усиленію каменно-угольныхъ поѣздовъ, покупкой подвижнаго состава и проложеніемъ другой пары рельсовъ и усиленіемъ водоснабженія, возбудили дѣятельность углепромышленниковъ.

Девять новыхъ шахтъ заложены въ окрестностяхъ Домбровы, наслѣдниками Крамста и Компаніею Варшавскаго общества каменно-угольной и горнозаводской промышленности. Въ два, три года, какъ сказано выше продуктивность каменнаго угля должна удвоиться и дойти до 120—130 милліоновъ пудовъ, и если дать этому, столь необходимому, горючему матеріалу исходъ, то нѣтъ сомнѣнія, что угольное дѣло пойдетъ еще далѣе, а Варшавско-Вѣнская дорога не будетъ въ состояніи, не смотря на двойной свой путь, вывозить все количество добываемаго угля въ Домбровскихъ копахъ. Но предположивъ даже, что Варшавско-Вѣнская дорога, при громадномъ подвижномъ составѣ, при усиленныхъ развѣздныхъ путяхъ, удовлетворила бы Домбровскихъ углепромышленниковъ, то и въ такомъ случаѣ идя только къ сѣверу и не имѣя возможности безъ перегрузки, по своей узкой колеѣ, передавать уголь въ прямомъ направленіи на правый берегъ Вислы *) и удаляясь отъ южныхъ

*) Слѣдуетъ обратить вниманіе и на то обстоятельство, что соединительная вѣтвь при своемъ нынѣшнемъ устройствѣ не можетъ перевозить болѣе груза, какъ 17 милліоновъ пудовъ въ годъ

губерній, страдающихъ всего болѣе отъ недостатка горючаго матеріала, — Домбровскій уголь не принесъ бы еще той пользы, которую онъ несомнѣнно дастъ при возможности направленія его прямо въ наши южныя губерніи. Такой исходный пунктъ могъ бы быть при постройкѣ давно проектируемой Ивангородъ-Домбровской желѣзной дороги.

Необходимость этой линіи признана давно, что доказывается уже совершенными нѣсколькими изысканіями и составленными проектами, представленными высшему правительству.

О постройкѣ этой дороги были дѣлаемы представленія высшей военной властію Царства Польскаго, какъ необходимой въ стратегическомъ отношеніи.

Горнопромышленники Привислянскаго края, имѣющіе свои заводы въ Кѣлецкой и Радомской губерніяхъ, черезъ которыя Ивангородъ-Домбровская линія должна пройти—умоляютъ о ея проведеніи, такъ какъ до сихъ поръ руда и каменный уголь подвозится къ доменнымъ печамъ и къ чугунно-плавильнымъ заводамъ на конныхъ подводахъ, по непроѣзднымъ проселочнымъ дорогамъ. Въ этихъ же двухъ губерніяхъ находятся богатые известковые каменоломни и известковые заводчики не въ состояніи конкурировать съ иностранной известью привозимою до Варшавы и далѣе изъ Германіи и Австріи.

По полученнымъ свѣдѣніямъ отъ завѣдывающаго горною частію въ Царствѣ Польскомъ въ 1878 году добыто и выдѣлено, кромѣ каменнаго угля частными промышленниками:

Галмея	3.801,062 пуд.
Выплавлено цинка	165,669 „
Желѣзной руды	489,628 „

Огнеупорной глины.	38,715	„
Выплавлено чугуна.	184,773	„
Отлито и эмалировано	347,639	„
Приготовлено желѣза.	3,775	„
Выковано желѣза	56,420	„
Выковано и проплющено мѣди	25,180	„
Приготовлено стальныхъ рельсовъ	154,800	„
		5.267,661 пуд.

На казенныхъ заводахъ:

Въ желѣзныхъ и галмей- ныхъ рудникахъ добыто руды, галмея и выплаве- но чугуна и цинка	1.534,355	„
---	-----------	---

Всего. . . 6.802,016 пуд.

Къ этому надо прибавить, что на рельсовомъ заводѣ выработано будетъ въ настоящемъ 1880-мъ году, болѣе 1 милліона пудовъ рельсовъ, слѣдовательно производство въ два года увеличилось на одномъ заводѣ въ 7 разъ.

Кажется, что о настоятельной необходимости Домброво-Ивангородской дороги говорить нечего, она признана правительствомъ, о ней умоляетъ частная промышленность, самая важная для нашего отечества, чугунно-желѣзно-плавильная и угольная.

Но за то съ другой стороны можетъ нѣтъ дороги, которая потребовала бы болѣе тщательнаго изысканія какъ Домбровско-Ивангородская, соединяя въ себѣ важность стратегическую и промышленную.

Не касаясь перваго вопроса, а перейдя къ про-

мышленному ея значенію, стоитъ бросить бѣглый взглядъ на геологическую карту, составленную Пушемъ, Гемпелемъ, Карналомъ и Ремеромъ, — чтобы убѣдиться, что доменные и известковыя печи, чугуно-плавильные заводы, каменоломни, добываніе руды и галмея, разбросаны по вышепоименованнымъ Кѣлецкой и Радомской губерніямъ, а потому при проведеніи желѣзно-дорожнаго пути, частныя интересы будутъ сильно затронуты и каждый владѣлецъ завода будетъ стараться о направленіи дороги болѣе для него выгодномъ, къ этому присоединятся и маленькіе города, неимѣющіе порядочныхъ путей. Всѣ эти интересы объясняютъ тѣ разнородные проекты и изысканія, которыя были сдѣланы для соединенія Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги съ Привислянской къ крѣпости Ивангороду, стоящей на этой послѣдней линіи, причемъ пунктъ Ивангорода былъ всѣми избираемъ въ предположеніи, что правительство въ виду стратегическаго значенія этой крѣпости безусловно потребуетъ примкнуть новый путь къ этому мѣсту.

Главные проекты, по которымъ сдѣланы были изысканія, суть слѣдующіе:

1) Отъ станціи Колюшки къ которой примыкаетъ фабрично-Лодзинская дорога.

2) Отъ станціи Лазы, и

3) Отъ Домбровы.

Первый проектъ кажется не заслуживаетъ никакого вниманія, такъ какъ въ прямомъ направленіи къ Ивангороду, дорога бы миновала почти совсѣмъ Кѣлецкую губернію и самыя богатые горныя заводы, — а если же съ Колюшекъ идти къ городу Кѣльцы, т. е. на югъ и потомъ опять подыматься на сѣверъ, то путь этотъ совершенно излишне бы удли-

нился. Линія эта была проектирована болѣе для того, чтобы потомъ имѣть возможность отъ города Лодзь вести дорогу на Калишъ, или къ другому пункту Прусской границы и имѣть такимъ образомъ болѣе прямое сообщеніе съ Бреславлемъ.

Второй проектъ былъ предложенъ въ виду того, что подходъ дороги къ станціи Лазы болѣе удобенъ и сократилъ бы на нѣсколько верстъ весь путь.

Станція Лазы отъ Домбровы всего въ 20 верстахъ и сама Домброва, лежащая почти въ равнинѣ не можетъ представлять большихъ трудностей въ техническомъ отношеніи. Всѣ проекты были дѣлаемы на постройку узкоколейнаго заграничнаго пути, какъ выстроены всѣ дороги лѣваго берега Вислы.

Но если Ивангородъ-Домбровская линія когда-либо должна быть выстроена, преимущественно какъ линія для перевозки каменнаго угля, то не подлежитъ никакому сомнѣнію, что она должна быть ширококолейная дабы она могла передавать свои грузы на правый берегъ Вислы въ прямомъ сообщеніи, безъ перегрузки. Весь грузъ, который ей преимущественно предстоитъ возить, будетъ заключаться въ сыромъ малоцѣнномъ матеріалѣ, какъ уголь, руда, галмея, чугуны, желѣзо и обратнымъ путемъ хлѣбъ. Можно достовѣрно сказать, что постройка Ивангородъ-Домбровской дороги узкой колеей дастъ ей едва возможность существовать и не принесетъ и десятой доли ожидаемыхъ отъ нея выгодъ. Варшавско-Вѣнская дорога конечно употребитъ всѣ усилія, чтобы наибольшее количество грузовъ притянуть къ себѣ, а при пониженіи ея ставокъ и по прежней привычкѣ большая часть груза пойдетъ на Варшаву, гдѣ и къ самой перегрузкѣ уже привыкли. Прямое же сообщеніе отъ

Домбровы на Привислянскую дорогу дастъ возможность сырымъ грузамъ идти черезъ Ковель на Кіево-Брестскую дорогу, а черезъ Луковъ на Варшаво-Тереспольскую, Московско-Брестскую и Брестъ-Граевскую.

По сдѣланнымъ изысканіямъ проектируемая Домброво-Ивангородская линія будетъ протяженіемъ 240 верстъ, отъ Ивангорода до Лукова 57 верстъ, отъ Лукова до Бреста 90 верстъ, всего 387 верстъ.

Отъ Варшавы до Домбровы 281 в.

» » » Бреста . 200 »

Всего 481 верста, слѣдовательно Брестъ отъ Домброва черезъ Ивангородъ будетъ ближе на 94 в.

Очевидно, что уголь, желѣзо и иностранные товары, идущіе на Варшаво-Тереспольскую и Московско-Брестскую дороги, всѣ пойдутъ на Ивангородъ, имѣя 94 версты менѣе, а главное безъ перегрузки.

Бѣлостокъ отъ Варшавы 161 верста, слѣдовательно отъ Домбровы 442 версты, — Бѣлостокъ отъ Бреста 127. — Брестъ отъ Домбровы черезъ Ивангородъ 387 верстъ, — всего 514 верстъ. Варшава отъ Бѣлостока 261 верста, а отъ Домбровы 281, всего 442 версты, слѣдовательно Бѣлостокъ отъ Домбровы черезъ Ивангородъ будетъ на 72 версты далѣе, но пробѣгъ этихъ 72 верстъ будетъ конечно выгоднѣе, чѣмъ необходимая перегрузка въ Варшавѣ. Такъ какъ стоимость провоза пуда угля возвысится на $\frac{72}{65}$ копѣйки, что составляетъ приблизительно 1,11 коп. а перегрузка обходится 1,04 копѣйки, то эта бездѣльная разница въ $\frac{17}{100}$ коп. вознаградится скорѣйшей

прямой доставкой, безъ перегрузки, при которой трата отъ ломки и крошки угля весьма значительна, и уголь на Варшавско-Петербургскую дорогу могъ бы идти и черезъ Варшаву и черезъ Брестъ. Затѣмъ излишне было бы далѣе доказывать до какой степени желѣзная дорога безусловно ширококолейная отъ Домбровы до Ивангорода не только необходима, но есть насущная потребность не отдѣльнаго края и отдѣльной промышленности, то есть вѣрное средство обезпечить навсегда десятки губерній необходимѣйшимъ для жизни, послѣ насущнаго хлѣба, матеріаломъ горючимъ, безъ котораго немислимо какое-либо фабричное и промышленное производство, да и самое движеніе желѣзныхъ дорогъ.

Теперь слѣдуетъ исчислить на какое разстояніе уголь можетъ выдержать перевозку и до которыхъ центровъ онъ можетъ доходить изъ польскихъ копей, при настоящей цѣнности дровъ. Для этого опредѣленія необходимо имѣть данныя, какое отношеніе угля къ дровамъ?

По этому представляются здѣсь таблицы показывающія результаты, произведенные на Курско-Кіевской и на Московско-Рязанской желѣзныхъ дорогахъ.

Результаты опытовъ отопленія паровозовъ Донецкимъ каменнымъ углемъ горно-промышленнаго общества, произведенные въ мартѣ и апрѣлѣ 1877 г. на Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ между Кіевомъ и Нѣжиномъ.

М А Р Т Ъ.		Количество пройденныхъ па- ровозами верстъ.				Расходъ топ- лива.		На версту угля въ пудахъ.	Количество угля въ пудахъ со- отвѣтствующее $\frac{1}{4}$ куб. саж. дровъ т. е. пог. саж.
		Съ поѣздами.		Резервъ.	Маневрами.	Дровъ въ погонныхъ сажен. т. е. $\frac{1}{4}$ куб. саж.	Угля въ пудахъ.		
		Пассажи- рскими.	Товаропасса- жирскими.						
На участкѣ между Нѣжиномъ и Кіевомъ									
Пассажирскіе паровозы.	{ 1	3751	—	335	490	11	1800	0,465	27
	{ 2	2178	—	197	340	4	1375	0,569	33
	{ 3	3751	—	354	630	16	1650	0,449	26
	{ 4	3509	—	344	560	9	1850	0,646	38
Товарные паровозы.	{ 1	1815	2106	292	330	10	3025	0,956	33
	{ 2	—	3426	196	290	9	3125	0,927	32
	{ 3	—	2790	168	1760	20	2250	0,764	26
	{ 4	242	2324	208	672	8	2050	0,861	29
	{ 5	—	3440	278	150	6	3200	0,970	31
	{ 6	—	3026	12	120	7	3150	1,107	38
	{ 7	—	3433	99	570	27	2950	1,051	36
	{ 8	121	3428	14	250	18	2970	0,992	34
	{ 9	121	2127	101	560	15	2200	1,109	38
	{ 10	—	3052	42	1118	43	2425	1,176	40
	{ 11	121	3377	59	220	31	2650	1,055	36
						Средній.		0,532	
						Средній		0,992	33

А П Р Ъ Л Ъ.

Пассажирскіе паровозы.	{ 1	3720	114	308	740	9	2000	0,468	27
	{ 2	3025	—	297	614	11	1700	0,537	31
						Средній		0,502	
Товарные па- ровозы.	{ 1	1455	1628	289	510	31	1750	0,960	33
	{ 2	242	2956	310	520	16	1975	0,663	23
	{ 3	219	3298	45	861	4	2900	0,778	27
	{ 4	231	1913	95	2031	10	1850	0,708	24
						Средній		0,779	27
						Среднее за 2 мѣсяца			30

Результаты тѣхъ же опытовъ, произведенныхъ въ 1878 году, въ октябрѣ и ноябрѣ мѣсяцахъ, между Кіевомъ и Нѣжиномъ и между Нѣжиномъ и Коно-топомъ.

О К Т Я Б Р Ъ.	Количество пройденныхъ паровозами верстъ.				Расходъ топлива.		На версту угля въ пудахъ.	Количество угля въ пудахъ соответствующее $\frac{1}{4}$ куб. саж. дровъ т. е. пог. саж.	
	Съ поѣздами.		Резервъ.	Маневрами.	Дровъ въ погонныхъ сажен., т. е. $\frac{1}{4}$ куб. саж.	Угля въ пудахъ.			
	Пассажирами.	Товаропассажирскими.							
Между Кіевомъ и Нѣжиномъ.									
1	—	4218	228	90	8	3245	0,788	34	
2	—	3837	261	525	10	1805	0,462	20	
3	—	3353	132	240	9	2545	0,794	34	
4	—	4200	105	375	21	2500	0,699	30	
5	—	2923	78	2070	7	2250	0,597	26	
6	—	3347	255	200	9	2375	0,723	31	
7	—	1640	105	190	5	1150	0,712	32	
8	121	2433	214	2300	2	1850	0,484	21	
9	—	1955	46	240	11	1550	0,943	41	
Между Нѣжиномъ и Конотопомъ.									
1	—	3323	231	739	12	2400	0,678	29	
2	—	1927	189	320	5	1200	0,587	25	
3	—	3096	365	424	—	2400	0,652	28	
4	—	1921	140	263	4	1410	0,703	30	
5	—	3293	247	444	4	2370	0,664	29	
6	—	3622	148	250	18	2350	0,758	33	
7	—	2473	157	551	9	1475	0,971	42	
							0,700	30	

Н О Я Б Р Ь.		Количество пройденныхъ паровозами верстъ.				Расходъ топлива.		На версту угля въ пудахъ.	Количество угля въ пудахъ соответствующихъ ¹ / ₄ куб. саж. дровъ т. е. пог. саж.	
		Съ поѣздами.		Резервъ.	Маневрами.	Дровъ въ погонныхъ сажен., т. е. ¹ / ₄ куб. саж.	Угля въ пудахъ.			
		Пассажирами.	Товаропассажирскими.							
Между Кіевомъ и Нѣжиномъ.		1	—	4194	259	300	16	3400	0,865	32
	2	—	2923	153	140	5	2400	0,823	30	
	3	—	4055	128	265	13	3700	0,977	36	
	4	—	4202	112	90	14	2900	0,761	28	
	5	—	4186	107	80	8	3250	0,810	20	
	6	—	2439	64	2590	12	2800	0,877	32	
	7	—	2560	191	110	16	1800	0,834	31	
	8	—	4085	269	648	5	2350	0,536	20	
	9	—	4050	167	502	17	3150	0,828	30	
	10	—	4115	127	320	13	3200	0,826	30	
	11	—	1386	70	110	12	1100	1,054	39	
	12	—	1053	81	2420	12	1600	0,918	34	
Между Нѣжиномъ и Конотопомъ.		1	89	3421	304	260	33	1700	0,642	24
							Среднее.		0,827	30

Среднее за два мѣсяца 30
или въ куб. саж. пуд. 120

Результаты тѣхъ-же опытовъ, произведенныхъ въ октябрѣ и ноябрѣ мѣсяцахъ 1877 г. между Нѣжиномъ и Конотопомъ каменнымъ углемъ Юза.

О К Т Я Б Р Ь.										
Между Нѣжиномъ и Конотопомъ.		1	—	1963	167	924	9	1700	0,758	33
		2	—	3253	303	89	8	1700	0,459	20
		3	—	3173	252	126	11	2575	0,864	37
		4	89	3007	285	226	16	1725	0,619	27
								Среднее.		0,675
Н О Я Б Р Ь.										
Между Нѣжиномъ и Конотопомъ.		1	—	3773	329	—	3	2560	0,652	24
		2	89	3026	261	—	39	1850	1,002	37
								Среднее.		0,827

Среднее за два мѣсяца $29\frac{1}{2}$
или въ куб. саж. пуд. 118

Результаты опытовъ надъ дровами и каменнымъ углемъ, произведенныхъ на Московско-Рязанской желѣзной дорогѣ въ 1876—1877 годахъ.

Названіе испытаннаго топлива.	Сколько идетъ 12-ти-вершк. дровъ на 1000 верстъ сред. состава поѣз. изъ 29 груз. вагон.	Сколько идетъ на версту производит. пробѣга кубич. футъ.	1 футъ топлива испаряетъ фунтовъ воды.	На 1 кубич. саж. соснов. дровъ сколько идетъ другаго топлива.	Количество топлива относ. соснов. дровъ по нестгораемой способности.	Количество золы.	Количество сѣры.	Количество воды гигроскопическ.	Число опытовъ.	Число верстъ, сдѣланныхъ при опытахъ.
	пог.саж.			саж.						
1. Дрова дубовыя (го- довыя	20,3	1,71	4,3	0,69	1,23	15	—	—	3	327
2. Дрова березовыя (очень хор.) . . .	24,2	2,20	4,4	0,88	1,15	1	—	25	2	218
3. Дрова сосновыя. .	29,5	2,53	3,5	1,00	1,00	15	—	24	2	218
4. » еловыя сред- нія	31,4	2,67	3,2	150	0,91	15	—	28	3	327
5. » осиновыя(мел- кія	42	3,60	2,9	141	0,83	16	—	27	2	218
6. » мѣшаныя. . .	32	2,74	3,4	180	0,97	15	—	27	60	7780
7. Старыя шпалы . .	29	2,49	3,5	0,94	1,10	—	—	—	3	473
8. Каменный уголь ва- лійскій (крупн.) . .	пуд. 789,8	31,56	7,8	пуд. 106	2,23	5	0,9	5	16	1740
9. Кам.уголь Тирокскій	950,5	38,00	6,4	129	1,83	95	1	6	15	1630
10. » Никесскій	722	28,88	8,5	98	2,40	45	—	5	6	654
11. » Русскій Чулковскій	2750	110	—	375	—	25	2,85	—	30	2550
12. Брикеты Кардбивъ № 1.	710,5	28,4	8,5	96	2,43	7	слѣды.	100%	26	2749
13. » № 2.	840	33,6	7,8	113	2,23	85	—	10	16	1700
14. » № 3.	950,5	28	7,3	128	2,80	9	—	10	8	856
15. Коксъ	1212	48,4	6,8	163	1,94	—	—	—	2	218
16. Торфъ ручной прессовки	3000	120	—	405	—	—	—	—	3	436

Опыты съ торфомъ производились въ февралѣ, надо полагать, что еслибы опыты производились одновременно съ другими, то количество торфа вышло бы менѣе.

Всѣ эти опыты и исчисленія хотя и не произведенные Домбровскимъ углемъ могутъ служить и для этого послѣдняго мѣриломъ, такъ Домбровскій уголь, какъ пламенный но не спекающійся, по собраннымъ свѣдѣнїямъ на дорогахъ Привислянскаго края, гдѣ столь подробныхъ опытовъ, какъ выше сказано, дѣлаемо не было, но по собраннымъ на этихъ дорогахъ даннымъ эти послѣднїе близко подходятъ къ результатамъ вышеупомянутыхъ таблицъ, такъ Привислянская дорога полагаетъ что:

115 пуд. Домбровскаго угля
замѣняетъ 1 саж. сосн. дровъ.

Варшавско-Вѣнская, что
108 пуд. угля замѣняетъ . . . 1 » » »

Тереспольская что
113 пуд. угля замѣняетъ . . 1 » « »

С.-Петербурго Варшавская что
120 пуд. угля замѣняетъ . . 1 » » »

Разница въ опытахъ можетъ быть объяснена не только качествомъ и сухостью дровъ взятыхъ для опыта, но главнымъ образомъ непривычкой машинистовъ обходиться съ минеральнымъ топливомъ. Предположеніе это подтверждается и тѣмъ, что найвыгоднѣйшая пропорція для угля на Варшавско-Вѣнской, которая съ самаго начала своего существованія работаетъ на углѣ, за нею идетъ Тереспольская, также перешедшая вся на уголь, затѣмъ Привислянская работающая на углѣ и на дровахъ самое же невыгодное отношеніе Петербурго-Варшавской почти исключительно отопливающей всѣ паровозы дровами. А потому безошибочно можно принять среднимъ числомъ 110 пудовъ угля въ замѣнъ одной сажени сосновыхъ дровъ. Дрова приняты сосновыя, такъ какъ большая

часть опытовъ дѣлалась ими и они составляютъ среднее между березовыми и еловыми и смѣшанными. Дубовыя дрова почти не въ употребленіи но ихъ дороговизнѣ. Наконецъ и цѣны дровъ, собранныя оффиціальнымъ путемъ Варшавской комисіей большею частію показаны на сосновыя дрова:

Цѣнность дровъ сосновыхъ за кубическую сажень:

въ Варшавѣ	17 р. 36 к.
» Бѣлостокѣ	19 » — «
» Вильнѣ	14 » — »
» Гроднѣ	12 » 33 »
» Вержболовѣ	15 » 68 »
» Динабургѣ	12 » 50 »
» Витебскѣ	12 » — »
» Брестѣ	14 » 50 »
» Минскѣ	11 » 75 »
» Оршѣ	9 » 25 »
Смоленскѣ	11 » 60 »
Кіевѣ *)	18 » — »

Цѣны эти поставщиковъ и оптовыхъ торговцевъ, рыночныя цѣны выше и во всякомъ случаѣ слѣдуетъ къ этому еще прибавить развозку, распилку и колку дровъ. Первая т. е. развозка несравненно значительнѣе развозки угля, такъ на кубическую сажень дровъ идетъ 110 пудовъ угля, а всѣ въ кубической сажени сосновыхъ дровъ 240 пудовъ, распилка и расколка дровъ платится въ Варшавѣ по 2 руб. съ сажени, но принявъ при значительномъ количествѣ только 1 р. 50 к. за эту работу, то всѣ выше показанныя цѣны слѣдуетъ еще увеличить на 1 р. 50 к.

*) Цѣна на пристани.—Свѣдѣніе доставлено Предсѣдателемъ Кіевской Подкомисіи, остальные цѣны доставлены отъ Управленій дорогъ.

Для опредѣленія во что обойдется уголь въ известной мѣстности, слѣдуетъ взять:

- 1) его цѣнность на шахтѣ,
- 2) количество верстъ, которое онъ долженъ пройти, считая по $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты.
- 3) 1,04 копѣйки за перегрузку и проходъ его по соединительной вѣтви, если онъ идетъ черезъ Варшаву, и
- 4) $\frac{1}{2}$ копѣйки за выгрузку его на мѣстѣ.

При такихъ расчетахъ уголь идущій изъ Домбровы въ Бѣлостокъ 442 версты обойдется:

Провозъ	6,80 к.
Перегрузка и соединительная вѣтвь . .	1,04 »
Выгрузка на мѣстѣ.	0,50 »
Стоимость угля	6,00 »
Итого . .	14,34 к.

Изъ Домбровы въ Вильну 667 верстъ.

Провозъ	10,26 к.
Перегрузка и соединительная вѣтвь . .	1,04 »
Выгрузка на мѣстѣ.	0,50 »
Стоимость угля	6,00 »
Итого . .	17,80 к.

Изъ Домбровы въ Вержболово на Вильну 844 вер.

Провозъ	13,00 к.
Перегрузка и соединительная вѣтвь . .	1,04 »
Выгрузка на мѣстѣ.	0,50 »
Стоимость угля.	6,— »
Итого . .	20,54 к.

Отъ Домбровы до Динабура 829 верстѣ.

Провозъ	12,75 к.
Перегрузка и соедин. вѣтвь	1,04 »
Выгрузка на мѣстѣ	0,50 »
Стоимость угля	6,00 »
Итого	20,29 к

Отъ Домбровы до Витебска 10,73 к.
версты:

Провозъ.	16,50 к.
Перегрузка и соедин: вѣтвь	1,04 »
Выгрузка на мѣстѣ.	0,50 »
Стоимость угля	6,00 »
Итого	24,04 »

Отъ Домбровы до Бреста черезъ Варшаву
481 верста:

Провозъ	7,40 к.
Перегрузка и соедин. вѣтвь.	1,04 »
Выгрузка на мѣстѣ	0,50 »
Стоимость угля	6,00 »
Итого	14,94 к.

При постоѣ Ивѣногородской линіи въ прямомъ
безперезрузочномъ сообщеніи:

Отъ Домбровы черезъ Ивангородъ до Бреста 387
верстѣ.

Провозъ	5,97 к.
Выгрузка на мѣстѣ.	0,50 »
Стоимость угля.	6,00 »
Итого	12,47 к.

Отъ Домбровы черезъ Ивангородъ, Брестъ до *Минска* 561 верста.

Провозъ	8,63 к.
Выгрузка на мѣстѣ	0,50 »
Стоимость угля	6,00 »
Итого	15,13 к.

Отъ Домбровы черезъ Ивангородъ, Брестъ до *Орши* 707 верстъ.

Провозъ	10,88 к.
Выгрузка на мѣстѣ	0,50 »
Стоимость угля	6,00 »
Итого	17,38 »

Отъ Домбровы черезъ Ивангородъ, Брестъ до *Смоленска*

Провозъ	13,00 »
Выгрузка на мѣстѣ	0,50 »
Цѣнность угля	6,00 »
Итого	19,90 к.

Отъ Домбровы черезъ Ивангородъ, Ковель до *Кіева* 948 верстъ.

Провозъ	14,58 к.
Выгрузка на мѣстѣ	0,50 »
Цѣнность угля	6,00 »
Итого	21,08 к.

Всѣ эти расчеты должны еще удешевиться если принять во вниманіе, что цѣна угля на мѣстѣ взята са мая дорогая и въ томъ расчетѣ, что корецъ 6 пудовъ,

между тѣмъ какъ корецъ 6 пудовъ $4\frac{1}{2}$ фунта и эти фунты откинуты для округленія чиселъ и могущей быть раструски угля, кромѣ того самый тарифъ можетъ быть еще пониженъ до $\frac{1}{70}$ какъ это уже обязательно для Донецкихъ лнй, и наконецъ перегрузка въ Варшавѣ и перегрузка по соединительной вѣтви по 1,04 копѣйки какъ уже неоднократно упоминалось, несообразно высока.—Но и этотъ тарифъ то есть $\frac{1}{70}$ могъ бы быть еще пониженъ для угля, такъ какъ уголь для всѣхъ дорогъ подходящихъ къ Варшавѣ будетъ обратный грузъ, напримѣръ Варшавско-Тереспольская дорога везетъ къ Варшавѣ около 16 милліоновъ пудовъ, а обратно имѣетъ только 6 милліоновъ пудовъ.

Угольные копи Московскаго бассейна.

Главные копи принадлежащія Московскому бассейну расположены въ Скопинскомъ уѣздѣ, Рязанской губерніи и въ Тульскомъ и Богородицкомъ уѣздахъ. Тульской губерніи, копи эти:

Чулковская
Оедоровская.
Побѣдинская.
Обидинская.
Новоселбинская.
Левинская.
Стубленская.
Дѣдиловская.
Малевская.
Таварковская.

Глубина залежей угля Московскаго бассейна всего

около 20 сажень отъ поверхности земли. Копи эти дали угля:

въ 1871 году	8.677.199	пудовъ.
» 1872 »	9.047,596	»
» 1873 »	9.350,000	»
» 1874 »	14.819,213	»
» 1875 »	25.658,606	»
» 1876 »	20.677,346	»
» 1877 »	18.520,980	»
» 1878 »	19.024,514	» (*)

Изъ всѣхъ этихъ копей заслуживаетъ особаго вниманія Чулковская копъ, Скопинскаго уѣзда, какъ по значительному своему производству, такъ и по большему, затраченному на это предпріятія капиталу.

Компанія Чулковскаго каменноугольнаго производства начала развѣдочныя работы и разработку угля въ 1870 году и до 1879 года добыла угля:

Крупнаго	24.476,295	пуд.
И мелкаго	6.569,510	»

Добыча эта ежегодно увеличивается; такъ въ первые два года существованія компаніи было добыто менѣе 1 милліона пудовъ, въ послѣднемъ 1878 году, 4¹/₂ милліона пудовъ, а за первые 6 мѣсяцевъ минувшаго 1879 года, около 2¹/₂ милліоновъ пудовъ. Весь этотъ уголь проданъ на близъ лежащія желѣзныя дороги и разныя фабрики и заводы, а именно:

На Московско-Рязанскую желѣзную	
дорогу,	530,000 пуд.
На Рязанско-Козловскую	10.677,000 „

(*) Свѣдѣнія эти доставлены изъ Горнаго Департамента по донесенію Маркисейдера 2-го Горнаго Округа.

На Козлово-Тамбовскую	2.895,000	„
„ Тамбовско-Саратовскую	510,000	„
„ Грязе-Царицынскую	430,000	„
„ Козлово-Воронежско-Ростовскую	293,000	„
„ Орловско-Грязскую	1.338,000	„
„ Ряжско-Вяземскую	1.174,000	„
„ Московско-Курскую	162,000	„
„ Курско-Кіевскую	300,000	„
Всего	18.309,000	пуд.
На Тульскій оружейный заводъ	458,000	„
„ Коломенскій машинный	2.217,000	„
„ Истринскій русскаго общества рельсоваго производства	1.149,000	„
„ фабрику Мамоновыхъ въ Москвѣ	112,000	„
„ суконную фабрику Тюляевыхъ на Нижегородск. желѣзн. дорогѣ	945,000	„
„ разныя фабрики въ Москвѣ, Ря- зани, Тулѣ и Коломнѣ	3.686,556	„
Итого	8.567,556	пуд.
Всего		26.876,556 пуд.

Мелкій уголь въ продажу не шелъ и употреблялся на отопленіе строеній и паровыхъ машинъ копей *).

Все пространство земли заарендованное обществомъ у частныхъ лицъ, крестьянскихъ обществъ, для эксплоатаціи угля занимаетъ 1,500 десятинъ. Пластъ угля мощностью отъ 2 до 4 аршинъ на глубинѣ отъ 14 до 20 сажень. Уголь пламенный не особенно хорошаго качества и относится къ бурымъ углямъ, содержитъ до 65% углерода, не коксируется.

*) Свѣдѣнія эти собраны на самихъ кояхъ.

Всѣхъ рабочихъ на копахъ до 800 человекъ, изъ коихъ 500 чернорабочихъ; почти всѣ мѣстные жители, или близъ лежащихъ губерній, преимущественно Тульской. Работы производятся днемъ и ночью и рабочихъ, смотря по старанію добываетъ отъ 80 коп. до 1 руб. 20 коп. въ день, такъ какъ плата не поденная, а заработная.

Производство этихъ копей можетъ быть значительно развито, какъ по значительному количеству земли, находящейся въ арендѣ у компаніи, такъ и по ея хорошему и рациональному вѣдѣнію дѣла, но надо дать средство сбыть съ выгодой добытый уголь и хотя Чулковскія копи и окружены желѣзными дорогами, но доступъ до нихъ далеко не легкій. Съ своей стороны компанія сдѣлала все что возможно, построила на свой счетъ желѣзную дорогу, чтобы соединиться съ Ряжско-Вяземскою линіею. Эта постройка стоившая значительнаго капитала не приноситъ той пользы, которую могла бы принести и кромѣ того можетъ въ каждую минуту быть закрыта по волѣ владѣльцевъ земель, черезъ которыя проходитъ.

Компанія Чулковского каменно-угольнаго производства въ 1871 году ходатайствовала предъ правительствомъ о постройкѣ рельсоваго пути отъ Скопинской желѣзной дороги къ Скопинскому руднику, съ тѣмъ, чтобы небольшая эта линія вошла какъ питательная вѣтвь въ составъ тогда выданной концессіи на Ряжско-Вяземскую желѣзную дорогу, но министръ путей сообщенія въ ходатайствѣ этомъ отказалъ, и хотя въ послѣдствіи, въ 1872 году постройка этой дороги и была разрѣшена, но безъ права обязательнаго отчужденія земель черезъ которыя линія прошла, безъ права выпуска облигацій и безпошлиннаго

ввоза изъ-за границы, предметовъ потребныхъ для постройки желѣзныхъ дорогъ.

Не менѣе того Чулковская компанія приступила къ постройкѣ дороги, длина которой нынѣ составляетъ 10 верстъ 45 сажень, разѣздныхъ путей и вѣтвей къ шахт амъ 6 верстъ 250 сажень, всего 16 верстъ—295 сажень. Для соединенія съ Ряжско-Вяземской желѣзной дорогой устроена товарная станція «Скопинъ-Чулковскій» и заключенъ особый договоръ съ этой дорогой для взаимнаго пользованія. Подвижной составъ принадлежащій желѣзной дорогѣ этой компаніи состоитъ изъ 3 паровозовъ и 65 товарныхъ вагоновъ, а въ случаѣ надобности вагоны нанимаются у сосѣднихъ дорогъ. Дорога принята 15 ноября 1872 года въ число дорогъ II-й группы, въ прямое безпергрузочное сообщеніе. Но при невозможности принудительнаго отчужденія земель, линія проведена крайне неудобно въ техническомъ отношеніи. Уклоны допущены до 0,04, а кривизны радіусомъ до 200 сажень. Нѣкоторая часть земли пріобрѣтена подъ дорогу по неимовѣрно высокой цѣнѣ, а нѣкоторые участки и до сихъ поръ находятся только въ арендномъ содержаніи, напримѣръ: на протяженіи 200 сажень дорога проходитъ по землѣ церковно-служителей села Чулкова, и такъ какъ Святѣйшимъ Синодомъ не была разрѣшена продажа этого участка то онъ находится нынѣ въ арендѣ Чулковской компаніи, по ежегодно возобновляемому арендному контракту, цѣна котораго все болѣе и болѣе возвышается и дошла уже почти до продажной цѣнности. Тоже самое и съ другими мелкими участками, находящимися подъ дорогой или вѣтвями ея. При открытіи движенія на линіи, по случаю неудобнаго устройства пути въ техническомъ

отношеніи, министерство путей сообщенія предписало: чтобы изъ числа осей въ поѣздѣ половина была съ тормозами, а составъ поѣзда зимою, изъ четырехъ, а лѣтомъ изъ шести вагоновъ.

Первое условіе почти невозможно на практикѣ, такъ какъ Чулковская дорога производя обмѣнъ вагоновъ съ Ряжско-Вяземской дорогой, получаетъ отъ нея на основаніи конвенціи II группы, на восемь вагоновъ, одинъ тормозной, но компанія для безопаснаго движенія, по крутымъ уклонамъ, снабдила всѣ свои паровозы паровыми тормозами системы Лешателье.

Второе условіе отправленія, по времени года поѣздовъ только въ 4, или 6 вагоновъ, крайне стѣсняетъ скорое доставленіе угля, при усиленномъ спросѣ его и увеличиваетъ значительно расходы по эксплуатаціи.

Провозъ одного пуда угля по собственной желѣзной дорогѣ обходится Чулковской компаніи при отправкѣ отъ 5 до 8 милліоновъ пудовъ угля въ годъ, считая стоимость эксплуатаціи дороги, проценты и амортизацію капитала, израсходованнаго на устройство ея отъ $\frac{1}{5}$ до $\frac{1}{8}$ копѣйки съ пуда и версты.

Компанія Чулковскихъ каменноугольныхъ копей находится нынѣ въ томъ безвыходномъ положеніи, что ни капиталъ, ни трудъ вложенный въ это дѣло, при настоящихъ условіяхъ, не даютъ возможности Обществу развиваться далѣе, а нежеланіе одного изъ владѣльцевъ земли, черезъ которую проходитъ рельсовый путь Чулковской дороги, возобновить арендный контрактъ на пользованіе этой землей въ нѣсколько сажень длины, можетъ и вовсе остановить дѣло, на которое потрачено милліоны и которое, какъ доказав-

шее свою состоятельность, приносить конечно громадную пользу всему краю.

Скопинъ Чулковскія копи находятся среди почти степной мѣстности, въ которой дрова дошли уже до такихъ цѣнъ, что отопленіе ими даже цѣнныхъ заводовъ, какъ сахарныхъ, становится невозможнымъ.

Всѣ вышепоименованныя желѣзныя дороги, которыми эти копи продавали уголь, за исключеніемъ развѣ Курско-Кіевской и южной части Грязе-Царицынской, могущія получить уголь Донецкій, должны будутъ обратиться къ топливу Московскаго угольнаго бассейна, и Чулковскія копи, какъ стоящія ближе всего къ этимъ дорогамъ, могутъ вполне удовлетворить ихъ потребность въ топливѣ, если имъ только дать надлежащее развитіе.

Компанія продаетъ крупный уголь на мѣстѣ при мелочной продажѣ по 12 коп. за пудъ, въ количествѣ же больше 1000 пудовъ въ однѣ руки по $8\frac{1}{2}$ коп. за пудъ. Желѣзнымъ дорогамъ, заводамъ и вообще крупнымъ потребителямъ угля, онъ продается съ доставкою на станцію «Скопинъ Чулковскій» то есть станцію соединенія дороги Компаніи съ Ряжско-Вяземскою также по $8\frac{1}{2}$ коп. за пудъ и эта уступка дѣлается также при заказѣ болѣе одного милліона пудовъ.

Прочія копи, о которыхъ упомянуто выше, лежатъ всѣ вдоль Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, но гораздо менѣе развили свое производство, чѣмъ Чулковскія копи, отчасти по недостатку капиталовъ ихъ владѣльцевъ, но главнымъ образомъ отъ совершеннаго необезпеченія сбыта своихъ продуктовъ. У нихъ главный потребитель Ряжско-Вяземская дорога и близъ лежащія отъ нея фабрики и заводы. На сколько Ряжско-Вяземская дорога беретъ у нихъ уголь,

проходя мимо ихъ копей, на столько сбытъ ихъ только обезпеченъ, далѣе, не смотря на всѣ свои старанія, онѣ идти не могутъ, такъ какъ Ряжско-Вяземская дорога, не только малоцѣнный грузъ какъ уголь, но и болѣе цѣнные товары, съ трудомъ передаетъ на линіи, по которымъ она примыкаетъ. Уголь по Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ можетъ идти на сѣверъ, только черезъ Тулу, по Московско-Курской дорогѣ въ Москву, такъ какъ въ Вязьму и далѣе по Московско-Брестской линіи онъ не идетъ, по сравнительной еще въ этой мѣстности дешевизнѣ дровъ. На югъ Ряжско-Вяземская дорога примыкая въ Ряжскѣ къ Рязанско-Козловской и соединяясь черезъ эту линію съ Московско-Рязанской до Ряжско-Моршанской, частію Моршанско-Сызранской *), Козлово-Тамбовскою и частію Тамбово-Саратовской дорогами, которыя всѣ проходя по безлѣснымъ мѣстностямъ должны снабжаться углемъ изъ ближняго къ нимъ рудника Чулковской компаніи, всѣ же прочія поименованные копи, лежащія на Елецкой вѣтви Ряжско-Вяземской дороги, тяготеютъ отчасти къ Орловско-Грязской дорогѣ, а лежащая сѣвернѣе около Тулы только къ Москвѣ.

И такъ для производства угля Московскаго бассейна, слѣдуетъ ему дать исходъ:

1) Отъ Скопина къ дорогамъ Ряжско-Козловской-Тамбовъ-Саратовской и Моршанско-Сызранской.

*) Ряжско-Маршанская и Моршанско-Сызранская дороги хотя и работаютъ еще исключительно на дровахъ, а первая имѣетъ даже свои рощи какъ проходя по нѣсколько лѣсистой мѣстности, но не въ далекомъ будущемъ должны будутъ обратиться къ углю, такъ какъ дрова ежегодно и тамъ дорожаютъ и дошли уже до 15 р. 50 к.

2) Отъ Ельца, близь лежащимъ къ нему копамъ на Орловско-Грязскую.

3) Отъ Елецкой линіи копамъ лежащимъ на сѣверномъ его участкѣ и находящимся около Тулы, въ Москву черезъ Московско-Курскую дорогу.

Но по всѣмъ этимъ направленіямъ являются слѣдующія препятствія:

По 1-му направленію:

Скопинъ-Чулковская желѣзная дорога, не имѣя права отчужденія земель, построена въ техническомъ отношеніи, какъ сказано выше, такъ неудобно, что она по предписанію министерства путей сообщенія имѣетъ право имѣть поѣзда въ зимнее время въ 4 вагона, а въ лѣтнее въ 6 вагоновъ, слѣдовательно, въ продолженіи года не можетъ вывести болѣе 5-ти, или много 6 милліоновъ пудовъ угля, количество не соотвѣтствующее ни могущей быть производительности копей, ни нуждамъ желѣзныхъ дорогъ и заводовъ, требующихъ отъ нея топливо.

По 2-му направленію:

Орловско-Грязская дорога хотя и соединена съ Ряжско-Вяземскою соединительнымъ рельсовымъ путемъ давно совершенно оконченнымъ, Варшавская Подкоммисія проѣхала по этой дорогѣ, но первая дѣлаетъ всевозможныя препятствія второй, чтобы не пускать по этой вѣтви грузовъ, въ прямомъ безперегрузочномъ сообщеніи, идущихъ съ Ряжско-Вяземской дорогой или къ ней.

По Высочайше утвержденному уставу на Ряжско-Вяземскую желѣзную дорогу возложена обязанность устроить соединительную вѣтвь съ Орловско-Грязскою желѣзною дорогою въ городѣ Ельцѣ. Вѣтвь эта была выстроена согласно утвержденному проекту од-

новременно съ постройкою желѣзной дороги, т. е. въ январѣ 1875 года.

Въ послѣдствіи, согласно требованію управленія Орловско-Грязской желѣзной дороги, было сдѣлано улучшеніе вѣтви, прибавленіемъ двухъ путей, всего 250 сажень, съ цѣлью установленія прямого безперегрузочнаго сообщенія между дорогами въ Ельцѣ, на каковое сообщеніе и былъ заключенъ договоръ между управляющими дорогами 5 іюня 1878 г.

По устройствѣ путей согласно утвержденному проекту, управленіе Орловско-Грязской желѣзной дороги потребовало перенесенія идущихъ параллельно соединительной вѣтви, съ цѣлью увеличенія мѣста между двумя группами путей, для свободнаго проѣзда подводъ къ товарной платформѣ Лучковской, т. е. пригородной товарной станціи Орловско-Грязской дороги, что и было исполнено тогда же Ряжско-Вяземскою желѣзною дорогою.

Несмотря на это Правленіе Орловско-Грязской желѣзной дороги не допустило прямого безперегрузочнаго сообщенія. Возникшія вслѣдствіе этого недоразумѣнія между Правленіями обществъ, дошедшія до Министерства Путей Сообщенія вызвали, со стороны Техническо-Инспекторскаго комитета, назначеніе комисіи изъ представителей управленій и инспекторовъ Грязско-Орловской и Ряжско-Вяземской желѣзныхъ дорогъ, для окончательнаго обсужденія мѣръ къ скорѣйшей установкѣ прямого, безперегрузочнаго сообщенія въ Ельцѣ. Коммисія эта протоколомъ 26 іюля 1878 г. пришла къ заключенію о возможности допущенія временнаго безперегрузочнаго сообщенія тогда же до устройства втораго тупаго пути, признаваемого по особымъ соображеніямъ необходимымъ Орловско-

Грязскою желѣзною дорогою, для облегченія маневровъ на ихъ тупомъ пути

Означенный протоколъ, одобренный Техническо-Инспекторскимъ Комитетомъ не приводится до сихъ поръ въ исполненіе со стороны Орловско-Грязской желѣзной дороги.

По 3-му направленію:

Рязско-Вяземская желѣзная дорога является какъ бы питательною вѣтвью Московско-Курской, но эта послѣдняя не сдѣлала ничего, чтобы облегчить Рязско-Вяземской дорогѣ перевозку грузовъ поступающихъ къ ней.

Съ 8 марта 1877 года было введено въ дѣйствіе соглашеніе о безперегрузочномъ сообщеніи между Рязско-Вяземскою — Московско-Курскою, Николаевскою и Балтійскою дорогами. Но Московско-Курская дорога послѣ цѣлаго ряда затрудненій въ пріемѣ отъ Рязско-Вяземской дороги грузовъ, назначенныхъ на Николаевскую и Балтійскую дороги, мотивированныхъ затрудненіями въ передачѣ этихъ грузовъ на Николаевскую дорогу, отказала въ пріемѣ таковыхъ съ 1 по 7 Сентября, а допустила передачу ихъ съ 7 октября по 3 ноября, только по 10 вагоновъ, а 29 марта 1878 года, отказалась и отъ этого соглашенія. — Тогда Рязско-Вяземская дорога выработала основанія болѣе удобнаго для Московско-Курской дороги соглашенія. — Проектъ этотъ былъ препровожденъ директору Московско-Курской дороги 6 іюля 1878 года, но никакого рѣшенія до настоящаго времени по этому дѣлу не послѣдовало, и хотя безперегрузочное сообщеніе между Рязско-Вяземскою и Московско-Курскою дорогами еще продолжается, но такъ какъ оно не оформлено никакимъ договоромъ, то можетъ быть и

совершенный отказъ отъ Московско-Курской дороги въ приѣмъ грузовъ безъ перегрузки.—Если такія отношенія двухъ прилегающихъ дорогъ существуютъ по товарамъ болѣе цѣннымъ, то что же ожидать при перевозкѣ угля, при развитіи производства котораго требуется нѣсколько поѣздовъ въ сутки.

Неравномѣрность и высокій тарифъ существующій на желѣзныхъ дорогахъ для угля составляетъ также значительное препятствіе для развитія этого производства, а къ тарифу слѣдуетъ еще прибавить расходъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ.

По опредѣленію съѣзда II группы, желѣзныя дороги, нагрузку и вырузку вагоновъ приняли на себя и не допускаютъ къ этому товаротправителей или товарополучателей, основываясь на томъ, что отвѣтственность цѣлости товаровъ лежитъ на управленіи дорогъ и назначили за это цѣну по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда за уголь, что при нагрузкѣ одного вагона составляетъ три рубля. Кромѣ того, что цѣна эта высока, самая нагрузка дѣлается небрежно, безъ знанія дѣла. Уголь Московскаго бассейна, какъ качества плохого скоро вывѣтривается, легко крошится, а потому и требуетъ нѣкотораго знанія и опыта отъ рабочихъ, которые съ нимъ обращаются.

Это опредѣленіе съѣзда II группы, было послѣдствіемъ распоряженія Министерства Путей Соотщенія, возлагавшаго на дороги отвѣтственность за вѣсъ принятаго къ отправленію угля, но до какой степени убыточно это постановленіе для углепромышленниковъ, доказывается тѣмъ, что они вошли въ соглашеніе съ дорогами слѣдованія ихъ угля, отказавшись отъ предложеній въ ихъ пользу отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вѣсъ угля, почему нагрузка въ

такомъ случаѣ предоставляется по прежнему самимъ копиямъ, но конечно эта мѣра ненормальная, такъ какъ углепромышленники, при самой значительной пропажѣ угля, уже не будутъ имѣть правъ отыскивать своихъ убытковъ съ дорогъ.

Тарифъ для угля:

На Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ.	$\frac{1}{65}$	коп.
» Московско-Курской	$\frac{1}{50}$	»
» Московско-Рязанской	$\frac{1}{54}$	»
» Рязанско-Козловской	$\frac{1}{24}$	»
» Козловско-Тамбовской	$\frac{1}{60}$	»
» Тамбово-Саратовской	$\frac{1}{60}$	»
» Орловско-Грязской	$\frac{1}{38}$	»

Разнообразіе этихъ тарифовъ ничѣмъ необъяснимо развѣ прямымъ нежеланіемъ дорогъ перевозить уголь и установить у себя минеральное топливо. Такъ напр. Московско Курская дорога на всемъ своемъ протяженіи отопливаетъ пассажирскіе паровозы дровами, а отъ станціи Скуратово до Орла 112 верстъ и товарные. На остальной части дороги товарные паровозы отапливаются частію англійскимъ брикетомъ, частію чулковскимъ и южнымъ углемъ. Между тѣмъ по отзыву управленія Московско-Курской дороги цѣна дровъ:

Въ Тулѣ, березовыхъ	23 до 24	руб.
» » осиновыхъ	14 » 17	»
» Орлѣ, сосновыя, еловыя, березовыя съ $\frac{1}{5}$ частію осиновыхъ	23 » 75	»

Въ Курскѣ и Москвѣ мѣстной покупки дровъ нѣтъ и дрова для этихъ станцій перевозятся въ Курскъ изъ Орла 144 версты, а въ Москву со станціи Лопаски

70 верстъ, гдѣ цѣна дровъ березовыхъ 27, а осиновыхъ 18 рублей.

На запросъ Коммисіи Начальникъ Тульского оружейнаго завода Генералъ-Маіоръ Бестужевъ-Рюминъ увѣдомилъ, что при существующей нынѣ цѣнѣ поставки на заводъ осиновыхъ дровъ, по 17 руб. 50 к., а угля съ Чулковскихъ копей по 12 коп. за пудъ, отопленіе углемъ паровиковъ завода выгоднѣе.

Сопоставляя эти два показанія въ вѣрности которыхъ сомнѣваться нѣтъ основанія, вопросъ почему Московско-Курская дорога не переходитъ на минеральное топливо остается неразрѣшеннымъ. Обыкновенный же на это отвѣтъ всѣхъ управленій дорогъ, отопляющихъ свои паровозы дровами, что угольное производство недостаточно развито и не можетъ обезпечить всѣ дороги топливомъ врядъ-ли основательно, такъ какъ углепромышленники постоянно жалуются, что ихъ горючій матеріалъ неимѣетъ сбыта и тормозится желѣзными дорогами, недостаткомъ подвижнаго состава и высокимъ тарифомъ. Справедливость заявленій углепромышленниковъ на лицо, тарифы высоки, а производительность копей далеко еще не развитая не идетъ съ рукъ.

Общія соображенія.

На Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской дорогахъ особый подвижной составъ для каменнаго угля, это открытые вагоны съ высокими бортами, большею частію, желѣзными, отчасти деревянными, устроенные на вмѣстимость 100 корцевъ или 620 пудовъ, есть не большое количество старыхъ вагоновъ

такой-же конструкціи большей и меньшей вмѣстимости. Такіе-же вагоны дорога получаетъ изъ за-границы съ Силезскимъ углемъ и обратно они нагружаются хлѣбомъ въ мѣшкахъ и другими громоздскими товарами. Удобство этихъ вагоновъ заключается въ легкой нагрузкѣ, такъ какъ они подходятъ подъ возвышенія на которыя, подымается уголь прямо изъ шахтъ и слѣдовательно вываливается прямо въ вагоны, которые могутъ взвѣшиваться на вѣсовыхъ помостахъ. По заявленію Управленія Варшавско-Вѣнской дороги, кража угля, во время пути, весьма незначительна, нагрузка же и выгрузка такъ удобны, что дорога рѣшительно не желаетъ перевозить уголь въ крытыхъ вагонахъ. Дороги смежныя, которымъ передается уголь, т. е. Варшавско-Тереспольская и Привислянская имѣютъ такіе-же вагоны, но въ маломъ количествѣ, такъ какъ онѣ большею частію перевозятъ уголь для своихъ надобностей и хотя первая изъ этихъ дорогъ могла бы съ выгодой перевозить уголь до Бреста, тѣмъ болѣе, что по этому направленію она везетъ весьма мало товаровъ и это былъ-бы обратный грузъ, но уголь не идетъ по слишкомъ высокому тарифу. Варшавско-Тереспольская дорога беретъ по $1\frac{1}{40}$ коп. и добавочно, не смотря на разстояніе еще по $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. Рѣшительно нельзя объяснить этой высокой ставки, развѣ тѣмъ только, что дорога гарантирована, и что она вообще не очень заботится о привлеченіи грузовъ.

Но если надо надѣяться современнымъ, при развитіи желѣзныхъ дорогъ и при устройствѣ необходимаго для угля безперегрузочнаго прямаго сообщенія, горючій матеріалъ этотъ пойдетъ на дальнее разстояніе и будетъ проходить по нѣсколькимъ дорогамъ,

то нѣтъ сомнѣнія, что онъ долженъ перевозиться въ крытыхъ запломбированныхъ вагонахъ, иначе пронажа угля во время пути можетъ быть весьма значительна и поведетъ къ нескончаемымъ препирательствамъ между отправителями, получателями, углепромышленниками и управленіями желѣзныхъ дорогъ. По Рязско-Вяземской дорогѣ, на которой также есть угольные вагоны, какъ выше описанные, уголь въ большей части возится въ крытыхъ вагонахъ, и на Чулковскихъ копяхъ сдѣланы приспособленія, чтобы уголь выходящій изъ шахтъ, прямо грузился въ вагоны обыкновенные товарные, крытые.

Впрочемъ и углепромышленники Польскихъ Домбровскихъ копей, не отрицали какъ возможность устройства на копахъ возвышеній, какъ для нагрузки угля выходящаго прямо изъ шахтъ въ товарные вагоны, такъ и то что, еслибы была построена Ивангородъ Домбровская широко-колейная линія, то на дальнее разстояніе не возможно будетъ посылать уголь въ открытыхъ угольныхъ вагонахъ нынѣшней конструкции. Устройство же особыхъ крытыхъ вагоновъ съ подъемными крышами было-бы конечно удобнѣе для нагрузки, но повлечетъ къ большому расходу для приобрѣтенія такого подвижнаго состава и невозможно требовать отъ всѣхъ дорогъ, черезъ которые уголь можетъ и долженъ идти, чтобы онѣ имѣли особый угольный подвижной составъ, между тѣмъ уголь пойдетъ съ выгодой только по тѣмъ дорогамъ, гдѣ онъ будетъ проходить безперегрузочно и обмѣниваться вагонами.

Всѣ расчеты по перевозкѣ въ настоящей запискѣ сдѣланы по $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, на томъ основаніи, что во всѣхъ уставахъ желѣзныхъ до-

рогъ, построенныхъ въ послѣднее время, цѣна эта, для перевозки минеральнаго топлива обязательно принята Правительствомъ, но нѣтъ сомнѣнія, что и этотъ тарифъ можетъ быть еще пониженъ безъ ущерба для дорогъ, что доказывается тѣмъ, что Николаевская желѣзная дорога перевозитъ уголь по $\frac{1}{70}$ коп. Между тѣмъ Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога перевозитъ уголь $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты, а Лодзинская даже по $\frac{1}{24}$ к., т. е. по цѣнѣ товаровъ втораго класса. Во всякомъ случаѣ, крайне было бы желателько, чтобы тарифъ на уголь, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ былъ одинаковый, во избѣжаніе напрасныхъ сложныхъ расчетовъ, какъ между дорогами, черезъ которыя угольные поѣзда должны переходить безпегрузочно, такъ и для удобства тѣхъ же расчетовъ потребителями минеральнаго топлива.

Въ мѣстности, гдѣ установится потребленіе угля, должны по мѣрѣ надобности приходить отдѣльные поѣзда по установившейся потребности, и число этихъ поѣздовъ не должно быть произвольно уменьшаемо желѣзными дорогами. Только увѣренность жителей города, или извѣстной мѣстности, или владѣльца фабрики или завода, что минеральное топливо будетъ непременно доставлено въ извѣстномъ количествѣ, можетъ заставить его перейти къ этому топливу и передѣлать существующія печи, устроенныя для дровъ. Желѣзныя дороги, до сихъ поръ такъ мало приучили публику вѣрить въ ихъ состоятельность, что эта послѣдняя, иногда при перевозкѣ самыхъ обыкновенныхъ вещей предпочитаетъ обратиться къ гужевому способу, какъ къ болѣе вѣрному, хотя бы дороже стоящему. Передѣлка же печей на минеральное топливо, сопряжена съ довольно значительнымъ расходомъ,

впрочемъ окупающимся, въ весьма скоромъ времени. На сколько минеральное топливо выгодно даже при сравнительно не большой цѣнѣ дровъ, доказываетъ Варшава, гдѣ цѣна сосновыхъ дровъ 17 руб. 36 к. за кубическую сажень, уголь же съ доставкой на домъ 1 руб. корецъ, или 16 коп. за пудъ, а въ Варшавѣ въ одно лѣто 1879 года было выстроено новыхъ и передѣлано топокъ съ дровъ на уголь въ 240 домахъ.

Увѣренность жителей, что уголь есть, что въ немъ не будетъ недостатка, что подвозъ этого необходимаго житейскаго матеріала идетъ правильно и не зависитъ отъ произвола желѣзной дороги, заставить ихъ весьма скоро перейти на минеральное топливо и этимъ спасти отъ окончательнаго истребленія наши лѣса.

При обсужденіи вопроса о правоспособности желѣзной дороги къ перевозкѣ угля, надо войти въ разсмотрѣніе двухъ главныхъ линій, относящихся главнымъ образомъ до изслѣдуемаго Домбровскаго польскаго и замосковскаго каменноугольныхъ бассейновъ.

Линіи эти, Варшавско-Вѣнская и Ряжско-Вяземская желѣзныя дороги. Первая, т. е. Варшавско-Вѣнская дорога 290 верстъ имѣетъ двойной путь отъ Варшавы до Колюшекъ на протяженіи 90 верстъ и отъ Ченстохова до Мышкова 30 верстъ. На всей линіи ходило до 1880 года, 4 разныхъ пассажирскихъ и 8 товарныхъ поѣздовъ. Рано наступившая въ минувшемъ 1879 году суровая зима, развитіе потребности угля въ самой Варшавѣ, постройка нѣсколькихъ фабрикъ и заводовъ, лежащихъ вдоль линіи, до такой степени увеличили одновременный спросъ на горючій матеріалъ, что Варшавско-Вѣнская дорога не была

въ состояніи удовлетворить спросу, и въ Ноябрь 1879 года, въ Варшавѣ разразился настоящій угольный кризисъ. Многіе жители оставались по нѣскольку дней безъ топлива, нѣкоторыя фабрики остановили свое производство, склады городскіе опустѣли, а тѣ которые имѣли незначительные запасы, подняли цѣны на уголь болѣе чѣмъ вдвое. Варшава бѣдствовала такъ, что высшая администрація должна была принять исключительныя мѣры. На уголь была назначена такса, въ одни руки отпускался уголь только въ извѣстномъ количествѣ. Генераль-Губернаторъ испросилъ разрѣшенія провозить иностранный уголь черезъ Александровскую таможену по Варшавско-Бромбергской дорогѣ беспошлинно и наконецъ Варшавско-Вѣнская дорога была принуждена уничтожить курьерскій поѣздъ и замѣнить его угольнымъ товарнымъ. Но такая же катастрофа грозитъ Варшавѣ въ будущемъ году, если Варшавско-Вѣнская дорога не успѣетъ въ лѣто 1880 года проложить на всей линіи второй путь, къ каковой работѣ она нынѣ и приступила, и если бы въ будущемъ году въ Варшавѣ опять былъ угольный кризисъ, то врядъ-ли новые дома и даже фабрики будутъ строиться съ печами на уголь.

Всѣ цифры добываемаго и перевозимаго Домбровскаго угля, доказываютъ какъ быстро развивается его потребленіе при увѣренности жителей въ его доставленіи, по этому относительно Ряжско-Вяземской дороги трудно теперь сказать, насколько она будетъ правоспособна перевозить минеральное топливо, если дороги къ которымъ она примыкаетъ будутъ отъ нея принимать угольные поѣзда. Нынѣ, въ сущности, правильнаго угольнаго движенія по дорогѣ нѣтъ, такъ

какъ перевозка, какъ выше сказано, 26 милліоновъ пудовъ, въ продолженіи 8-ми лѣтъ, составляетъ съ небольшимъ $3\frac{1}{2}$ милліона въ годъ, да и изъ этого количества, уголь главнымъ образомъ, шелъ для потребности дороги. Но надо полагать, что едва-ли дорога, въ теперешнемъ ея положеніи, въ состояніи будетъ удовлетворить нѣсколько усиленному движенію минеральнаго топлива. Кривизны, въ 300 сажень уклоны 0,01, малое количество развѣздныхъ путей, слабые 20-ти фунтовые рельсы, все это мѣшаетъ скорому, усиленному и частому движенію. Въ настоящее время по дорогѣ идетъ 1 пассажирскій, и 2 товарныхъ поѣзда, при окончаніи постройки нѣсколькихъ полустанцій и развѣздныхъ путей, движеніе это можетъ быть усилено до 10 поѣздовъ, въ каждую сторону, но поѣзда, по случаю большихъ уклоновъ, малые, не болѣе 20 до 25 вагоновъ. Очевидно, что еще при большомъ движеніи хлѣбныхъ грузовъ на этой дорогѣ, въ лѣтнее и зимнее время, поѣздовъ для угля будетъ слишкомъ мало.

Заключеніе.

Для полнаго развитія Домбровскихъ каменно-угольныхъ копей первую и неотложную необходимость составляетъ: постройка широко-колейной Домбровско-Ивангородской желѣзной дороги. Скорѣйшее окончаніе втораго пути по всей Варшавско-Вѣнской линіи съ увеличеніемъ потребнаго для этого подвижнаго состава и усиленнаго водоснабженія, которое въ настоящее время неудовлетворяетъ даже настоящей потребности. Сооруженіе эстакады для удобной и скорой пе-

перезгрузки угля въ Варшавѣ, съ узкоколейныхъ въ ширококолейные вагоны, а также устройство складовъ при станціи для угля, такъ какъ теперь приходится получать его съ путей. Однообразный тарифъ, никакъ не болѣе $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты и устройство правильныхъ угольныхъ поѣздовъ по всѣмъ дорогамъ примыкающимъ къ Варшавѣ. Однообразіе емкости вагоновъ на Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ.

На этой дорогѣ вагоны есть большаго и меньшаго размѣра противъ обыкновенныхъ 600 пуд., при перегрузкѣ въ Варшавѣ, отъ этого возникаютъ безпрестанные споры, или уголь отъ вагона остается или его недостаетъ для полной нагрузки въ 600 пудовой ширококолейный вагонъ.

Для развитія угольнаго производства въ замосковскомъ бассейнѣ:

Устройство правильныхъ угольныхъ поѣздовъ по всѣмъ дорогамъ прилегающимъ къ Ряжско-Вяземской, за исключеніемъ развѣ Московско-Брестской.

Однообразный тарифъ для угля на всѣхъ этихъ дорогахъ и никакъ не болѣе $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты.

Устройство на главныхъ угольныхъ станціяхъ Ряжско-Вяземской дороги вѣсовыхъ помостовъ для взвѣшивания цѣлыми вагонами и затѣмъ отвѣтственность дороги за пропажу угля, причемъ нагрузку слѣдуетъ предоставить владѣльцамъ копей.

Скорѣйшее улучшеніе по Ряжско-Вяземской дорогѣ всей линіи, то есть болѣе удобное сообщеніе съ прилегающими дорогами, въ особенности съ Московско-Курскою въ Тулѣ, увеличеніе развѣздныхъ путей и постепенное уменьшеніе уклоновъ до нормальныхъ предѣловъ.

Принудительное отчужденіе земель, подъ угольно Скопинъ-Чулковскую дорогу, съ обязательствомъ этой послѣдней уменьшенія уклоновъ до нормальныхъ предѣловъ.

Обязательство Ряжско-Вяземской дороги своевременно доставлять вагоны на копи, соединенныя рельсовымъ путемъ и устройство въ Москвѣ обводной дороги, то есть соединеніе фабрикъ, лежащихъ за Москвой рѣкой съ желѣзными дорогами. Нынѣ уголь приходящій въ Москву перевозится на конныхъ подводахъ за 8 и за 10 верстъ.

