

ЛѢСОПРОМЫШЛЕННЫЙ ВѢСТНИКЪ.

ЖУРНАЛЪ ЛѢСНОГО ХОЗЯЙСТВА, ЛѢСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ ЛѢСОМЪ.
ВЫХОДИТЬ ЕЖЕНЕДЕЛЬНО.

Подписная цѣна съ доставкой и пересылкой: на годъ—шесть рублей и на полгода—четыре рубля; отдѣльные номера по 25 коп.

За напечатаніе объявленій на послѣднихъ страницахъ взимается за одинъ разъ: за цѣлую страницу—30 руб., за $\frac{1}{2}$ страницы—20 руб., за $\frac{1}{4}$ страницы—12 руб., за $\frac{1}{8}$ страницы—8 руб. и за строку петита въ 25 буквъ—20 к. При повтореніи дѣлается скидка по особому тарифу Редакціи. За пересылку отдѣльныхъ объявленій, вѣсомъ до 1 лота, взимается по 70 коп. и по 35 коп. за каждый добавочный лотъ, съ каждой сотни экземпляровъ. За перемѣну адреса уплачивается 60 коп.

Подписка принимается въ конторѣ Редакціи и въ извѣстныхъ книжныхъ магазинахъ. Объявленія принимаются въ конторѣ Редакціи и конторахъ объявленій Петербурга и Москвы.

Адресъ Редакціи и Конторы: Москва, Долгоруковская улица, домъ № 42.

Статьи, присылаемыя для напечатанія, могутъ въ случаѣ надобности подвергаться сокращеніямъ и измѣненіямъ. Статьи, присылаемыя безъ обозначенія условій гонорара, считаются бесплатными. Статьи, признанныя Редакціей неудобными для напечатанія, сохраняются 3 мѣсяца и возвращаются авторамъ за ихъ счетъ. О присылаемыхъ въ Редакцію новыхъ книгахъ даются въ журналѣ отзывы или помѣщаются объявленія.

Редакція открыта ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней, отъ 11 до 4 часовъ дня. Для личныхъ объясненій редакторъ принимаетъ по субботамъ отъ 6 до 7 час. вечера и по воскресеньямъ отъ 1 до 2-хъ часовъ дня.

№ 24.

10-го ІЮНЯ.

1904 г.

СОДЕРЖАНІЕ.

О желѣзнодорожныхъ защитныхъ насажденіяхъ. П. В. Яковскаго.—Дополнительная замѣтка. Д. М. Кравчинскаго.—Лѣсоторговый отдѣлъ. Кременчугъ. И. Я.—Съ береговъ Унжи. Мьстнаго.—Варшава.—Царицынъ.—Дубовка.—Изъ Риги.—Поставки.—Хроника. Оцѣнка секвестрованного лѣса.—Сборъ за экспедицію лѣса въ Одессѣ.—Правила о лѣсныхъ складахъ.—Съ Ветлуги.—О порядкѣ уплаты за древесный спиртъ, заготовляемый для надобностей денатураціи спирта.—Разныя сообщенія.—Справочный отдѣлъ. Предстоящіе торги и поставки.—Объявленія.

О желѣзнодорожныхъ защитныхъ насажденіяхъ.

Въ № 36 „Лѣсопромышленнаго Вѣстника“ за 1900 г. помѣщена была, подъ заглавіемъ „Запущенное дѣло“, статья моя о желѣзнодорожныхъ защитныхъ насажденіяхъ, имѣющихъ назначеніемъ предупрежденіе образованія снѣговыхъ заносовъ на рельсовомъ пути,—заносовъ, отъ которыхъ такъ много и такъ часто терпитъ наше желѣзнодорожное хозяйство. Не стану снова приводить здѣсь тѣ факты и соображенія, на основаніи которыхъ неминусомъ приходится заключить о полнѣйшей не только умѣстности, но прямо необходимости принятыя немедленно за правильную постановку дѣла окаймленія заносимыхъ желѣзнодорожныхъ участковъ живыми защитами: факты и соображенія эти остались неопровергнутыми, а, слѣд., вторично выставляя и доказывать ихъ незачѣмъ. Приведу лишь нѣкоторыя свѣдѣнія о послѣдующемъ ходѣ упомянутого дѣла и попытаюсь опредѣлить дальнѣйшее желательное въ общественныхъ интересахъ направленіе послѣдняго.

Крупнымъ вкладомъ въ литературу желѣзнодорожнаго дѣла вообще и защитныхъ насажденій въ частности явилось вышедшее въ свѣтъ отдѣльнымъ изданіемъ въ концѣ 1900 года, сочиненіе инж. С. Д. Карейши, представляющее собою докладъ международному желѣзнодорожному парижскому конгрессу 1900 года*). Со-

общая многочисленная даннныя о стоимости защиты дорогъ отъ заносовъ наиболее практикуемымъ у насъ способомъ т.-е. постановкою рѣшетчатыхъ щитовъ (малосостоятельность какового способа еще разъ и вполне выяснилась въ началѣ 1901 года, когда Одесса, Кишиневъ, Уральскъ и другіе менѣе крупные центры были по нѣскольку дней лишены желѣзнодорожнаго сообщенія съ остальными городами Россіи), авторъ названнаго сочиненія даетъ возможность указать, съ цифрами въ рукахъ, на полную несостоятельность ходячаго аргумента противъ защитныхъ насажденій. Аргументъ этотъ, съ успѣхомъ примѣнявшійся противниками защитныхъ насажденій, состоитъ въ томъ, что надлежащее, необходимое для успѣшнаго дѣйствія защитныхъ насажденій, уширеніе полосы отчужденія вдоль заносимыхъ участковъ, окажется неоправдывающимъ своихъ размѣровъ расходомъ при сооруженіи желѣзной дороги. Съ большою натяжкой примѣнимый въ нѣкоторыхъ случаяхъ исключительной дороговизны отчужденія аргументъ этотъ служитъ свою очень вредную для истинныхъ интересовъ желѣзнодорожнаго дѣла службу и въ тѣхъ случаяхъ, когда стоимость земли отчуждаемой подъ желѣзную дорогу очень невысока. Достаточно припомнить, напр. оренбургскую ж. д., о слабой обеспеченности которой отъ заносовъ я говорилъ въ упомянутой статьѣ моей на страницахъ „Лѣсопромышленнаго Вѣстника“; нечего въ этомъ отношеніи распространяться о желѣзныхъ дорогахъ, состав-

*) С. Карейша. Борьба со снѣгомъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Кіевъ, 1900.

ляющихъ великій сибирскій путь, объ оренбургско-ташкентской ж. д. и другихъ. Въ настоящее время, благодаря даннымъ, собраннымъ въ книгѣ г. Карейши, ясно, что капитализация хотя бы среднихъ расходовъ по защитѣ рельсоваго пути переносными щитами, — расходовъ, не обеспечивающихъ собою, какъ видно изъ многочисленныхъ фактовъ, непрерываемость зимняго движенія по желѣзнымъ дорогамъ, — приведетъ къ суммамъ, далеко превышающимъ собою максимальнѣйшіе расходы по разведенію и содержанию рационально устроенныхъ защитныхъ насажденій, вполне предупреждающихъ снѣговые заносы.

Цифровыя данныя о работѣ рѣшетчатыхъ щитовъ являются косвеннымъ, хотя и чрезвычайно сильнымъ, доказательствомъ въ пользу окаямленія заносимыхъ участковъ живыми защитами. Но международный желѣзнодорожный парижскій конгрессъ 1900 года высказался и прямо о значеніи такихъ защитъ. Разматривая вопросъ о предупрежденіи снѣговыхъ заносовъ на желѣзныхъ дорогахъ (излишне доказывать, что именно предупрежденіе образования заноса является важнѣйшею задачею въ дѣлѣ обеспеченія непрерываемости зимняго движенія), конгрессъ этотъ въ одномъ изъ постановленій своихъ „особенно рекомендовалъ“ разведеніе защитныхъ насажденій въ мѣстностяхъ безлѣсныхъ по природѣ своей, или потому, что лѣса въ нихъ вырублены. („Журналъ Министерства Путей Сообщенія“, 1901, кн. III).

Такое постановленіе многочисленнѣйшаго изъ бывшихъ до сихъ поръ собранія желѣзнодорожныхъ специалистовъ несокрушимо санкціонируетъ тѣ давно уже высказанныя принципиальныя о необходимости рациональной постановки разведенія защитныхъ насажденій указанія нѣкоторыхъ нашихъ специалистовъ (лѣсоводовъ и инженеровъ), остававшіяся непримѣняемыми въ силу какихъ то странныхъ близорукости и рутины. Теперь незачѣмъ ужъ доказывать полезность живыхъ защитъ по желѣзнымъ дорогамъ: противникамъ этихъ защитъ предстоитъ доказать сперва некомпетентность парижскаго международного конгресса 1900 года. Въ настоящее время остается лишь изыскивать способы къ тому, чтобы переходъ къ правильной постановкѣ дѣла обеспеченія непрерываемости зимняго желѣзнодорожнаго движенія*), совершился, какъ можно скорѣе и безъ излишнихъ затратъ. Вопросъ вполне выясненъ и уже нечего медлить окончательнымъ положительнымъ разрѣшеніемъ его необходимымъ въ интересахъ государства и общества.

Въ 1902 году, въ виду начавшихся работъ по постройкѣ оренбургско-ташкентской ж. д. и въ виду обустройства направленія астраханской линіи я, напоминая о

*) О важности этого дѣла, въ особенности для линій, пассажиры и грузы которыхъ не могутъ быть направлены обходнымъ путемъ и объ особо вредномъ возможномъ значеніи снѣговыхъ заносовъ при хлѣбной и воинской мобилизацияхъ, я говорилъ въ статьяхъ: „Къ разрѣшенію постройки омско-челябинскаго участка сибирской ж. д.“ (Русская Жизнь, 12 іюня 1892 г., № 154), „Запущенное дѣло“ („Лѣсопр. вѣстн.“) и нѣсколькихъ другихъ.

надобности огражденія этихъ дорогъ защитными насажденіями и о необходимости предоставить въ этомъ дѣлѣ надлежащее (а никакъ не такое, какое въ большинствѣ случаевъ практиковалось до сихъ поръ) участіе специалистамъ - лѣсоводамъ, помѣстивъ статьи въ №№ 9507 и 9298 „Новаго Времени“. Статьи эти вызвали собою обмѣнъ мнѣній, въ которомъ приняли участіе гг. Богуславскій, Злотницкій, Эльпе и нижеподписавшійся. (Сообщенія названныхъ лицъ, помѣщенные первоначально въ „Новомъ Времени“ и „С.-Петербургскихъ Вѣдомостяхъ“, перепечаны были въ кн. 5 „Лѣснаго Журнала“ за 1902 г. и въ кн. 1 того же журнала за 1903 годъ). Выяснилось при этомъ еще разъ, что регулярность зимняго движенія по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, особливо въ степномъ районѣ, недостаточно обеспечена; что даже крупные центры остаются иногда на нѣсколько дней, какъ бы отрѣзанными отъ остальной Россіи вслѣдствіе заносовъ на желѣзныхъ дорогахъ; что въ январѣ 1902 года былъ задержанъ заносомъ на самаро-златоустовской ж. д. миллионъ пудовъ хлѣба, экстренно направленный для голодавшихъ; что расходы по расчисткѣ снѣга и по предупрежденію и раскапыванію заносовъ на русскихъ рельсовыхъ путяхъ доходятъ до 5—6 миллионъ рублей въ годъ. Съ другой стороны въ тѣхъ же статьяхъ установлено (на основаніи теоретическихъ данныхъ и со ссылкой на вышеупомянутую резолюцію парижскаго желѣзнодорожнаго конгресса), что рационально устроенныя защитныя насажденія являются вполне надежнымъ средствомъ противъ снѣговыхъ заносовъ на желѣзныхъ дорогахъ и что постановленіе состоявшагося въ 1895 году XIII совѣщательнаго съѣзда инженеровъ службы пути русскихъ желѣзныхъ дорогъ указываетъ, въ цѣляхъ правильной постановки дѣла разведенія защитныхъ желѣзнодорожныхъ насажденій, на важность „спеціальной для того организаціи съ участіемъ мѣстнаго технического персонала“. Развивая же высказанную мною около 25 лѣтъ тому назадъ мысль, по которой лѣсокультурныя работы при сооруженіи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій должны начинаться одновременно со строительными, я говорилъ („С.-Петербургскія Вѣдомости“, 1902, № 310) о необходимости участія лѣсоводовъ въ работахъ по изысканіямъ и составленію проекта каждой новой желѣзной дороги. Полагаю, что правильность этого предложенія моего наврядъ ли можетъ быть оспариваема. Дѣло въ томъ, что изучивъ лѣсоводственныя условія мѣстности, пересѣкаемой предполагаемою къ постройкѣ линіею, лѣсоводъ этотъ, получивъ отъ инженеровъ данныя относительно участковъ, имѣющихъ заносимые профили, могъ бы составить проектъ защитныхъ насажденій (вновь разводимыхъ или же изъ имѣющагося лѣса) чѣмъ и достигалась бы въ высшей степени важная (съ точки зрѣнія финансовыхъ соображеній) возможность точно опредѣлить нужную въ тѣхъ или другихъ пунктахъ дороги ширину полосы отчужденія, которое и произведено было бы сразу, во время постройки дороги т.-е. обычнымъ путемъ. Я позволяю себѣ квалифицировать эту возможность, какъ въ высшей степени важную именно

потому, что производство дополнительныхъ отчужденій всегда связано съ немалыми хлопотами и расходами; въ виду же такого обстоятельства великая мѣра, хотя бы и клонящаяся къ несомнѣнной выгодѣ хозяйства дороги, но связанная съ необходимостью дополнительнаго отчужденія, осуществляется гораздо труднѣе, нежели въ томъ случаѣ, когда она имѣлась въ виду при постройкѣ дороги и первоначальномъ,—такъ сказать нормальномъ,—отчужденіи для надобностей послѣдней.

Это предложеніе мое вполне аналогично другому, то же относящемуся къ области желѣзнодорожныхъ изысканій и построекъ сдѣланному, если не ошибаюсь, около 20—25 лѣтъ тому назадъ. Знаменитый геологъ нашъ проф. И. В. Мушкетовъ и извѣстный специалистъ горнаго дѣла, недавно скончавшійся проф. С. Г. Войславъ, доказывали, что для полной рациональности работъ по изысканіямъ, составленію проекта и сооруженію желѣзной дороги необходимо должны принимать въ работахъ этихъ участіе специалисты—геологи въ цѣляхъ предупрежденія нежелательныхъ техническихъ промаховъ, имѣвшихъ иногда мѣсто вслѣдствіе недостаточнаго знакомства желѣзнодорожныхъ изыскателей и строителей съ вопросами, относившимися къ специальности горныхъ инженеровъ. Безспорно рациональное предложеніе это разрѣшено въ положительномъ смыслѣ лишь весьма недавно: въ № 16 „Биржевыхъ Вѣдомостей“ за 1904 г. (отъ 10 января) сообщено, что „по приказанію министра путей сообщенія, при производствѣ желѣзнодорожныхъ изысканій, а также при сооруженіи и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, будетъ находиться специалистъ—геологъ для изученія геологическаго строенія земли, гдѣ предполагается построить новый рельсовый путь; на обязанности геолога лежитъ указать всѣ особенности, имѣющія значеніе при постройкѣ желѣзной дороги, что, конечно, будетъ способствовать выбору наиболѣе надежнаго направленія“.

Станемъ же надѣяться, что въ интересахъ не только лицъ, пользующихся желѣзными дорогами, какъ пассажиры и грузоотправители, но и въ интересахъ самого желѣзнодорожнаго хозяйства, специалисты—лѣсоводы получаютъ въ свое вѣденіе и руководство,—при изысканіяхъ, проектированіи, постройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ,—ту работу, которая по праву принадлежитъ этимъ специалистамъ и оставленіе которой въ пренебреженіи ведетъ къ нежелательнымъ и очень убыточнымъ послѣдствіямъ, обусловленнымъ нынѣшнею малою защищенностью нашихъ желѣзныхъ дорогъ отъ снѣговыхъ заносовъ.

Въ ожиданіи этого времени приходится отмѣтить обстоятельство, показывающее, что обезпеченность регулярнаго зимняго желѣзнодорожнаго движенія нашего не внушаетъ,—при нынѣшнихъ господствующихъ способахъ защиты пути отъ заносовъ,—особаго къ себѣ довѣрія. Въ статьѣ „Русскаго Инвалида“ о перевозкѣ войскъ зимой по желѣзнымъ дорогамъ („Правит. Вѣстн.“, 9-го февраля 1904 г., № 34) сообщается, при описаніи воинскаго поѣзда, что „съ поѣздомъ слѣдуетъ 200—300 лопатъ на случай заносовъ“. Комментировать этотъ дѣлающій большую честь предусмотрительности управ-

ленія военныхъ сообщеній фактъ теперь, когда регулярность и успѣшность движенія по великому сибирскому пути (а въ числѣ звеньевъ послѣдняго—и по самаро-златоустовской ж. д., столь прославившейся снѣговыми заносами) приобрѣла особо крупную важность,—незачѣмъ. Остается лишь только радоваться тому, что истекшая зима была на рѣдкость снисходительна къ желѣзнымъ дорогамъ, не затрудняя работу ихъ заносами. Будемъ также надѣяться, что весна и лѣто нынѣшняго года не пройдутъ даромъ въ смыслѣ работъ по предупрежденію заносовъ на заносимыхъ участкахъ рельсоваго пути отъ Самары до Владивостока. Вдоль этихъ участковъ должны быть къ осени устроены въ нѣсколько рядовъ имѣющія достаточную высоту мертвыя защиты, которыя расположатся на полосѣ, гораздо болѣе широкой, нежели надобная подѣ вполне непроницаемое для снѣга защитное насажденіе. Обойдется работа эта, конечно, не дешево; но въ данномъ случаѣ, много разговаривать о дороговизнѣ не приходится: была бы лишь достигнута цѣль т.-е. полное обезпеченіе желѣзнодорожнаго движенія отъ перерывовъ заносами. Но, полагать надо, необходимость снабженія воинскихъ поѣздовъ лопатами на случай заносовъ не останется безъ вліянія на дальнѣйшій ходъ дѣла желѣзнодорожныхъ защитныхъ насажденій и поспособствуетъ рѣшительному повороту этого дѣла на правильный путь, давно выясненный и теоріею и практикою.

Привлеченіемъ лѣсоводовъ къ участію въ изысканіяхъ, проектированіи и постройкѣ желѣзныхъ дорогъ достигнется приведеніе имѣющихъ быть сооруженными рельсовыхъ путей въ правильное положеніе касательно защиты отъ снѣговыхъ заносовъ. Т.-е. срокъ поставки щитовъ и другихъ тому подобныхъ дорогихъ, но недостаточно надежныхъ защитъ, будетъ доведенъ до минимума, по истеченіи котораго насажденія начнутъ дѣйствовать, исполняя свое назначеніе, а окаймленные ими участки окажутся вполне защищенными отъ заносовъ. Не повторены будутъ, значить, на новыхъ линіяхъ тѣ очень дорого обходящіяся ошибки, которыя, къ сожалѣнію, имѣли мѣсто на огромномъ большинствѣ построенныхъ. Достиженіе такого полезнаго результата вовсе не обойдется хлопотливо и дорого: это ясно само собою. Если же коснуться здѣсь служебнаго положенія лѣсовода, работающаго при изысканіяхъ и т. д. желѣзной дороги, то вполне справедливо будетъ пожелать, чтобы оно было приравнено къ положенію старшихъ участковыхъ инженеровъ.

Нѣсколько болѣе сложнымъ является вопросъ объ окаймленіи заносимыхъ участковъ защитными насажденіями на построенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Главную трудность представить собою могущая возникнуть въ извѣстныхъ случаяхъ надобность въ дополнительномъ отчужденіи вдоль заносимыхъ участковъ. Но, во всякомъ случаѣ, къ дѣлу этому необходимо приступить не откладывая, чтобы, какъ можно скорѣе выйти изъ того болѣе нежели своеобразнаго положенія, при которомъ въ желѣзнодорожныхъ поѣздахъ, идущихъ по мѣстностямъ, гдѣ переносъ снѣга вѣтромъ съ мѣста на мѣсто

въ высшей степени обыкновененъ, „завѣдуютъ лопаты“ для расчистки заносовъ, могущихъ съ минуты на минуту загородить дорогу поѣзду и обратить рельсовый путь въ санный.

Прежде всего нужно будетъ произвести по существующимъ желѣзнодорожнымъ линиямъ „лѣсоводственные изысканія“, на основаніи результатовъ которыхъ явится возможность составить подробные (съ расцѣнкою работъ и опредѣленіемъ размѣровъ дополнительнаго отчужденія) проекты защитныхъ насажденій, воплотивъ отвѣчающихъ мѣстнымъ условіямъ. Осуществленіе этихъ проектовъ (которые могли бы быть министерствомъ путей сообщенія посылаемы для отзыва въ спеціальній по лѣсной части комитетъ и въ лѣсныя общества петербургское и московское) производилось бы состоящими на службѣ при управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ лѣсоводами, при чемъ первую заботою каждаго изъ послѣднихъ и было бы производство упомянутыхъ лѣсоводственныхъ изысканій и составленіе подробныхъ проектовъ защитныхъ насажденій съ указаніемъ организационныхъ работъ. Въ осуществленіе и развитіе мысли, высказанной въ упомянутомъ постановленіи XIII съѣзда инженеровъ службы пути, состоящей при управленіи желѣзной дороги лѣсоводъ занимать бы должность помощника начальника службы пути,—помощника, руководящаго дѣломъ воплотивъ спеціальнымъ, а потому самостоятельнымъ въ техническихъ распоряженіяхъ своихъ. Считаю излишнимъ входить въ настоящей статьѣ моей въ детальное росписание лѣсоводственной желѣзнодорожной организационной, наиболее цѣлесообразная постановка которой легко опредѣлится размѣрами и ходомъ работъ, подлежащихъ выполнению.

Тормозомъ къ осуществленію проекта привлеченія компетентныхъ лѣсоводовъ къ желѣзнодорожному дѣлу является покуда отсутствіе кредитовъ на расходы по вознагражденію названныхъ специалистовъ. До сихъ поръ (за исключеніемъ единичныхъ случаевъ при постройкѣ дорогъ) лѣсоводы не приглашались на проектируемыя и сооружаемыя линіи. Что же касается построенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то въ ежегодную смету расходовъ можетъ быть вносимъ, согласно указаніямъ нормальной эксплуатаціонной, помѣченной очереднымъ № 127 (ст. 10, § 3 сметы) расходъ на содержаніе живой изгороди.

При нынѣшнемъ направленіи желѣзнодорожнаго хозяйства, когда защитныя насажденія „не въ фаворѣ обрѣтаются“, расходъ по № 127 эксплуатаціонной сметы назначается въ такихъ малыхъ размѣрахъ, при которыхъ нѣтъ возможности сдѣлать, что-либо серьезное. Наврядъ ли кто станетъ спорить противъ того, что для полнаго успѣха работъ по развитію защитныхъ насажденій вдоль напр. тысячеверстной линіи, необходимо, чтобы такими работами руководило лицо съ основательною не только теоретическою, но и практической подготовкою, т.-е. лицо располагающее правомъ на сколько-нибудь достаточное для безбѣднаго существованія вознагражденіе за трудъ свой. (Я здѣсь имѣю въ виду первые годы работъ, не касаясь того времени, когда дѣло сведется лишь къ охраненію вы-

ращенныхъ насажденій и небольшому уходу за ними). Между тѣмъ изъ имѣющагося у меня официальнаго документа (отношеніе начальника службы пути и зданій николаевской желѣзной дороги, отъ 11 іюня 1903 г. и за № 3368) видно, что „штатное росписание казенныхъ желѣзныхъ дорогъ не допускаетъ уплаты лицу, завѣдующему разсадками, болѣе 100 рублей въ мѣсяцъ“. Крайне малая величина такого вознагражденія станетъ особенно очевидною, если припомнить, что управленіе каждой казенной желѣзной дороги, за исключеніемъ николаевской и уссурійской завѣдуетъ путями на протяженіи не менѣе 1000 верстъ (николаевская ж. д.—933 версты, уссурійская ж. д.—700 версты), доходя до 3600 верстъ, какъ управленіе юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ трудная работа лѣсовода, который для успѣшнаго веденія ея долженъ имѣть серьезную теоретическую и практическую подготовку и обязанъ постоянно находиться въ развѣздахъ по тысячеверстной линіи для посѣщенія заносимыхъ участковъ находящихся между желѣзнодорожными станціями, оцѣнивается, собственно говоря, значительно ниже работы напр., дорожнаго мастера, завѣдующаго небольшимъ околоткомъ пути и получающимъ за то нѣсколько десятковъ рублей въ мѣсяцъ и квартиру. Само собою разумѣется, что при такой постановкѣ казенныя желѣзныя дороги никакъ не привлекутъ къ себѣ на службу лѣсоводовъ съ необходимымъ для успѣха дѣла цензомъ. Въ исключительныхъ случаяхъ можетъ, при нынѣшнихъ условіяхъ служебнаго положенія и вознагражденія лѣсоводамъ на желѣзныхъ дорогахъ, оказаться завѣдующимъ защитными насажденіями лѣсоводъ-пенсіонеръ, до известной степени обеспеченный своею пенсіею. Затѣмъ лѣсоводственный персоналъ на желѣзныхъ дорогахъ долженъ комплектоваться также, какъ комплектуется теперь и, сообразно этому, важное дѣло обеспеченія непрерывности зимняго желѣзнодорожнаго движенія должно оставаться въ нынѣшнемъ своемъ печальномъ положеніи.

Значить первымъ (и въ виду выяснившихся обстоятельствъ неотложнымъ) шагомъ къ упорядоченію этого дѣла должно быть внесеніе въ эксплуатаціонныя желѣзнодорожныя сметы такихъ суммъ, которыя позволили бы серьезно приступить къ составленію рациональныхъ проектовъ защитныхъ насажденій,—суммъ изъ которыхъ выплачивалось бы въ надлежащемъ размѣрѣ вознагражденіе специалистамъ-лѣсоводамъ и производился расходъ по собиранію данныхъ, необходимыхъ для составленія упомянутыхъ проектовъ. Суммы эти, во избѣжаніе замедленія дѣла сложною процедурою учрежденіе новыхъ штатныхъ должностей, должны быть назначены по параграфу „Содержаніе живой изгороди“ (очередной № 127 сметы), а внесеніе ихъ въ смету должно составить предметъ особой заботливости всѣхъ тѣхъ вѣдомствъ, представители которыхъ призваны участвовать въ разсмотрѣніи и утвержденіи сметъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Расходъ, о которомъ говорится здѣсь, весьма невеликъ. Полагая, что вознагражденіе специалисту-лѣсоводу, завѣдующему работами по тысячеверстной линіи, должно быть ни-

какъ не менѣе вознагражденія начальника участка службы пути и опредѣляя вознагражденіе это въ 5.000 рублей примѣрно, получимъ, что, при предположительномъ расходѣ въ 3.000 р. по собиранію необходимыхъ данныхъ для составленія проекта насажденій и организациі лѣсоводственной службы, потребуется на первый годъ всего 8.000 руб., т.-е. денежная величина почти исчезающе-малая въ годовомъ бюджетѣ желѣзной дороги, имѣющей 1.000 верстъ протяженія. Между тѣмъ чрезъ производство такой незначительной затраты (конечно, во всѣхъ восемнадцати управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ) министерство путей сообщенія получило бы сразу обильный матеріалъ для установленія новаго порядка обезпеченія непрерываемости зимняго желѣзнодорожнаго движенія, — порядка, настолько необходимаго, что безъ наличности его желѣзнодорожное хозяйство не можетъ быть названо сколько-нибудь благоустроеннымъ.

Благопріятствовавшія желѣзнодорожному движенію метеорологическія условія минувшей зимы даютъ полное основаніе надѣяться, что въ смѣтныхъ назначеніяхъ на 1904 г. по §§ 1 и 2 статьи 10 (расчистка пути отъ снѣга; установка и перестановка всякаго рода защитъ; расчистка кюветовъ, нагорныхъ канавъ, входовъ и выходовъ у искусственныхъ сооружений передъ проходомъ вешнихъ водъ; ремонтъ и возобновленіе постоянныхъ и переносныхъ защитъ) окажутся значительные остатки. Часть остатковъ этихъ и можетъ быть обращена на то увеличеніе ассигнованій по § 3 статьи 10 (содержаніе живой изгороди), о которомъ сейчасъ сказано здѣсь.

Само собою разумѣется, что на желѣзныхъ дорогахъ, какъ эксплуатируемыхъ такъ и сооружаемыхъ частными обществами должны быть совершенно одинаково съ казенными рельсовыми путями, приняты мѣры къ окаймленію заносимыхъ участковъ дорогъ этихъ рационально устроенными защитными насажденіями.

Павелъ Янковскій.

3 марта 1904 г.
Москва.

Дополнительная замѣтка.

Приходится слышать, что нѣкоторые изъ читателей „Лѣсопр. Вѣстника“ сочли мою статью: „По поводу хозяйственнаго значенія типовъ лѣсонасажденій“ (№ 21) направленной специально противъ взглядовъ на тотъ же предметъ проф. Г. Ф. Морозова, изложенныхъ въ статьѣ его: „О типахъ насажденій“ въ 1 вып. Лѣсного Журнала за 1904 г. Это — явное недоразумѣніе и притомъ весьма для меня прискорбное, такъ какъ взгляды проф. Г. Ф. Морозова и мои на данный предметъ и вообще на научное направленіе въ лѣсоводствѣ весьма мало въ чемъ разнятся. Поводомъ названной моей статьи послужили недавнія работы на ту же тему въ „Лѣсопр. Вѣстникѣ“ (№№ 8 и 18), цѣлью же ея было предостеречь въ будущемъ русскихъ лѣсоводовъ отъ смѣшенія техники и теоретическаго знанія, — смѣшенія, весьма невыгоднаго именно для техники (говоря параболически, для уважающаго себя бѣдняка всегда

начетисто сожительствовать съ завѣдомымъ и нерѣдко самомнящимъ богатѣемъ).

Для лѣсовода, сознающаго жизненную важность своего дѣла, нѣтъ причины стыдиться быть самимъ собой, хотя наука и методъ для него, какъ техника, есть средство, а не цѣль; онъ долженъ лишь всячески опасаться жалкаго межеумочнаго положенія, при коемъ лѣсоводы признаютъ его ботаникомъ (или почвовѣдомъ), а ботаники (или почвовѣды) сочтутъ лѣсоводомъ.

Разграниченіе областей основной науки и прикладнаго знанія можетъ быть только выгоднымъ для обѣихъ сторонъ, и лишь при условіи такого разграниченія техника пріобрѣтаетъ право на самостоятельность и на истинную, а не кажущуюся только, научность.

Д. Кравчинскій.

Лесино, 17 мая 1904 г.

Лѣсоторговый отдѣлъ.

Кременчугъ.

Мѣстные лѣсопромышленники получаютъ въ послѣднее время свѣдѣнія отъ своихъ рядчиковъ, что, благодаря сильнымъ южнымъ вѣтрамъ, движеніе плотовъ по Днѣпру и его притокамъ чрезвычайно затрудняется. Это обстоятельство несомнѣнно отодвинетъ на нѣкоторое время прибытіе въ нашъ городъ лѣсныхъ матеріаловъ новаго сплава, что, однако, нисколько не безпокоитъ кременчугскихъ лѣсопромышленниковъ, такъ какъ въ настоящее время запасы лѣса на мѣстныхъ складахъ довольно значительны.

Убыль воды въ Днѣпрѣ достигаетъ въ послѣднее время 2 верш. въ сутки. Не подлежитъ сомнѣнію, что если вода будетъ и впредь убывать съ такою же интенсивностью, то къ срединѣ іюня слѣдуетъ ожидать мелководья. За это говоритъ также и то обстоятельство, что въ нынѣшнемъ году весенній разливъ Днѣпра былъ, какъ извѣстно, очень незначительный.

Ежегодно съ наступленіемъ лѣта здѣсь начинается чувствоваться недостатокъ въ рабочихъ рукахъ. Этотъ недостатокъ особенно сильно даетъ себя чувствовать въ концѣ лѣта, когда значительное количество рабочихъ уходятъ изъ городскихъ центровъ на полевые работы. Такъ какъ въ нынѣшнемъ году, благодаря хорошимъ видамъ на предстоящій урожай, ожидается очень большой отливъ рабочаго люда на сельскохозяйственныя работы, то лѣсопромышленники нашего города увеличиваютъ теперь заработную плату своимъ рабочимъ, рассчитывая такимъ путемъ удержать ихъ у себя до осени. Въ виду такой тактики со стороны лѣсопромышленниковъ рабочіе, занятые на мѣстныхъ лѣсопильныхъ заводахъ, получаютъ въ настоящее время отъ 60 до 70 коп. въ день, тогда какъ до сихъ поръ заработная плата не превышала 50 коп. въ день.

Несравненно болѣе высокую плату получаютъ нынѣшніе рабочіе, которымъ поручается сортировка и складка пиленыхъ лѣсныхъ матеріаловъ. Слѣдуетъ замѣтить, что мѣстные лѣсопромышленники придаютъ весьма большое значеніе правильной сортировкѣ и кладкѣ

лѣса, а потому отъ рабочихъ, исполняющихъ эти работы, требуются опытность и умѣние разбираться въ качествахъ и размѣрахъ лѣсныхъ матеріаловъ. Работая на артельныхъ началахъ, эти рабочіе, большинство которыхъ состоитъ изъ жителей пригородныхъ селъ и деревень, получаютъ въ настоящее время отъ 90 коп. до 1 р. 10 к. за каждую сотню разсортированныхъ и сложенныхъ досокъ, что составляетъ около 1 р. 50 к. на человѣка въ день. Эта сравнительно высокая плата продержится, надо полагать, вплоть до осени.

И. Я.

1 июня 1904 г.

Съ береговъ Унжи.

Рѣка Унга въ текущемъ году прошла съ 11—13 апрѣля, — позднѣе прошлаго года на недѣлю. Такъ какъ снѣга зимою было сравнительно мало, а дождей весною до 7 мая не было, при чемъ апрѣль мѣсяць стоялъ необычайно жаркій, то и разливъ рѣки Унжи былъ незначительный и кончился скоро. Обстоятельство это отозвалось на сплавѣ лѣсовъ очень печально. Рѣдкія суда съ лѣсомъ вышли на Волгу. Какъ предполагаютъ, изъ 11—13 бѣлянь вышли пока на Волгу всего 2. Изъ 80 барокъ и баржей едва выйдетъ четвертая часть. Остальныя суда остались на Унжѣ на пескахъ, въ заводяхъ, начиная отъ Кологрива вплоть до устья Унжи. Многія суда потерпѣли аварии: затонули, переломались, нѣкоторыя сгорѣли. Первые плоты изъ-подъ Кологрива вышли въ Унжу около 24 апрѣля и къ Макарьеву стали подходить къ концу апрѣля. Хотя лѣсовъ въ нынѣшнемъ году вырабатывалось сравнительно немного, — на $\frac{1}{3}$ меньше прошлаго года, но и изъ этого количества до трети, оставаемаго лѣса, а можетъ быть и болѣе обсохло по мелкимъ рѣкамъ. Особенно много обсохло лѣса по р. Неѣ, Немди и притокамъ ихъ въ Кологривскомъ уѣздѣ. Обсохъ, на примѣръ, весь лѣсъ, выработанный изъ дачи компанія англійскій „Сильенъ“ въ Кологривск. у. по р. Неѣ и притокамъ до 36 тысячъ деревъ, лѣсъ выработанный К^о Орогидта изъ своей дачи и проч.

Правда, со второй половины мая въ районѣ Макарьевскаго уѣзда стоятъ сильно дождливые холодные дни, при температурѣ $+6^{\circ}R$, благодаря чему вода въ Унжѣ поднялась на $1\frac{3}{4}$ аршина и поднимается и далѣе. Пользуясь этимъ подъемомъ, лѣсопромышленники спѣшатъ нанять рабочихъ для сгона обсохшихъ лѣсовъ, и можно думать, что всѣ лѣса въ концѣ концовъ сойдутъ въ Волгу. Съѣздъ купцовъ на Макарьевскую плотовую ярмарку начался въ текущемъ году также поздно; при томъ явилось ихъ очень немного (послѣ 15—20 мая) и спросъ особенно на крупный сырой лѣсъ очень слабый. Значительную партію соснового лѣса купила компанія Сормовскихъ заводовъ, при чемъ цѣны держатся въ секретѣ, — по слухамъ отъ 13 к. за футъ крупнаго строевого лѣса. Въ настоящее время покупаютъ болѣе мелкій сырой лѣсъ и сухорники. Продажныя цѣны на сухорникъ соснов. 7 саж. \times 4 верш. отъ 1 р. 30—1 р. 50 к. и 6 саж. \times 3 верш. — 85 к.; еловый сухорникъ 8 саж. 6 верш. 2 р. 85 к., 6—7 саж. \times 6 верш. — 2 р. 50 к.

Въ текущемъ году на Макарьевскую ярмарку прибыло лѣса изъ казенныхъ лѣсничествъ Кологривскаго уѣзда, отпущенныхъ безъ уплаты денегъ — подъ обезпеченіемъ самаго лѣса до г. Макарьева, а если не продается, то и ниже изъ лѣсничествъ: унженскаго 25.302 бревна (больш. ч. свѣжій вѣтроваль) на сумму 33.740 руб., изъ шартаповскаго лѣсничества 10.158 штукъ, на сумму 5.158 руб., изъ потрусовскаго 21.728 штукъ на сумму 24.400 руб. Изъ этого лѣса продано пока не болѣе 6 т. деревъ — сухорникъ и мелкій сырой. Изъ межевскаго лѣсничества, Вологодской губ., изъ котораго въ минувшемъ году было согнано болѣе 80 тысячъ деревъ горѣлаго лѣса — данная продажа котораго по отзыву лѣсопромышленниковъ — произвела приостановку въ продажахъ другихъ лѣсовъ, нынѣ пригнано не болѣе 25 т. деревъ. Сданныхъ по контракту на мѣстѣ выработки Нижегородскому купцу Лапину.

За сгонъ плотовъ отъ Макарьева и до Юрьевца берутъ сплавщики по 7 рублей съ плота.

Мѣстный.

29 мая 1904 года.

Варшава, 29 мая. — Лѣса на продажу въ Торнѣ очень мало; цѣны невысоки и еще понизятся, когда придутъ новые транспорты. Пихтовый лѣсъ поставляется въ Берлинъ въ довольно значительномъ количествѣ. За послѣднее время продано: 800 штукъ строевого лѣса (въ 20 к. ф.) по 54 пфен., 800 штукъ пихтоваго лѣса (въ 35 к. ф.) по 52 пфен. и 400 штукъ ольховаго лѣса (15/16 к. ф.) по 75 пфен. за куб. футъ, франко Шулицъ; 700 штукъ строевого лѣса (въ 35 к. ф.) по 54 пфен. за куб. футъ, франко Нейхейкъ; 2.000 куб. фут. мауэрлатовъ по 28 коп. за куб. футъ, франко Варшава. Въ Торнѣ продано 600 штукъ строевого лѣса (40 к. ф.) по 58 пфен. за к. ф. — 12.000 к. ф. по 28 к. за куб. футъ, франко Варшава, 5.000 шпаль соснов. по 81 коп. штука, франко привисл. ж. д., 200 копѣч досокъ $1\frac{1}{2}$ " по цѣнамъ II кл. 36 р., III кл. 23 р. и IV кл. 14 р. за копу длиной 9 локтей, франко Варшава привислинской ж. д. Дубовый лѣсъ цѣнится 56 к., ольховый 40 к. за куб. футъ.

Царицынъ, 22 мая. — Настроеніе лѣснаго рынка дѣятельное. Количество ежедневно отправляемыхъ лѣсныхъ вагоновъ, постепенно увеличиваясь, дошло до 150—180 вагоновъ въ день. Требования на лѣсные товары по преимуществу поступаютъ съ линіи владикавказской жел. дороги, а также поддерживаются линіями юго-восточныхъ жел. дорогъ и Дономъ, но вообще торговля настоящаго года въ сравненіи съ предыдущими годами идетъ вяло. Началось поступленіе свѣжихъ круглыхъ товаровъ и тесовъ. Прибывшая на рынокъ первая баржа г. Никольскаго продана мѣстному лѣсоторговцу по слѣдующимъ цѣнамъ: еловый тесъ 13 арш.: толщиной $\frac{1}{2}$ вершка, въ пропиль $2\frac{1}{2}$ верш. по 50 к.; 1 дюймъ, въ пропиль $2\frac{1}{2}$ в. по 58 к.; толщ. $\frac{5}{8}$ в., въ пропиль $3\frac{1}{4}$ в. по 59 к.; толщ. $\frac{6}{8}$ в., въ пропиль $3\frac{1}{2}$ в. по 82 к.; толщ. $\frac{7}{8}$ в., въ пропиль 4 в. по 90 к.; толщ. 1 в., въ пропиль 4 в. по 1 р. 8 к., толщ. $1\frac{1}{4}$ в., въ пропиль 5 в. по 1 р. 40 к.; толщ. $1\frac{1}{2}$ в., въ пропиль

5 в. по 1 р. 65 к.; толщ. $1\frac{3}{4}$ в., въ пропиль $5\frac{1}{2}$ в. по 2 р. 30 к.; толщ. 2 в., въ пропиль $5\frac{1}{2}$ в. по 2 р. 35 к.; рейка 13 арш. еловая, толщ. 2 в. по 50 к., $2\frac{1}{2}$ в. по 65 к.; подтоварникъ еловый 13 арш. толщ. 3 в. по 85 к., $3\frac{1}{2}$ в. по 95 к.; шесть еловый 13 арш. толщ. $\frac{1}{2}$ в. по 17 к.; верешка 13 арш. по 35 к. Вторая же баржа администраціи В. О. Шулешова съ круглыми бѣляными товарами въ Царицынѣ была куплена въ Астрахань дешевле на 5 к. за штуку, сравнительно съ прошлогодними царицынскими цѣнами. Ожидаютъ, что умѣренный сплавъ лѣсныхъ товаровъ съ верховьевъ Волги и большое требованіе товаровъ въ Астрахань поддержать цѣны на рынкѣ. въ противномъ же случаѣ цѣны падутъ на 40—50% сравнительно съ минувшимъ годомъ. За истекшую недѣлю цѣны были слѣдующія: полубрусъ 13 арш. $4-4\frac{1}{2}$ в. 1 р. 60 к.—2 р.; 15 арш., $4-4\frac{1}{2}$ в. 1 р. 70 к.—2 р. 20 к.; 18 арш., 4 в. 2 р. 80 к.; подтоварникъ 13 арш., 3— $3\frac{1}{2}$ в. 85 к.—1 р. 30 л.; 15 арш., 3— $3\frac{1}{2}$ в. 1 р. 20—1 р. 40 к.; 18 арш., 3— $3\frac{1}{2}$ в. 1 р. 60 к.—2 р.; рейка 13 арш., 2— $2\frac{1}{2}$ в. 65—95 к.; шеста 13—15 арш., 1 в. 25—30 к.; верешка 45—55 к.; плотовые: полубрусъ 13 арш., $4-4\frac{1}{2}$ в. 1 р. 20—1 р. 60 к.; подтоварникъ 13 арш. 3— $3\frac{1}{2}$ в. 80—90 к.; рейка 13 арш., 2— $2\frac{1}{2}$ в. 55—65 к.; верешка 37 к.; шесть 20 к.; дрючокъ берез. 6 арш., $1\frac{3}{4}-2$ в. 35—38 к.; 7 арш. $1\frac{3}{4}-2$ в. 35—40 к.; оглобли зимн. за пару 55 к.; 7 арш. 65 к.; вѣй 6 арш. 60 к.; тесь мѣстной распиловки еловый 13 арш., толщиною $\frac{1}{4}-\frac{3}{8}$ в. 25—70 к.; толщиною $\frac{1}{2}$ в. 40—70 к.; 1 дм. 52—74 к.; $\frac{5}{8}$ в. 83—85 к.; $\frac{3}{4}$ в. 98 к.—1 р. 2 к.; $\frac{7}{8}$ в. 1 р. 10—1 р. 18 к.; 1 в. 1 р. 20—1 р. 30 к.; $1\frac{1}{4}$ в. 1 р. 70—1 р. 80 к.; $1\frac{1}{2}$ в. 2 р.—2 р. 20 к.; $1\frac{3}{4}$ в. 2 р. 30—2 р. 40 к.; 2 в. 2 р. 75 к.—3 р.; $2\frac{1}{4}$ в. 3 р. 30—3 р. 40 к.; $2\frac{1}{2}$ в. 3 р. 60—3 р. 70 к.; 3 в. 4 р. 20—4 р. 70 к. Тесь сосновый дороже на 10%. Доски и бруски обрѣз. 9 арш. за кв. 18—20 к.; 13 арш. 26— $32\frac{1}{2}$ к.; липовая плашка за штуку 60—80 к.; липовый тесокъ за тысячу 60 р.; бондарная дубов. клепка 55 р.; дрова березов. арш. 40—45 р.; $\frac{3}{4}$ арш. 38 р.; соснов. арш. 33—34 р.; $\frac{3}{4}$ арш. 26 р.; еловыя арш. 30—32 р.; $\frac{3}{4}$ арш. 24—25 р.; дубовыя арш. 29—35 р. за пятерикъ.

Пос. Дубовка, Саратов. губ., 26 мая. На мѣстный рынокъ начали поступать съ верховьевъ Волги разные лѣсные товары. За недѣлю поступило на продажу 20.000 становъ ободьевъ конскихъ и воловьихъ, 6.000 шт. ступъ и миллионъ спиць дубовыхъ. Товаръ поступилъ изъ Симбирской губ. онъ весь запроданъ мѣстнымъ лѣсоторговцамъ и владѣльцамъ колесныхъ заведеній. Запродажа состоялась по слѣдующимъ цѣнамъ: ободья дубовые конскіе 1 р. 90 к.—2 р. ясневые воловьи 2 р. 90 к.—3 р. 30 к. станъ (4 обода), ступы по 60 к. ш., спицы 7 р. тысяча. Ожидаютъ поступленія подтоварника и рейки. Небольшія партіонныя запродажи еловаго теса 13 ар. длины мѣстной распиловки до сихъ поръ продолжаются. Главное требованіе предъявляется со стороны донскихъ лѣсоторговцевъ. Запродажи теса совершаются преимущественно въ кредитъ; цѣны на тесь остаются безъ существенныхъ измѣненій: вершковая доска 1 р. 10—1 р. 12 к. Отправка

лѣсныхъ матеріаловъ съ каждымъ днемъ увеличиваетъ ся. Товаръ отправляется главнымъ образомъ въ предѣлы Донской области.

Изъ Риги сообщаютъ о громадномъ сплавѣ въ текущемъ году съ верховьемъ Двины лѣса; рѣка Двина около желѣзнодорожнаго моста, вся запружена плотами. Настроеніе рынка вслѣдствіе малаго спроса изъ Англии, вялое. Изъ опасенія понести убытки многіе лѣсопромышленники, приостановили дальнѣйшую доставку лѣсныхъ товаровъ; по 25 мая число всѣхъ сплавленныхъ въ Ригу плотовъ насчитывалось 12.650.

Поставки. Управленіемъ привислинскихъ жел. дорогъ сданы на текущій годъ Беккеру для 7 и 8 участковъ службы пути и П. И. Кастеляну, въ главный складъ, на станцію „Варшава-Брестская“, слѣдующія поставки лѣса. Бревна сосновыя 5 верш., длин. 3 саж. по 2 р. 37 к. шт.; брусья дубовыя $8'' \times 8''$ дл. 1,5 саж. по 4 р. шт., $8'' \times 9''$ дл. 1,2 саж. по 3 р. 60 к. шт., сосновыя— $4\frac{3}{4}'' \times 6\frac{1}{2}'' \times 27$ ф. 87 куб. футъ, $3\frac{1}{2}'' \times 5\frac{1}{2}'' \times 25$ ф. 1.387 к. ф., $3\frac{1}{2}'' \times 5\frac{1}{2}'' \times 22$ ф. 441 к. ф., $6\frac{1}{2}'' \times 10\frac{1}{2}'' \times 25$ ф. 178 к. ф.—по 66 к. к. ф.; $6'' \times 8''$ дл. 1,4 саж. по 1 р. 30 к. шт., дл. 1,18 саж. по 1 р. 40 к. шт., дл. 1,7 саж. по 1 р. 70 к. шт.; $8'' \times 10''$ дл. 1,4 саж. по 2 р. 30 к. шт., дл. 1,7 саж. по 2 р. 90 к. шт., дл. 2 саж. по 3 р. 30 к. шт., дл. 2,2 саж. по 3 р. 64 к. шт.; доски сосновыя $\frac{3}{4}'' \times 9'' \times 18$ ф. или 21 ф.—656 куб. футъ, по 76 к. куб. фут., $1'' \times 7'' \times 18$ ф. или 21 ф. по 66 к. куб. фут.—656 куб. фуб., $1'' \times 9'' \times 21$ ф. 9.000 шт. по 66 к. куб. фут., $1'' \times 10'' \times 18$ ф. или 21 ф. 30.000 куб. фут. по 76 к. куб. фут., $1'' \times 12'' \times 18$ ф. или 21 ф., 1.800 куб. фут. по 76 к. куб. фут., $1\frac{1}{2}'' \times 9'' \times 18$ ф., 6.500 шт. по 76 к. куб. фут., $1\frac{1}{2}'' \times 12'' \times 18$ ф., 1.200 шт. по 76 к. куб. фут., $2'' \times 9'' \times 22$ ф. 3.000 шт. по 66 к. куб. фут., $2\frac{1}{4}'' \times 12'' \times 11$ ф. 100 шт. по 66 к. куб. фут., $2\frac{1}{4}'' \times 12'' \times 22$ ф. 525 шт. по 76 к. куб. фут., $2\frac{1}{2}'' \times 5'' \times 22$ ф. 1.200 шт. по 66 к. куб. фут. и $2\frac{1}{2}'' \times 5'' \times 25$ ф. 300 шт. по 66 к. куб. фут.; $1'' \times 9''$ дл. 3 саж. по 58 к. шт.; $1\frac{1}{2}'' \times 9''$ дл. 3 саж. по 98 к. шт.; $2'' \times 9''$ дл. 3 саж. по 1 р. 24 к. шт., $2\frac{1}{2}'' \times 10''$ дл. 2 саж. по 1 р. 6 к. шт., дл. 2,5 саж. по 1 р. 30 к. шт. дл. 3 саж. по 1 р. 60 к. и 1 р. 90 к. шт., дл. 3,5 саж. по 2 р. шт.; пластины сосновыя 5 вершк. и длиною 3 саж. по 1 р. 27 к.

Тѣмъ же управленіемъ привислинскихъ жел. дорогъ сдана по контракту на текущій годъ слѣдующая поставка: брусья дубовыя $2\frac{3}{4} \times 4\frac{1}{2} \times 7\frac{1}{2}$ ф. 2.200 шт., $3\frac{1}{2} \times 4\frac{1}{2} \times 9$ ф. 2.940 шт.; $3\frac{1}{2} \times 7 \times 7$ ф. 650 шт., $4\frac{1}{2} \times 9\frac{3}{4} \times 7$ ф. 550 шт., $4\frac{1}{2} \times 12\frac{1}{2} \times 10\frac{1}{2}$ ф. 1.100 шт., $8 \times 8 \times 10\frac{1}{2}$ ф. 200 шт. по 84 к. за куб. футъ; сосновыя $3 \times 12 \times 10$ ф. 750 шт., $4\frac{3}{4} \times 6\frac{3}{2} \times 27$ ф. 225 шт. по 57 к. за куб. футъ; доски сосновыя $1 \times 5 \times 21$ ф. 2.887 куб. фут., $1 \times 5 \times 18$ ф. 19.125 куб. фут., $1 \times 10 \times$ (длиною или 18 или 21 ф.) 9.000 куб. ф., $2 \times 9 \times 19$ ф. 60.087 куб. фут., $2\frac{1}{4} \times 12 \times 22$ ф. 3.238 куб. фут. по 56 и 57 к. за куб. футъ. Контрагентъ Моисей Пфеферъ; поставка въ главный магазинъ на ст. „Радомъ“.

Х р о н и к а.

Оцѣнка секвестрованного лѣса. Министромъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ преподаны циркуляромъ минскому лѣсоохранительному комитету слѣдующія указанія. Комитеты должны сверхъ установленнаго денежнаго взысканія (штрафа), исчисляемаго по таксѣ вѣдомства министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ на лѣсъ низшаго по уѣзду разряда, исчислять въ этихъ протоколахъ стоимость всего незаконно срубленнаго лѣса или незаконно выкорчеванныхъ пней и корней, а также стоимость секвестрованныхъ лѣсныхъ матеріаловъ не по таксѣ, а по существующимъ въ данной мѣстности цѣнамъ на лѣсные матеріалы, руководствуясь при этомъ дѣйствующею въ данной мѣстности таксою на продажу лѣса изъ ближайшей къ мѣсту нарушенія казенной лѣсной дачи, съ прибавленіемъ къ показаннымъ въ этой таксѣ цѣнамъ выясниваемаго на послѣднихъ торгахъ процента торговой надбавки. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда подлежащій оцѣнкѣ секвестрованный лѣсъ разработанъ въ сортименты, не показанные въ таксѣ, — стоимость такого рода сортиментовъ надлежитъ опредѣлять по справочнымъ цѣнамъ, издаваемымъ строительными отдѣленіями при губернскихъ правленіяхъ. Предложить чинамъ мѣстнаго надзора, не относящимся къ числу чиновъ казеннаго лѣсного вѣдомства, чтобы они въ составляемыхъ ими протоколахъ о нарушеніи закона о сбереженіи лѣсовъ, помимо исчисленія установленнаго оными денежнаго взысканія по данной имъ комитетомъ для руководства таксѣ вѣдомства министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ на лѣсъ низшаго по уѣзду разряда, подробно показывали наименованіе, количество и размѣры, по длинѣ и толщинѣ, секвестрованныхъ лѣсныхъ матеріаловъ, разработанныхъ на дѣловые сортименты, и кубическую массу заготовленныхъ дровъ или хвороста, а затѣмъ означенные протоколы препровождали къ ближайшему казенному лѣсничему на предметъ безотлагательнаго опредѣленія послѣднимъ стоимости какъ всего незаконно вырубленнаго и подлежащаго отобранію въ пользу специальныхъ средствъ лѣсного вѣдомства лѣса, такъ равно и дѣйствительно отобраннаго и секвестрованного лѣса, и немедленнаго вслѣдъ за симъ возвращенія означенныхъ протоколовъ ихъ составителямъ для дальнѣйшаго направленія этихъ протоколовъ.

Сборъ за экспедицію лѣса въ Одессѣ. Съ 1 іюня 1904 г. взимаемый въ размѣрѣ 2 руб. съ каждаго вагона сборъ за экспедицію лѣсныхъ грузовъ изъ Одессы моремъ согласно „правиламъ объ операціяхъ, производимыхъ юго-западными желѣзными дорогами въ Одессѣ при транзитныхъ перевозкахъ лѣсныхъ матеріаловъ, слѣдующихъ изъ-за границы черезъ Радзивилловскую, Волочискую, Новоселицкую, Унгенскую и Одесскую таможи въ заграничныя государства и Батумъ“ (отдѣлъ II части I свода тарифовъ на перевозку лѣсныхъ матеріаловъ № 6992), будетъ взиматься въ размѣрѣ 1 руб. съ каждаго вагона, а также будетъ уплачиваться желѣзною дорогою по 1 рублю съ вагона част-

ному лицу, назначаемому отправителемъ, за совершеніе услугъ по подачѣ заявленія въ таможию, зафрахтованію пароходовъ, полученію коносаментовъ морскою отправки и по вытекающей изъ дѣла перепискѣ съ отправителями и получателями.

Правила о лѣсныхъ складахъ. С.-петербургскою городской управою разработаны и вносятся въ думу проектъ новаго обязательнаго постановленія о мѣрахъ предосторожности отъ пожаровъ на складахъ дровъ и строительныхъ матеріаловъ, предназначенныхъ для торговли. Для складовъ же дровъ, заготавливаемыхъ домовладѣльцами для собственныхъ надобностей, остаются въ силѣ правила обязательнаго постановленія 1891 г. Проектъ новаго обязательнаго постановленія для торговыхъ складовъ облегчаетъ владѣльцамъ лѣсныхъ дворовъ пользованіе своимъ мѣстомъ, не стѣняясь разрывами отъ сосѣднихъ участковъ, если послѣдніе не застроены. Нѣкоторое облегченіе для владѣльцевъ дровяныхъ дворовъ проектъ дѣластъ допущеніемъ устройства штабелей досокъ и бревенъ въ размѣрахъ до 120 квадратныхъ сажень вмѣсто допущенныхъ нынѣ 13 квадратныхъ сажень. Новое положеніе допускаетъ въ лѣсныхъ и дровяныхъ дворахъ жилища постройки, не допускаемыя нынѣ.

Съ Ветлуги. Не порадовала въ нынѣшнемъ году вода ветлужскихъ лѣсопромышленниковъ. Бѣланы ушли изъ Ветлуги съ неполной осадкой, да и невысокая вода держалась недолго. Теперь Ветлуга вошла не только въ свои берега, но уже окаймлена песками. Семь баржей съ лѣсомъ и нѣсколько плотовъ-соймъ стоятъ на мели. Что касается мелкихъ рѣчекъ, то изъ нихъ мало удалось сплавить лѣса, — онъ почти весь обохъ.

Съ верховьевъ Ветлуги поплыли плоты - однорядки. Пароходное движеніе теперь страшно затруднено, благодаря этимъ плотамъ: пароходамъ мѣстами приходится изъ-за нихъ стоять по нѣсколькимъ часамъ. Особенно опасно идти пароходамъ ночью, такъ какъ много плотовъ плыветъ или стоитъ безъ установленныхъ огней, и пароходъ легко можетъ налетѣть на нихъ. Большую опасность для пароходовъ представляютъ также канаты, перетянутые съ баржей на берегъ.

О порядкѣ уплаты за древесный спиртъ, заготавливаемый для надобностей денатураціи спирта.

Циркуляръ главнаго управленія неокладныхъ сборовъ и казенной продажи питей гг. управляющимъ акцизными сборами, отъ 24 апрѣля 1904 г., за № 1183.

Согласно циркуляру отъ 16 іюля 1903 г., за № 1065, необходимый для производства общей денатураціи спирта древесный спиртъ можетъ быть пріобрѣтаемъ управляющими акцизными сборами на мѣстныхъ заводахъ сухой перегонки дерева или отъ фирмы „Савва Морозовъ“, причемъ счета на поставленный древесный спиртъ должны представляться управляющими акцизными сборами, для оплаты, въ главное управленіе.

Принимая во вниманіе, что древесный спиртъ для надобностей денатураціи пріобрѣтается обыкновенно небольшими, сравнительно, количествами, и что при установленномъ порядкѣ обязательнаго представленія

въ главное управленіе, для оплаты, счетовъ за приобрѣтаемый древесный спиртъ, уплата по этимъ счетамъ задерживается на продолжительное время, товарищъ министра финансовъ, по докладу главнаго управленія, призналъ возможнымъ разрѣшить гг. управляющимъ акцизными сборами производить уплату за приобрѣтаемый ими для надобностей денатураціи древесный спиртъ изъ имѣющагося въ ихъ распоряженіи кредита по ст. 1 § 26 смѣты расходовъ главнаго управленія 1904 г. „на расходы по заготовкѣ спирта для безакцизнаго отпуска на освѣщеніе, отопленіе и другія техническія надобности, а также на приобрѣтеніе денатурирующихъ веществъ“ съ тѣмъ лишь, чтобы управляющіе акцизными сборами доносили, на какихъ заводахъ ими приобрѣтенъ древесный спиртъ и по какой цѣнѣ.

— Дѣятельность городского лѣснаго склада въ Нижнемъ-Новгородѣ за 1903 г. какъ сообщаетъ „Волгарь“, выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ. Къ 1903 г. оставалось лѣса на 9.589 руб., вновь куплено на 3.452 руб., накладные расходы за годъ 2.041 р. 20 к. Продано лѣса въ теченіе 1903 года для городскихъ работъ на 13.966 р., при чемъ цѣна назначалась примѣнительно къ рыночной, остатокъ лѣса на 1 января 1904 г. — 2.066 р. 79 к. Такимъ образомъ, складъ далъ чистой прибыли 949 р. 85 коп. Складъ находился въ завѣдываніи члена управы Н. И. Глазуновскаго, лѣсная пристань въ Фабричной слободѣ, гдѣ разрабатывали лѣсъ—въ вѣдѣніи В. Д. Шадрина.

— 25-го мая у г. Царицына затонула лѣсопилка-баржа Юдаева.

Отъ редакціи. Въ виду часто поступающихъ въ редакцію запросовъ относительно продажи книги „Лѣсной Справочникъ“, редакция сообщаетъ, что книга эта совершенно распродана. Къ новому изданію книги предполагается приступить въ началѣ будущаго года.

Справочный отдѣлъ.

Предстоящіе торги и поставки.

11 іюня въ хозяйств. комитетѣ завода военно-врачебныхъ заготовленій (Петербургъ, Аптекар. островъ), въ 1 ч., торгъ на поставку 300 саж. однопол. дровъ березов. пополамъ съ ольховыми и $\frac{1}{4}$ осиновыми.

14 іюня въ ковенской казенной палатѣ, въ 1 ч., съ переторжкою чрезъ 3 дня, торгъ на поставку для войскъ на 1, 2, 3 или 4 года трехпол. дровъ: по Вилькомир. у.—100 саж., Россіен.—50 саж., Шавл. у.—300 с., Ковенск. у.—1.300 саж. и по Тельш. у.—50 саж.

14 іюня въ псковской казен. палатѣ, въ 12 ч., съ переторжкою на 18 іюня, поставка однопол. дровъ 1.810 саж.

15 іюня въ варшавскомъ военно-окружн. инженер. управленіи, (Варшава, ул. Новый Свѣтъ, 69), въ 12 ч., торги на поставку въ 1905 и 1906 гг. трехполѣнныхъ дровъ въ г. Волковыскѣ (по 1.261 саж. въ годъ), г. Кобринѣ (по 1.767 саж.) и Владимірово-Вольмыскѣ (по 530 саж.).

15 іюня въ варшавскомъ военно-окружномъ инженер. управленіи (Варшава), въ 12 ч., торги на поставку въ 1905 и 1906 гг. по 938 саж. трехпол. дровъ въ годъ для зданій въ г. Пружаняхъ, Гроднен. уѣзда.

15 іюня въ технич. комитетѣ главн. управленія неокладныхъ сборовъ (Сиб., Забалкан. пр., № 19), въ 1 часть, съ переторжкою чрезъ 3 дня, торгъ на поставку 250 саж., березовыхъ и 250 саж. сосновыхъ дровъ.

15 іюня въ одесскомъ окружн. инженерн. управленіи, въ 12 ч., рѣшител. торгъ на поставку въ 1905 и 1906 гг. трехполѣнныхъ дровъ: въ г. Кременчугѣ по 446 саж., въ г. Тирасполѣ, по 690 саж., въ г. Новогеоргиевскѣ по 170 саж., въ п. Новая Прага по 125 саж., въ с. Елисаветградкѣ по 100 саж. въ годъ.

17 іюня въ лифляндской казен. палатѣ, въ 12 ч., рѣшат. торгъ на поставку дровъ сосн. съ елов. для инженер. зданій въ г. Юрьевѣ—1.099 саж. и въ Венденѣ—218 саж.

21 іюня въ николаевскомъ кадетскомъ корпусѣ (Петербургъ, Офицерская, 23), въ 2 ч., торгъ на поставку въ 1905 г. однополѣн. дровъ: берез. 420 саж., соснов. 560 саж. и осино-выхъ 140 саж.

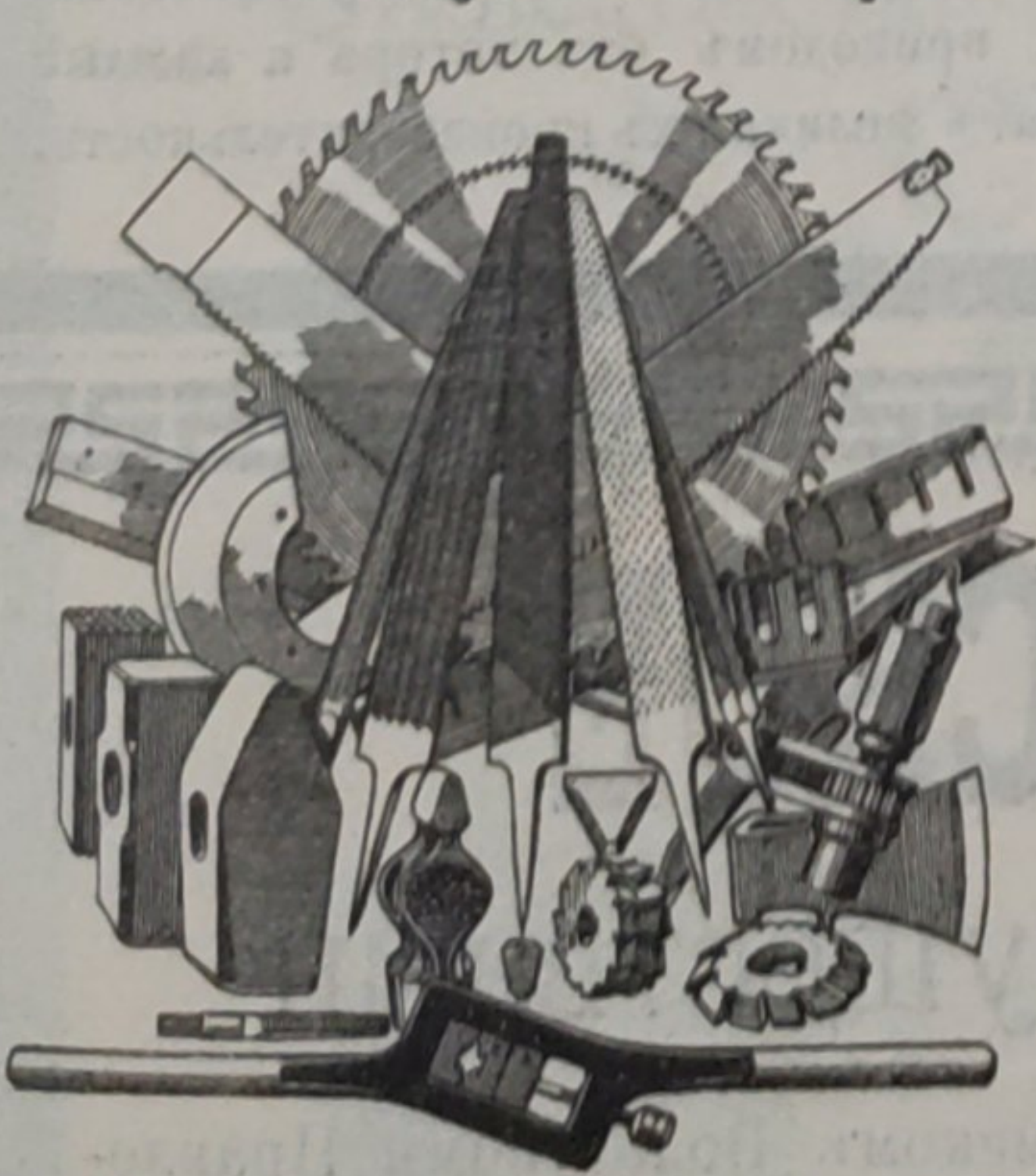
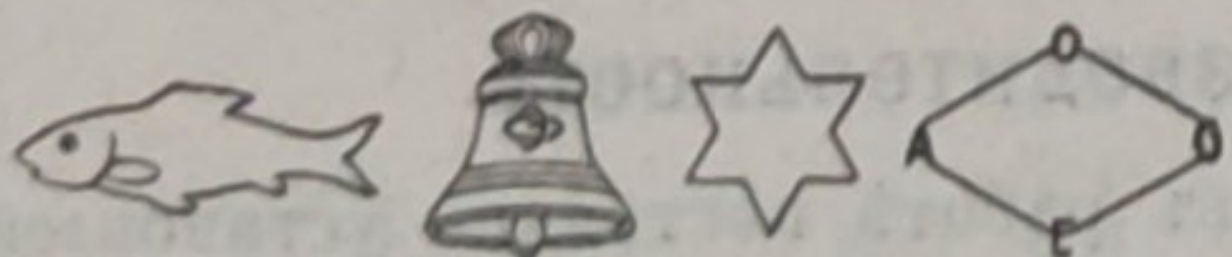
24 іюня въ петровскомъ полтавскомъ кадетскомъ корпусѣ, (Подтава) торгъ на поставку 165 саж. дровъ.

25 іюня въ воронежской казенной палатѣ, въ 12 ч., съ переторжкою 29 іюня, торгъ на поставку на 1—4 года дровъ для войскъ въ губерніи.

Въ іюнь, іюль и августъ торги на продажу лѣса изъ казенныхъ дачъ Гродненской губ. на сумму 1.017.862 руб. (см. объявл. въ № 19 „Лѣсопр. Вѣстн.“).

Редакторъ-издатель Н. С. Нестеровъ.

УТВЕРЖД. ФАБРИЧН. КЛЕЙМЛ



Акціонерное общество
завода для изготовленія напильниковъ и ремесленныхъ инструментовъ

ОТТО ЭРБЕ въ г. Ригѣ

(Лифляндской губ.).

СПЕЦІАЛЬНОСТИ:

ПИЛЫ для лѣсопильныхъ станковъ и **КРУГЛЫЯ ПИЛЫ** всѣхъ размѣровъ съ утвержденнымъ правительствомъ клеймомъ „Колоколь“.

Изъ тигельной стали высокаго достоинства, не уступающія заграничнымъ пиламъ.

Поперечныя и продольныя пилы.

МАШИНЫЕ НОЖИ для станковъ разныхъ фасоновъ.

НАПИЛЬНИКИ всякіе; насѣчка затупленныхъ напильниковъ.

ИНСТРУМЕНТЫ: молотки, кирки, трещетки, клуппы, мѣтчики, фрезера, доксола и т. д.

Адресъ для писемъ: Акціонерному Обществу
ОТТО ЭРБЕ, г. Рига.

Значительнѣйшее предпріятіе по этимъ отраслямъ въ Россіи.

350 чел. рабоч.; паров. маш. въ 250 силъ; электромоторы.

—*— Иллюстрированный прейсъ-курантъ бесплатно. —*—

Последняя награда: ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ на выст. въ г. Ригѣ 1901 г.

ПРЕЖДЕ



Отдѣленія: Москва, Варшава, Одесса, Харьковъ, Рига, Гельсингфорсъ, Владивостокъ.

Узкоколейные рельсовые пути постоянные и переносные для паровой, электрической, конной и ручной тяги.

Спеціальныя вагонетки, телѣжки, платформы и т. д. для перевозки дровъ, бревенъ, мачтоваго лѣса и всякихъ другихъ лѣсныхъ матеріаловъ.

Полное оборудованіе лѣсопильныхъ, паркетныхъ и бондарныхъ заводовъ.
Лѣсопильныя рамы, циркулярныя пилы, строгальныя машины и т. д.

Лѣсотаски, подъемники, бремсберги
и всякія другія механическія приспособленія.

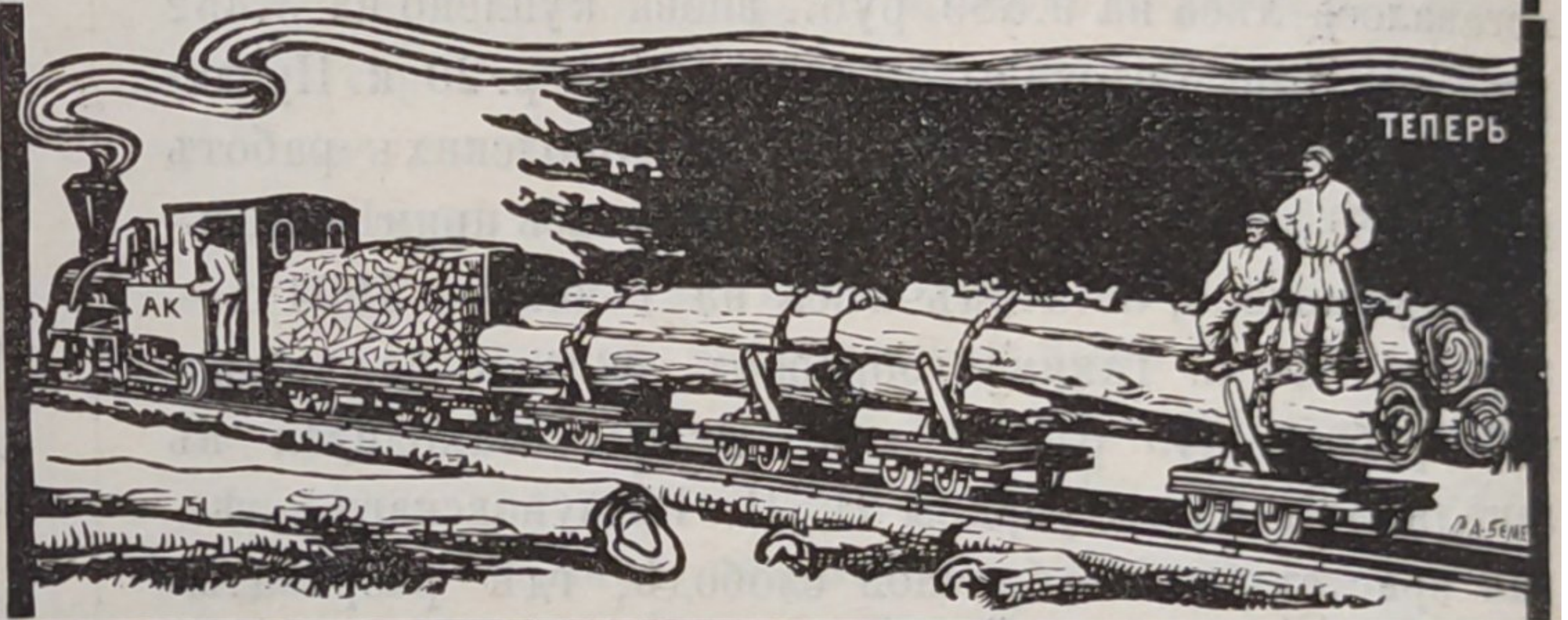
Паровыя машины, паровые котлы
машиностроительнаго завода

Акц. О-ва Рихардъ Поле въ Ригѣ.

Локомобили.

Желѣзныя конструкціи

Спеціальныя каталоги. — СМѢТЫ.



Г. Пирвицъ и Ко.,

Рига, Шоссе, № 9.

МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОДЪ.

Основанъ 1877. Ниж.-Н. 1896 г. — Золот. медаль.

СПЕЦІАЛЬНОСТИ: МАШИНЫ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА

ДРЕВЕСНОЙ ШЕРСТИ.

(Модель 1904 г.)

новѣйшей испытанной конструкціи.

● Большая производительность.

ВВ! На нашей, находящейся на фабрикѣ, испытательной лѣсопильнѣ можно видѣть въ работѣ постоянно установленныя двухъ и четырехдѣйствующія машины для обработки древесной шерсти и прессъ съ приводомъ отъ мотора и каждый интересующійся во всякое время можетъ убѣдиться, какъ превосходно машины работаютъ и какъ велика ихъ производительность.

ВЛАДИМІРСКО-РЯЗАНСКОЕ

Управленіе Государственными Имуществами

симъ объявляетъ, что въ текущемъ 1904 г. назначены 10 июля, въ Тумскомъ Волостномъ Правленіи, Касимовскаго уѣзда, **торги**, безъ переторжки, **на продажу лѣса** изъ казенныхъ дачъ **Воронцовскаго** лѣсничества, Рязанской губерніи, на сумму 28.897 руб. Подробныя условія продажи, предварительно торговъ, видѣть можно въ канцеляріи означеннаго Лѣсничаго и во Владимірско-Рязанскомъ Управленіи Государственными Имуществами; для осмотра же въ натурѣ продаваемаго лѣса слѣдуетъ обращаться къ тому же Лѣсничему и чинамъ лѣсной стражи.

Акционерное Общество машиностроительнаго завода

Телеграммы:
КРУЛЬ-РЕВЕЛЬ.

ФРАНЦЪ КРУЛЬ

Телеграммы:
КРУЛЬ-МОСКВА.

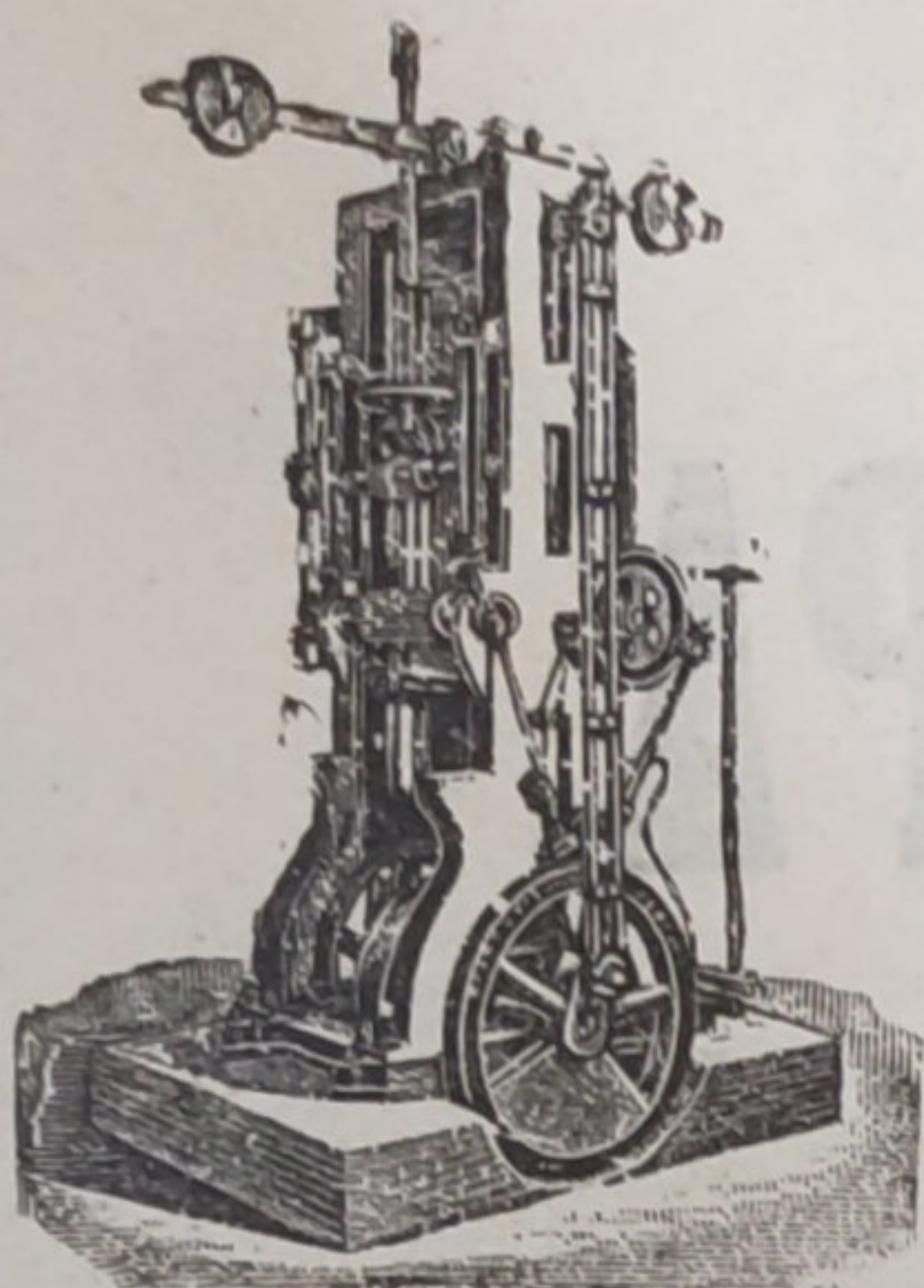
в Ѣ РЕВЕЛЬ.

Заводъ основанъ въ 1865 г.

Отдѣленіе въ Москвѣ: Мясницкая, д. бывш. Спиридонова.

СПЕЦІАЛЬНОСТЬ: ОБОРУДОВАНИЕ

ЛѢСОПИЛЬНЫХЪ ЗАВОДОВЪ.

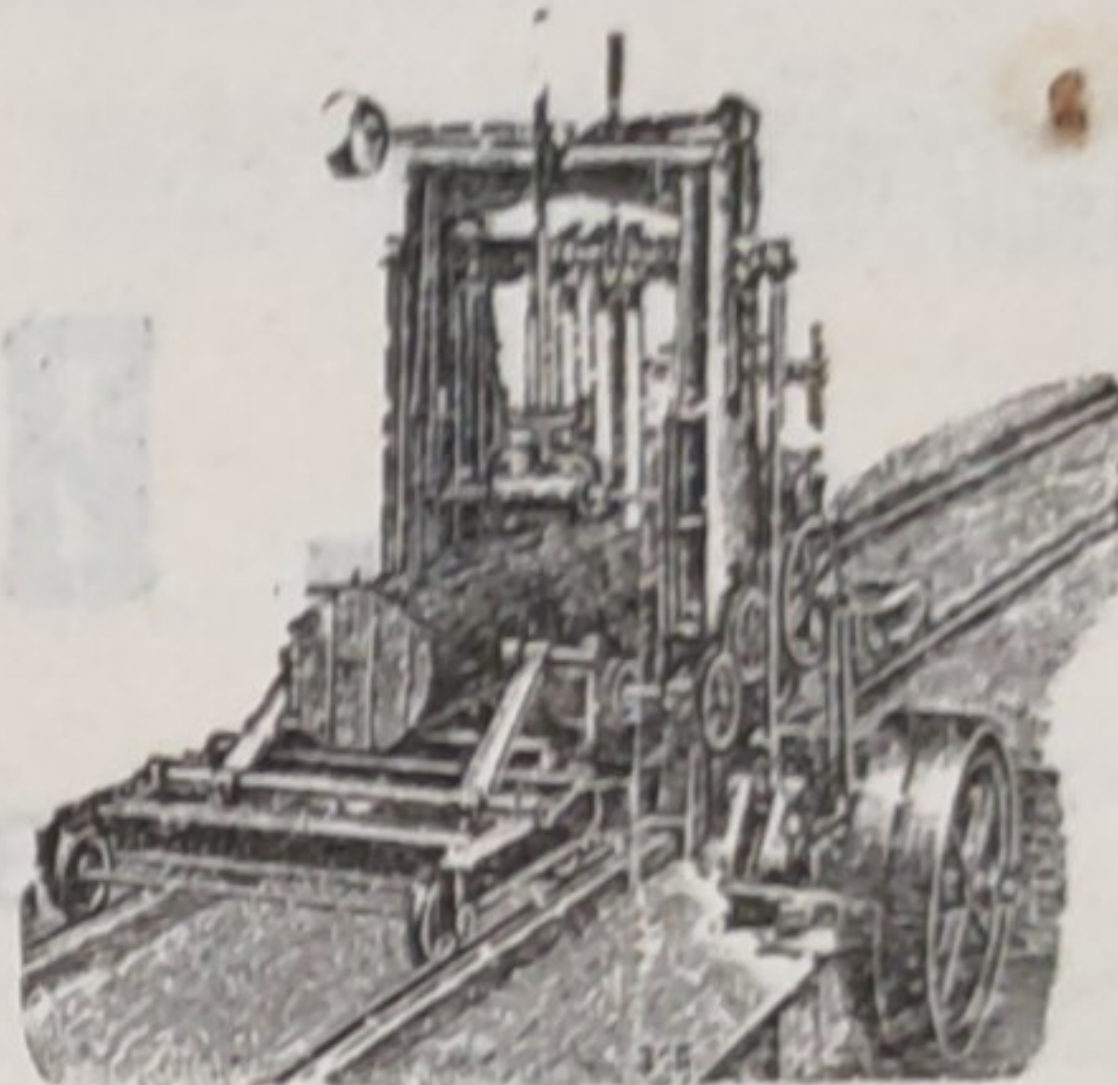


Постоянная лѣсопильная рама.

Лѣсопильныя рамы, одно-и двухъ-этажныя, переносныя, горизонтальныя, лѣсопильнораздѣльныя и рамы на деревянныхъ станинахъ.

Круглыя пилы, ординарныя, двойныя, подвѣсныя, противовѣсныя, универсальныя и спеціальныя.

Круглыя пилы для обтески шпалъ.



Переносная лѣсопильная рама.

Ленточныя пилы.—Строгальныя, долбежныя и фрезерныя станки.—Гонтовыя машины. Машины для изготовленія древеснаго волокна. Паровые котлы патента „Штейнмюллеръ“ и всѣхъ другихъ системъ и проч.

ПОСТАВКА ЛОКОМОБИЛЕЙ.

Каталогъ и смѣты по востребованію.

ЮГАННЪ БИРТЦЪ

Московское Отдѣленіе.

МОСКВА, Мясницкая, уг. Златоустовскаго и Георгіевскаго пер., д. Бахрушина.

ГЛАВНОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ДЛЯ РОССИИ

Общества Производства машинъ для обработки дерева

„СТЕЛЛА“ въ Ригѣ.

НОВОСТЬ: переносная лѣсопильная рама патентъ „Стелла“, не требующія фундамента. Незамѣнимы для использованія лѣсныхъ участковъ.

Полное оборудованіе лѣсопильныхъ заводовъ, бочечныхъ и паркетныхъ фабрикъ и проч.

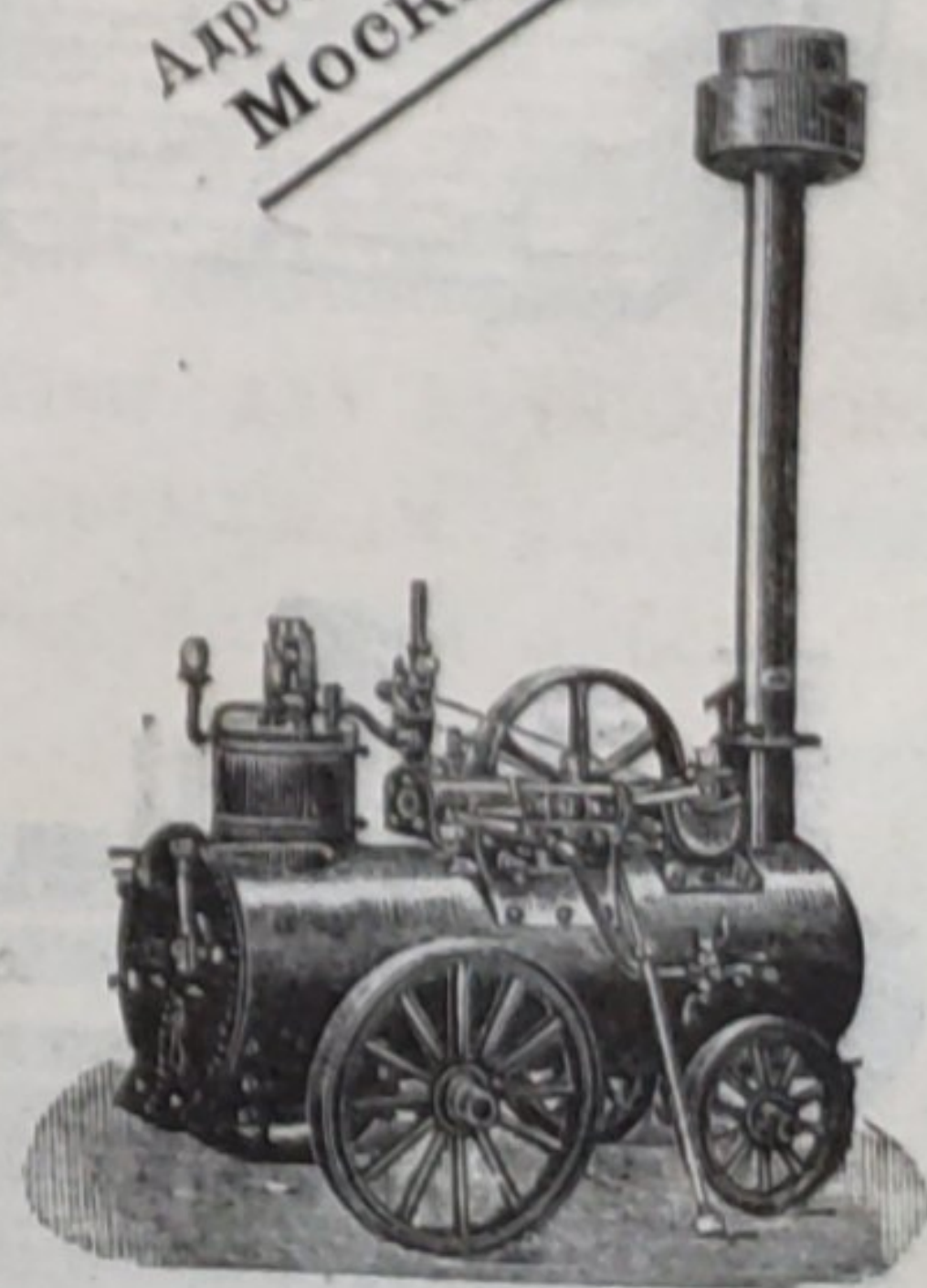
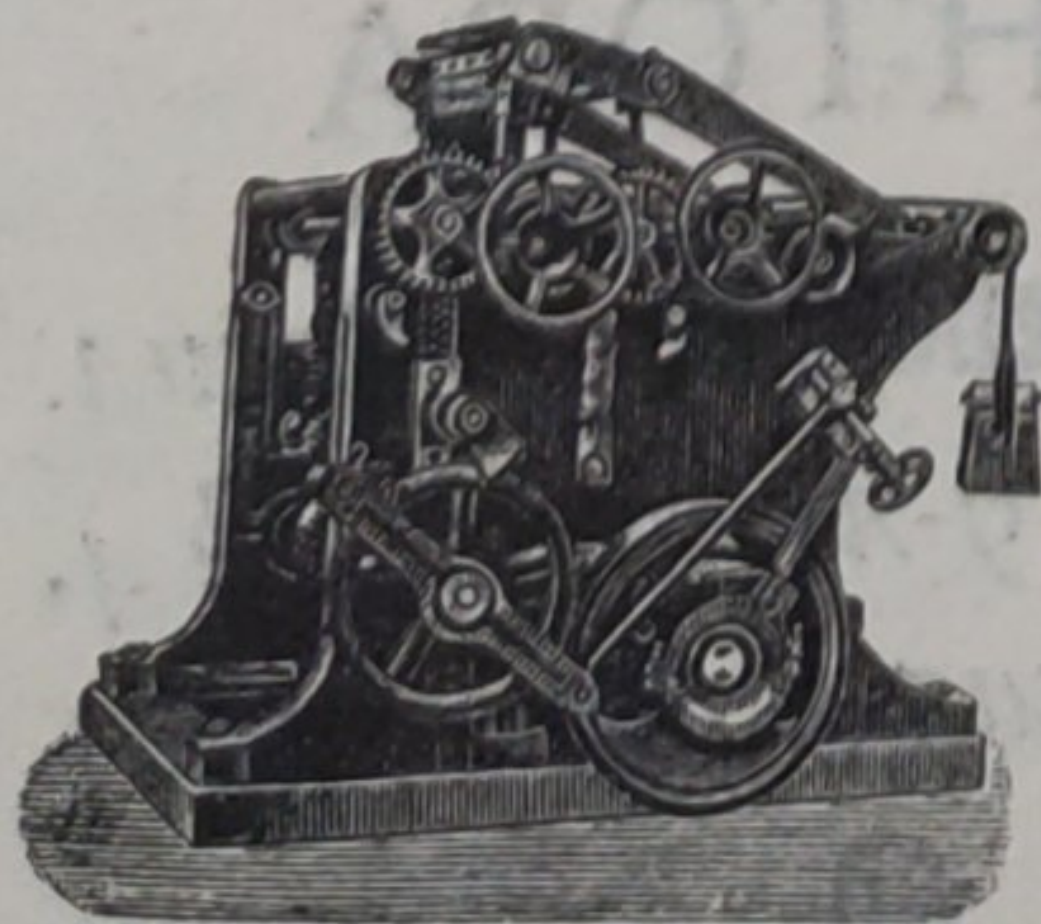
ЛОКОМОБИЛИ.

Трансмиссіи новѣйшей конструкціи съ самосмазывающимися подшипниками, приспособленными для пыльныхъ помѣщеній, и фрикціонныя муфты.

Складъ всѣхъ размѣровъ ремней кожаныхъ и изъ верблюжьей шерсти собственной фабрики.

Арматура и принадлежности для фабрикъ и заводовъ.

Каталоги, смѣты и чертежи высылаются по востребованію безвозмездно.



Телефонъ №. 466.

Адресъ для телеграммъ:
МОСКВА, ПУШКА.



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХЪ ЗАВОДОВЪ

І. и К. Г. БОЛИНДЕРА

ВЪ СТОКГОЛЬМЪ — ШВЕЦІЯ.

Основано въ 1844 году.

МАШИНЫ

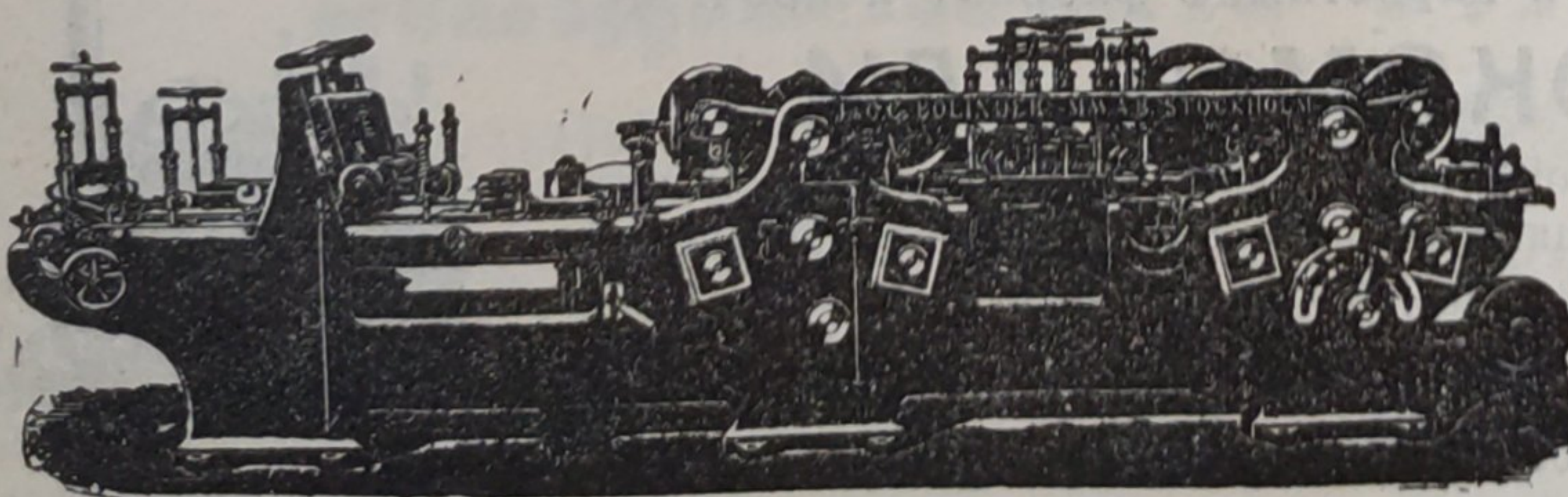
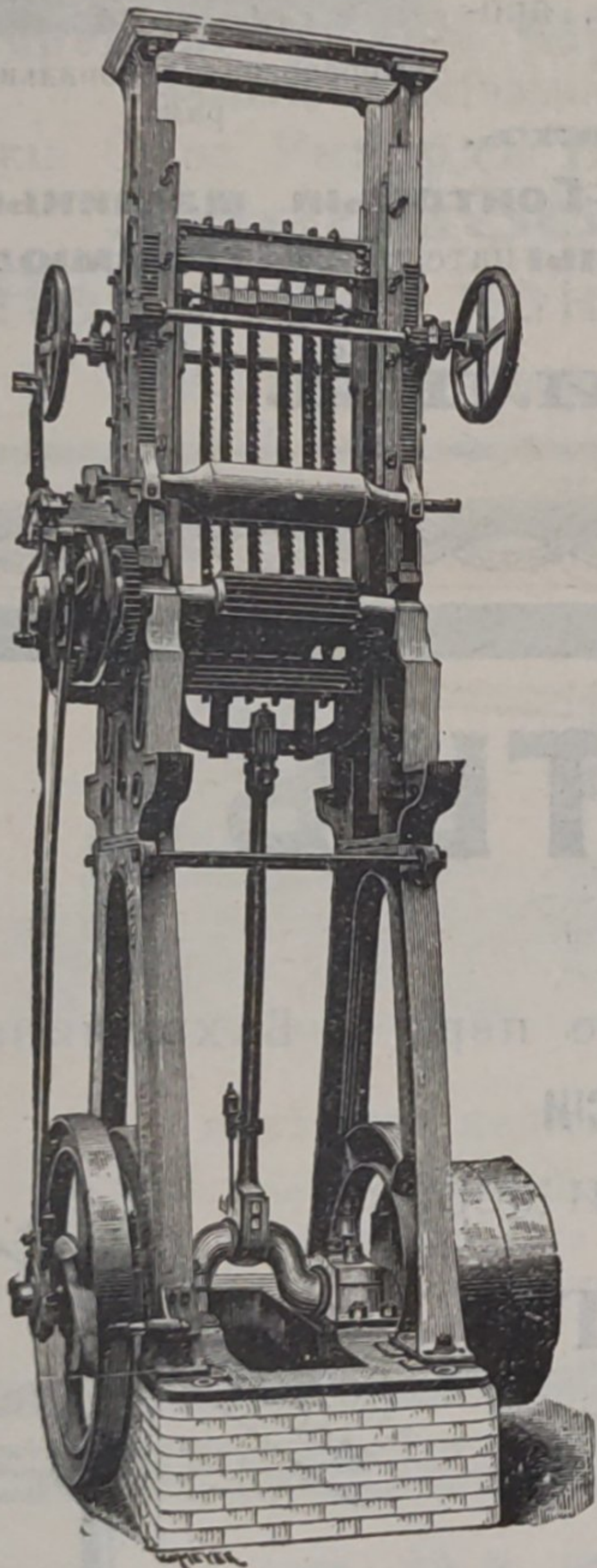
ДЛЯ ОБРАБОТКИ ДЕРЕВА.

Строгальные станки новѣйшей конструкции и недостигнутой еще по сіе время производительности изготовляются въ болѣе чѣмъ 30 величинъ. Съ нашимъ строгальнымъ станкомъ № 12 была достигнута производительность въ 100000 футъ или 43000 аршинъ гребня и паза въ теченіе 10 час

Высшая награда «GRAND-PRIX» на всемирной выставкѣ въ Парижѣ 1900 г.

КОНТОРА

въ С.-Петербурѣ — Васил.
Островъ, 9-я линія, № 4,
Техническая контора
Ад. Кьельгрехъ.



Заводъ въ СТОКГОЛЬМЪ — ШВЕЦІЯ.

Остерегаться поддѣлокъ, выдаваемыхъ за производство нашихъ заводовъ!