

Результаты съезда по каменноугольному кризису и вторая Екатерининская дорога

В последнее время в газетах было посвящено немало статей этому кризису; но мы полагаем достаточным привести здесь резюме трудов занимавшегося им съезда и для этого воспользоваться статьей г-на Инженера «По поводу каменноугольного кризиса», помещенную в № 8614 «Нового времени». Впрочем, и в данном случае ограничимся существенной частью статьи.

Съезд компетентных лиц и углепромышленников по уничтожению угольного голода закончил свои занятия, и теперь потребители могут спокойно ожидать будущего, которое сулит им только на два года недостаток угля, а затем начнется перепроизводство, что видно из ниже приводимых данных.

Предполагается добыть: в 1901 г. — 801800000 п., в 1902 г. — 896000000 п., в 1903 г. — 970300000 п., в 1904 г. — 1030000000 п., с устройством же новых ветвей добыча увеличивается еще в 1901 г. на 38000000 п., в 1902 г. — на 120000000 п., в 1903 г. — на 174000000 п., в 1904 г. — на 254000000 п. Потребление же выразится: в 1901 г. — 924000000 п., в 1902 г. — 1028000000 п., в 1903 г. — 1100000000 п., в 1904 г. — 1184000000 пудов. Таким образом, определится недостаток угля в 1901 г. в 85000000 п., в 1902 г. — 12000000 п., и превышение добычи над потреблением: 1903 г. — в 44000000 п., 1904 г. — 100000000 пудов.

Следовательно, через два, много через три года можем ожидать нового съезда для принятия мер к устранению причин тяжелого положения наших углепромышленников, иначе говоря — в продолжение 2-х лет мы успеем перейти от одной крайности к другой. Однако при близком изучении всех причин, вызвавших угольный кризис, придется согласиться с мнениями тех, которые не рассчитывают на полное уничтожение кризиса, а следовательно, и на понижение цен, и для выяснения этого вопроса мы постараемся разобрать значение указанных причин, которых насчитывают три: 1) недостаток в железнодорожных ветвях и вагонах; 2) прекратившийся за по-

следнее время прилив иностранных капиталов, служащих для расширения дел и устройства новых; 3) недостаток в рабочих руках.

Недостаток вагонов, а частью и некоторых железнодорожных линий, по нашему глубокому убеждению, если и имеет влияние, то только второстепенное...

Прекращение прилива иностранных капиталов вполне объясняется тем, что многие угольные предприятия обманули надежды иностранных акционеров, деньги которых не столько пошли на дело, сколько на куртажи. Этим объясняется, почему многие прекрасные угольные дела, крупные по акционерным капиталам, не могут довести своей производительности до требуемых размеров из-за отсутствия необходимых для этого средств и дать какой-либо доход, а поэтому рассчитывать на появление новых иностранных капиталов, в особенности при предполагаемом перепроизводстве, нельзя. Остается надежда на своих капиталистов, туго идущих на такие рискованные и трудные предприятия, какими считаются каменноугольные, почему и расчеты на возникновение новых предприятий — более чем рискованны.

Остается, наконец, рабочий вопрос, составляющий основную причину наших кризисов, потому что настоящего горнорабочего мы не имеем.

С этим обстоятельством необходимо считаться, и пока на него не будет обращено серьезное внимание, пока не примут меры к подготовке постоянных рабочих путем организации оседлых горных поселений, пока коренным образом не улучшатся условия жизни горнорабочих и техниче-

ские условия разработки каменноугольных месторождений, — до тех пор кризисы не исчезнут.

Если число рабочих в каменноугольных копях в период с 1897 по 1900 г. увеличилось с 46000 до 60000, причем эти годы отличались крупными периодами, то мало есть оснований рассчитывать на более быстрое увеличение числа горнорабочих в следующее 4-летие, а их потребуется в 1901 г. — 100000, 1902 г. — 114000, 1903 г. — 123000 и 1904 г. — 130000. Система пользования для горных работ рабочими, привлекаемыми из нуждающихся местностей, серьезной пользы искоренению угольных кризисов принести не может...

Есть еще особенность в положении нашего каменноугольного дела, заключающаяся в том, что поставщиком кокса и угля в пределах всей Европейской России является пока один Донецкий бассейн и что ограниченное число его коксующихся углей, как это было выяснено на последнем съезде углепромышленников, расходует неправильно. Если высказанные на съезде предположения о запасах коксующихся углей подтвердятся, то едва ли можно рассчитывать на значительное развитие в будущем нашей металлургической промышленности. Допуская даже возможность открытия в Донецком бассейне новых коксующихся углей, все-таки при быстром развитии нашей промышленности и возрастании потребления минерального топлива нельзя рассчитывать на то, чтобы он один мог поставлять по нормальным ценам каменный уголь во все концы Европейской России, и мы вполне присоединяемся



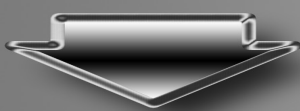
к мнению, высказанному на съезде, о необходимости подробного исследования и других месторождений каменного и бурого углей и оказания содействия их распространению...

Поучительным в этом отношении для нас примером может служить Германия, потребляющая ежегодно свыше 1,5 миллиарда пудов бурого угля...»

Мы привели эту заметку по связи ее со статьей о том же кризисе, которая разбирает вопрос с точки зрения железных дорог, перевозящих в Донецком бассейне каменный уголь... К сказанному же г-м Инженером можем прибавить теперь лишь то, что ввиду громадного роста потребности в каменном угле предположено уже построить вторую Екатерининскую железную дорогу, которая начнется от Ингульца, перейдет Днепр у Александровска и направится через Пологи и Волноваху к Дебальцеву, и что движение по этой новой дороге предполагается открыть осенью 1902 г.

(Железнодорожное дело. — 1900. — № 67. — С. 74–76)

Из фондов библиотеки МИИТ •



NEWS FROM... THE ARCHIVES

Results of the Congress on coal crisis and second Ekaterinburg railway

We reprint an article compiled from issue 67 of the journal *Railway Business* of 1900 (pp. 74–76). The article summarizes the problems that coal industry had more than a century ago and that have certain semblance with modern situation. The coal

industry had to solve the issues of insufficiency of railways and rail cars, lack of investment for further development, deficiency of staff and workforce with necessary skills and competences.

We express gratitude to the Library of MIIT University for the assistance.

