



№ II-й г.

ДОКЛАДЪ СОВѢТА СЪЪЗДА

XL Съезду горнопромышленниковъ юга Россіи

По II-му вопросу программы:

„о современномъ положеніи соляной промышленности“.

Вывозъ соли Донецкаго бассейна въ 1914 году нѣсколько уменьшился сравнительно съ вывозомъ 1913 года; за первые 9 мѣсяцевъ 1915 года уменьшеніе вывоза сравнительно съ вывозомъ за тѣ же мѣсяцы 1914 года является весьма значительнымъ.

За послѣдніе три года вывозъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ (въ тысяч. пуд.).

	1912 г.	1913 г.	1914 г.	Въ 1914 г. противъ 1913 г.	
				увеличеніе (+), или уменьшеніе (—)	абсолют. относит. въ % %
Каменная соль . .	27.683	29.863	28.077	—1.786	5,98
Выварочная „ . .	8.596	9.017	9.369	+ 352	3,90
Всего . .	36.279	38.880	37.446	—1.434	3,68

Вывозъ донецкой соли по желѣзнымъ дорогамъ за 1906—1914 г.г. и за первые 9 мѣсяцевъ 1914 и 1915 г.г. выразился въ слѣдующихъ цифрахъ (въ тыс. пуд.):

Г О Д Ы	Соль каменная	Соль выва- рочная	Итого соли
1-е полугодіе 1906 г.	11.961,71	2.902,96	14.864,67
2-е » » »	14.758,39	3.110,94	17.869,33
За весь 1906 годъ	26.720,10	6.013,90	32.734,01
1-е полугодіе 1907 г.	10.830,41	2.364,45	13.194,86
2-е » » »	14.843,92	3.298,22	18.142,14
За весь 1907 годъ	25.674,33	5.662,67	31.337,00
1-е полугодіе 1908 г.	12.133,25	2.691,32	14.824,57
2-е » » »	15.642,28	3.456,15	19.098,43
За весь 1908 годъ	27.775,53	6.147,47	33.923,00
1-е полугодіе 1909 г.	12.574,09	2.867,85	15.441,94
2-е » » »	14.979,91	3.669,15	18.649,06
За весь 1909 годъ	27.554,00	6.537,00	34.091,00
1-е полугодіе 1910 г.	12.439,35	2.907,00	15.346,35
2-е » » »	15.257,90	4.035,75	19.293,65
За весь 1910 годъ	27.697,25	6.942,75	34.640,00
1-е полугодіе 1911 г.	13.940,25	3.289,80	17.230,05
2-е » » »	15.837,65	3.954,30	19.791,95
За весь 1911 годъ	29.777,90	7.244,10	37.022,00
1-е полугодіе 1912 г.	13.238,45	3.644,70	16.883,15
2-е » » »	14.444,65	4.951,20	19.395,85
За весь 1912 годъ	27.683,10	8.595,90	36.279,00
1-е полугодіе 1913 г.	13.384,85	3.938,05	17.322,90
2-е » » »	16.478,50	5.078,60	21.557,10
За весь 1913 годъ	29.863,35	9.016,65	38.880,00
1-е полугодіе 1914 г.	13.059,00	4.293,00	17.352,00
2-е » » »	15.017,85	5.076,15	20.094
За весь 1914 годъ	28.076,85	9.369,15	37.446,00
За 9 мѣсяцевъ 1914 г.	19.926,00	6.703,00	26.629,00
За 9 мѣсяцевъ 1915 г.	17.602,56	4.355,40	21.957,96

Вывозъ донецкой соли за первые 9 мѣсяцевъ 1915 года по дорогамъ назначенія съ указаніемъ станціи отправленія видѣнъ изъ слѣдующей таблицы.

Дорога назначенія	СТАНЦІИ ОТПРАВЛЕНІЯ													Итого	Всего
	Пше- нич- ный	Де- кон- ская	Ступ- ки	Куп- рявка	Соль С.-Д ж. д.	Ве- личка	Хар- ла- мовка	Итого	Бах мутъ	Сол. завод.	Сла- вян. кур.	Сла- вян.	Итого		
	Т Ы С Я Ч И П У Д О В Ъ														
	С о л ь к а м е н н а я							С о л ь в ы в а р о ч н а я							
а) Казенныя ж. д.															
Александровская	23,4	22,7	56,4	37,7	95,9	89,4	4,5	370,0	—	40,0	12,0	—	52,0	422,0	
Варшав. Вѣнск.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Галиційская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,0	—	—	6,0	6,0	
Екатерининская .	241,1	177,9	519,2	219,1	273,45	346,95	128,85	1.906,55	—	208,2	136,0	—	344,2	2.250,75	
Закавказская . .	11,0	—	28,2	—	—	5,0	—	44,2	—	1,0	1,0	—	2,0	46,2	
Либаво-Роменск.	75,8	48,8	204,7	82,1	92,0	98,9	98,8	701,1	2,0	391,0	40,0	—	432,0	1.134,1	
Московско-Курск.	9,8	34,1	208,5	74,75	182,6	114,7	116,0	740,45	—	153,7	18,0	—	171,7	912,15	
Москов.-Окружн.	—	3,0	—	—	—	—	—	3,0	—	—	—	—	—	3,0	
М.-Ниж.-Муром.	9,0	5,0	4,2	—	—	—	—	18,2	—	—	—	—	—	18,2	
Николаевская . .	1,0	39,6	101,0	4,0	19,0	35,2	—	199,8	—	26,0	—	—	26,0	225,8	
Омская	—	—	21,4	—	—	—	—	21,4	—	177,0	64,0	—	241,0	262,4	
Пермская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Полѣвскія	56,4	30,4	189,4	87,3	123,8	122,1	70,8	680,2	2,0	171,0	13,0	5,0	191,0	871,2	
Привислинскія .	42,6	94,2	164,6	60,8	58,4	79,1	68,6	568,3	1,0	234,0	10,0	7,0	252,0	820,3	
Риго-Орловская .	143,0	101,3	222,8	105,1	256,65	272,7	123,1	1.324,65	1,0	269,6	28,0	—	298,6	1.623,25	
Самар.-Златоуст.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Сибир. (Томск.) .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,0	1,0	—	2,0	2,0	
Сызрано-Вязем.	7,0	16,2	51,4	26,1	27,4	32,1	29,95	190,15	—	26,0	1,0	—	27,0	217,15	
Сѣверныя	11,0	—	—	3,0	—	2,2	—	16,2	—	2,0	1,0	—	3,0	19,2	
Сѣверо-Западн.	50,0	—	47,8	2,4	—	5,6	1,0	106,8	—	35,0	14,0	6,0	55,0	161,8	
Юго-Западныя . .	195,1	298,75	556,4	308,3	196,35	438,6	194,1	2.187,6	5,0	434,6	38,0	—	477,6	2.665,2	
Южныя	283,65	141,3	909,71	171,9	166,95	311,3	113,9	2.098,71	—	366,1	127,0	—	493,1	2.591,81	
Итого по каз. ж. д.	1.159,85	1.013,25	3.385,71	1.182,55	1.492,5	1.953,85	989,6	11.177,31	11,0	2542,2	504,0	18,0	3.073,2	14.252,51	
б) Частныя ж. д.															
Армавирь-Туапс.	20,7	37,7	27,6	—	22,7	71,0	—	179,70	—	1,0	—	—	1,0	180,70	
Ейская	—	3,2	23,2	—	3,0	8,1	—	37,5	—	1,0	1,0	—	2,0	39,5	
Гербы-Кѣлецкая .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Богословская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Бѣлгор.-Сумская .	4,9	6,1	9,6	7,7	12,0	11,5	5,7	57,5	—	12,0	—	—	12,0	69,5	

Дороги назначенія	СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНІЯ														
	Пше- нич- ный	Де- кон- ская	Ступ- ки	Куд- рявка	Соль С. Д. ж. д.	Ве- личка	Хар- ла- мовка	Итого	Бах- мутъ	Сол.- завод.	Сла- вян. кур.	Сла- вян.	Итого	Всего	
	Т Ы С Я Ч И П У Д О В Ъ														
	С о л ь к а м е н н а я .							С о л ь в ы в а р о ч н а я							
Троицкая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,0	—	3,0	3,0	
Токмакская . . .	—	2,0	1,0	—	—	—	1,0	—	4,0	—	3,0	7,0	—	10,0	14,0
Владикавказская.	72,0	240,8	308,5	—	68,75	447,5	—	1 137,55	—	72,0	11,0	—	83,0	1.220,55	
Лодзинская фабр.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Моск.-Вин.-Рыб. .	43,0	50,0	56,6	39,2	19,8	15,7	7,5	231,8	—	150,0	2,0	—	152,0	383,8	
Финляндская . .	—	20,0	40,7	—	—	—	29,7	—	90,4	—	—	—	—	90,4	
Москов.-Казанск.	3,0	—	—	—	—	—	1,0	—	4,0	—	—	1,0	—	5,0	
Моск.-Кіево-Вор.	170,3	76,3	527,3	209,6	266,4	239,5	182,7	1 672,10	—	315,9	79,0	—	394,9	2 067,0	
Рязан.-Уральская.	10,4	13,5	165,25	52,9	90,25	82,7	55,35	470,35	—	84,0	5,0	—	89,0	559,35	
Сѣв.-Донецкая. .	46,6	7,9	111,0	21,2	73,45	69,95	28,8	358,9	—	131,7	16,0	—	147,7	506,6	
Юго-Восточныя .	346,45	117,5	560,1	235,5	244,15	309,95	132,25	1 915,9	—	252,8	76,8	—	329,6	2 275,5	
Подольская . . .	4,8	—	11,0	—	1,2	4,0	3,2	24,2	—	1,0	—	—	1,0	25,2	
Итого по частн. ж. д.	722,15	575,0	1.841,85	566,1	801,7	1.291,6	415,5	6.213,9	—	1.024,4	201,8	—	1.226,2	7.440,1	
с) Дороги и подъем. пути эксплуати- руемые на осо- быхъ условіяхъ.															
Тула-Лихвинская.	—	—	—	1,0	—	4,0	2,0	7,0	—	1,0	—	—	1,	8,0	
Ковел.-Влад.-Вол.	—	—	7,8	5,0	2,2	—	—	15,0	—	—	—	1,0	1,0	16,0	
Новозыбков. п.п.	8,2	2,2	32,7	2,2	29,45	12,0	1,0	87,75	—	23,0	—	—	23,0	110,75	
Свѣнцянскій п.п.	—	—	3,4	—	—	—	—	3,4	—	—	—	—	—	3,4	
Южные п. п. . .	13,0	4,3	27,2	11,0	12,4	16,9	12,2	97,0	—	29,0	—	—	29,0	126,0	
Лифл. п. п. . .	—	—	1,2	—	—	—	—	1,2	—	—	—	—	—	1,2	
Итого по узкож. д. и п.п.	21,2	6,5	72,3	19,2	44,05	32,9	15,2	211,35	—	53,0	—	1,0	54,0	265,35	
d) Иностранная ж. д.															
Всего за 9 м. 1915 г.	1.903,2	1.594,75	5.299,86	1.767,85	2.338,25	3.278,35	1.420,3	17.602,56	11,0	3.619,6	705,8	19,0	4 355,4	21.957,96	
> > > 1914 г.	2.098,6	6.182,1	5.263,9	3.590,2	—	—	—	19.926,0	67,0	5.557,3	1.078,7	—	6.703,0	26.629,0	
> > > 1913 г.	2.049,6	7.961,3	7.252,7	4.588,4	—	—	—	21.852,0	244,6	5.876,1	351,8	—	6.472,5	28.324,5	

Изъ таблицы видно, что вывозъ донецкой соли за первые 9 мѣсяцевъ текущаго года уменьшился противъ соответствующей цифры прошлаго года на 4.671,04 тыс. пуд., или на 18,29%, изъ нихъ каменная соль потеряла 2.323,44 тыс. пуд., т. е. 11,66% сбыта и выварочная—2.347,6 тыс. пуд., т. е. 35,02%.

Такое, все растущее сокращеніе сбыта обусловливается отчасти потерей Донецкой солепромышленностью сѣверо-западныхъ и западныхъ рынковъ; главнымъ же образомъ — разстройствомъ желѣзнодорожнаго движенія, загруженностью путей и недостаткомъ вагоновъ. Последнее обстоятельство самымъ пагубнымъ образомъ отражается на Донецкой солепромышленности въ двоякомъ отношеніи: не хватаетъ вагоновъ подъ топливо для соляныхъ рудниковъ и солеваренныхъ заводовъ, а затѣмъ не хватаетъ вагоновъ и пропускной способности для вывоза добытой и вываренной соли.

Какъ ни тяжела сама по себѣ временная потеря указанныхъ выше рынковъ (выварочная соль отправлялась туда свыше 50% общаго своего сбыта),—не слѣдуетъ, все-же, преувеличивать значеніе этого обстоятельства. Потеря эта была бы непоправимымъ бѣдствіемъ для каменной и выварочной соли Донецкаго бассейна лишь въ томъ случаѣ, если бы оказалась длительной при условіи возстановленія въ остальныхъ мѣстностяхъ Имперіи нормальныхъ условій жизни и, главнымъ образомъ, желѣзнодорожныхъ перевозокъ. При настоящемъ же положеніи вещей, когда громадный процентъ населенія занятыхъ непріателемъ мѣстностей хлынулъ какъ въ ближайшія, такъ и въ болѣе отдаленныя отъ театра войны губерніи, подвозъ же соли затрудненъ до крайности, требованіе настолько превышаетъ то, что можетъ быть дано, что во многихъ мѣстахъ мы имѣемъ дѣло съ нрямымъ солянымъ голодомъ.

Гораздо большее значеніе, чѣмъ временная потеря рынковъ, имѣютъ для каменной и выварочной соли Донецкаго бассейна—затрудненія съ полученіемъ топлива.

Весною текущаго года дѣло дошло до того, что большинство солеваренныхъ заводовъ остановилось, а нѣкоторымъ солянымъ рудникамъ грозило затопленіе. Тогда по ходатайству солепромышленниковъ, поддержанному Совѣтомъ Съѣзда Горнопромышленниковъ юга Россіи предъ Министрами Торговли и Промышленности и Путей Сообщенія, разрѣшено было давать солянымъ рудникамъ и солевареннымъ заводамъ извѣстный минимумъ топлива, который могъ бы предотвратить полное прекращеніе производства и гибель предприятий. Но обстоятельства заставили опредѣлить этотъ минимумъ въ такихъ цифрахъ, которыя на практикѣ оказываются, особенно въ зимнее время, далеко недостаточными и требуютъ хотя бы нѣкотораго, въ предѣлахъ крайней необходимости, увеличенія.

Кромѣ указанныхъ выше причинъ сокращенія сбыта Донецкой каменной и выварочной соли нельзя не отмѣтить недостатокъ рабочихъ рукъ, имѣвшій мѣсто въ лѣтніе мѣсяцы, нѣсколько уменьшившейся послѣ окончанія сельско-хозяйственныхъ работъ, но теперь снова усиливающийся въ виду призыва цѣлаго ряда рабочихъ на военную службу.

Весною этого года, согласно циркулярному распоряженію Министерства Торговли и Промышленности отъ 14 Февраля 1915 г. за № 1221 освобождено было отъ призыва 10% общаго числа рабочихъ соляныхъ предприятий. Но срокъ этой отсрочки истекаетъ 1-го Января 1916 г. Между тѣмъ съ тѣхъ поръ призваны и призываются ратники ополченія 2-го разряда, и число рабочихъ все уменьшается, причемъ это уменьшеніе чѣмъ дальше, тѣмъ все больше принимаетъ угрожающій для солепромышленности характеръ. Пользованіе военно-плѣнными для соляныхъ предприятий, особенно для мелкихъ солеваренныхъ заводовъ, крайне затруднительно, такъ какъ при небольшомъ числѣ рабочихъ—военно-плѣнныхъ нѣкоторые накладные расходы, особенно на содержаніе стражниковъ,—являются совершенно непосильными.

Но если бы даже солепромышленность Донецкаго бассейна получила уголь и рабочихъ, то для болѣе или менѣе равномернаго обезпеченія рынковъ солью необходимо

было бы увеличить вывозъ соли по желѣзнымъ дорогамъ, каковой вывозъ, какъ показано выше, представляется совершенно недостаточнымъ.

Резюмируя сказанное о современномъ положеніи и нуждахъ соленпромышленности Донецкаго бассейна, нельзя не признать ея положеніе крайне тяжелымъ въ виду недостатка рабочихъ рукъ и постоянныхъ затрудненій въ перевозкахъ, какъ самой соли, такъ и необходимаго для ея производства топлива.

Для поддержанія этой промышленности, поставяющей предметъ первой необходимости, надлежитъ принять самыя серьезныя мѣры къ урегулированію указанныхъ выше вопросовъ рабочаго, угольнаго и желѣзнодорожныхъ перевозокъ.
